



BIJ OPENBAAR ONDERZOEK 2 VAARTDIJKSTRAAT GGF BEZWAARSCHRIFT DRIE KONINGEN 2008 LAPPERSFORT WEG

Het Groene Gordel Front in Brugge en Ommeland heeft met de nodige aandacht de bijgestuurde projectnota Vaartdijkstraat, module 14 bestudeerd en ze te licht bevonden. De problematiek illustreren we ook op onze site www.ggf.be met een reeks luchtfoto's en legendes van het Lappersfortbos. Bijhorend is er ook nieuwe rapportage aan de ombudsmannen, de gouverneur & de thuisindestadminister.

Positief is dat de bewoners en belangengroepen bij dit tweede openbaar onderzoek wel een bewonersbrief hebben gekregen. Een aantal genomen maatregelen in het bewoonde deel komen de mobiliteit & de veiligheid ten goede. Desalniettemin blijven essentiële vragen bij het geheel open. Wij motiveren onze nieuwe bezwaren rond het begrip “**schending**”.

- Misschien wordt **de waarheid in dit hele dossier geschonden** door te stellen dat Bombardier Brugge zal moeten verlaten, als er geen ontsluiting komt langs de Vaartdijkstraat. Dit klopt niet. Bombardier kan gebruik blijven maken van de huidige ingang aan de stationskant die eigendom is van de NMBS. Tevens kiest Bombardier voor de optie inkom via de Spoorwegstraat en uitgang via de Vaartdijkstraat. Daar kunnen we perfect mee leven. Zo wordt de last minstens door 2 buurten gedragen. Indien de hoofdingang stationskant behouden blijft, zelfs door 3 buurten. Zoiets is veel billijker.
Het feit echter dat Bombardier elke communicatie met de buurt en de belangengroepen weigert en zelfs geen bedrijfsbezoek van de Mina-raad toelaat, roept ernstige vragen op.
- Ook **het goede rentmeesterschap van de overheid wordt geschonden**.
Waarom mogen tweevaksbanen die er al liggen, niet gebruikt worden? Waarom wil men de investeringen voor de Paolatunnel weggooien door er industrieel verkeer te verbieden? Veel zou hier opgelost kunnen worden met aangepaste veiligheidsmaatregelen.
- De essentie van het dossier is **de schending van 3,5 ha Lappersfortbos**. Als Fabricom Gti (deel Suez-holding) op een andere, en betere, locatie loodsen, parkings en kantoren kan bouwen, dan is er helemaal geen behoefte aan een tweevaksbaan. En dan moeten er geen 7 voetbalvelden Lappersfortbos gekapt worden. Bovendien bevestigde Fabricom ons in 2005 dat zij geen vragende partij waren voor een nieuwe tweevaksbaan. Het dossier is zo geconstrueerd dat er verschillende dossiers aan mekaar gekoppeld zijn: de busstelplaats, de tweevaksbaan, de ontsluiting van Bombardier en de bouwplannen van Fabricom Gti. Het stadsbestuur beweert dat door de bouw van de busstelplaats aan het station Bombardier geen ontsluiting meer heeft voor zijn afgewerkte producten. Dit wordt echter door de plannen in het dossier tegengesproken. Bombardier heeft volgens het Brugse stadsbestuur nood aan een nieuwe tweevaksbaan, dit wordt tegengesproken door Bombardier dat initieel vragende partij was voor een spreiding. De gronden waarop de nieuwe tweevaksbaan zou komen (in het Lappersfortdomein) zijn eigendom van Fabricom. Het Brugse stadsbestuur legt in

zijn mogelijke bouwvergunning voor de nieuwe kantoren, parkings en loodsen van Fabricom de verplichting op dat er een nieuwe ontsluiting moet komen... via de nieuwe tweevaksbaan. Bovendien eist het stadsbestuur dat Fabricom hiervoor zijn gronden in het Lappersfortdomein gratis ter beschikking stelt. Zonder bouwvergunning in het Lappersfortbos stort de ganse constructie in elkaar. De constructie is zodanig dat Fabricom Gti pas een bouwvergunning voor kantoren, parkings en loodsen krijgt, als de grond voor de tweevaksbaan gratis en juridisch geldig is afgestaan. Die gratis grond heeft de lokale overheid nodig en dan gebruiken ze het argument van de werkgelegenheid bij Bombardier en de toekomstige ontwikkelingen van Fabricom Gti om het verhaal van de noodzaak van de tweevaksbaan te staven. Het is nu zo omdat het in 1992 en 1994 ook zo was (dat er een tweevaksbaan voorzien en gekoppeld was aan de bouwvergunning) bij een niet uitgevoerd project van de Fabricom groep. Alsof de tijden niet veranderen en de wereld stil staat in Brugge? Alsof er in 2002 niets gebeurde? De hele verdere ontwikkeling van de site rond het Lappersfortdomein en het station dient integraal te worden bekeken. Hierbij dienen alle mogelijkheden te worden onderzocht, ook die van een grondenruil op grotere afstand. Alleen op die manier kan men tot een duurzame oplossing komen voor de mobiliteits-, ontsluitings- en ruimtelijke vraagstukken rond het station (heeft VTI dat zich mogelijks wil vestigen op gronden Bombardier een tweevaksbaan nodig of een optimalisering van de openbare vervoersfaciliteiten in Brugge?) en de bedrijvigheid in Ten Briele. Een visionair architectenbureau zou daar duurzame plannen voor kunnen uittekenen in coproductie met alle betrokkenen. Binnen deze studie dient men ook uit te gaan van het integraal behoud van het Lappersfortdomein en van een correcte juridische oplossing voor alle betrokken eigenaars en gebruikers.

Bosbehoud is meer dan ooit nodig! Iedere dag verdwijnt in Vlaanderen een voetbalveld bos. Dit veroorzaakt een CO₂-uitstoot van 550 ton, die de Vlaamse belastingbetaler 12.700 EUR (een half miljoen Belgische frank) kost. De aantasting van 3,5 ha in het Lappersfortbos brengt 3850 ton CO₂, in de lucht (kost de belastingbetaler 90.000 EUR). We vragen dan ook voorafgaand aan de ontbossing een evenwaardige compensatie. Volgens de wetgeving dient hiervoor minstens 7 ha bos te worden aangeplant, ofwel een bosbehoudsbijdrage van 138.600 EUR te worden betaald. Komt daarbij de CO₂-compensatie, dan kost die ontbossing 227.500 EUR (9 miljoen Belgische frank). In tegenstelling tot het technisch dossier voor de kap van de binnenste populierenrij voor de tweevaksbaan, zijn wij er wel van overtuigd dat dit om ontbossing gaat. De populierenrij is de bosrand, de weide is een open plek in het bos. Als men de tweevaksbaan door de open plek legt, legt men de weg door het bos. Een open plek in het bos heeft een heel belangrijke en recreatieve meerwaarde, een weg niet. Als de weg er komt dan kan men de resterende buitenste populierenrij niet meer aanzien als de bosrand, want door de versnippering door de 2-vaksbaan maakt de resterende populierenrij geen integraal deel meer uit van het bos. **In alle geval heeft bosminister Hilde Crevits reeds haar goede wil getoond in haar schrijven en in haar communicatie.**

- De tweevaksbaan zal een **serieuze schending zijn van het rust- en stiltegebied dat het Lappersfort** tot nu toe is. Niet alleen sneuvelen waardevolle eiken/beuken maar ook de binnenste broederrij populieren. De buitenste rij zal dan heel wat meer druk ondervinden bij hevige winden, waardoor er een veiligheidsrisico voor omvallende bomen ontstaat. Bovendien wordt een stiltegebied geschonden door een aanpalende drukke gemengde tweevaksbaan. Want wie gelooft dat de overheid 3 miljoen euro (+ gratis grond) investeert om die expresweg van station naar Loppem (via Oostkamp en Sint-Michiels) dan af te blokken tussen de A en B-C parking van Bombardier? Op de

begrotingsgemeenteraad van november 2007 weigerde burgmeester Moenaert hiervoor garanties te geven (die staan echter wel in het dossier en de engagementen van de gemeenteraad). Door het heen-en weer verkeer van en naar de Kinopolis tussen St. Michiels en Assebroek zullen de bewoners uit die buurten van de regen in de drop komen.

- Specialisten in waterhuishouding vrezen de **schending van de wateropvangcapaciteit van het zeer natuurlijke Zuidervaartje**. Een gedeeltelijke inkokering, verlegging en overwelving zou ongepast zijn en nadelige gevolgen hebben: de combinatie van meer verharding en een beperkte bufferings- en afvoercapaciteit resulteert in meer overstromingen.
- Tevens is **de transparantie van goed besturen en de burgerzin in co-productie geschonden**. Maar daar handelt de klacht bij de ombudsman over. Die moet enkel nog de grens van ontvankelijkheid naar gegrondheid oversteken. Hij kreeg op zes december een aanvulling in de bijlage aan de Vlaamse en Brugse ombudsman, de gouverneur van West-Vlaanderen en de thuisindestad Minister Keulen. Ook nu rapporteren wij hen over onze slot-bevindingen in een nieuw signalement.
- Tevens is er **een schending ten nadele van andere mobiliteitsdossiers** die zullen blijven liggen, omdat de overheid dringend een overbodig stuk weg moet leggen. Wanneer krijgen we een nieuwe betere Steenbrugse brug? En zou men de flessenhalzen St. Michielsestraat niet beter aanpakken?
- Onze keuze voor een veilig plaatselijk verkeer voor de brede Lappersfortbuurt (ons C-plan is on line op www.ggf.be) dient uiteraard waargemaakt te worden in overleg met de overheid en investeringen op het terrein. **Het is aan de overheid om samen met alle lokale actoren voor een beter plan te zorgen.**
- In het overheidsplan dat nu voor ligt (ook aangekaart door de politie) blijft de **oversteek Vaardijkstraat (aan de linkerkant?) aan de oude brug Steenbrugge een kwetsbare plaats voor fietsers en voetgangers**. Een betere brug voor Steenbrugge dient daar liever gisteren dan morgen mee rekening te houden. Ook de veilige en comfortabele fiets- en voetgangersafwikkeling Ten Briele naar de ring in 2 richtingen blijft een groot vraagteken. Wat gebeurt er trouwens met de zondagsmarkt?
- **Een surrealistische slotnoot** vonden wij toch wel dat men stelt dat de auditeur zich vergist en dat er geen 54 vrachtwagenbewegingen per dag zijn maar per uur en dat dat mogelijks 96 per uur wordt? Klopt dit wel met de realiteit? **In alle geval geeft men zelf ook toe dat de verkeersstroom zal verdubbelen ten gevolge de plannen voor Fabricom Gti op de verkeerde locatie. En dus is Bombardier maar een drogreden in heel dit verhaal.**

Het huidige plan - ook in zijn tweede vorm - bulkt van schendingen en gaat dus best terug naar af. Wij vragen Minister Van Brempt om niet te investeren in de overbodige tweevaksbaan, tenzij de andere bedreigde Lappersfortgronden definitief beschermend geregeld worden. Dit is dan de KMO-zone en de industrie-zone in één pakket. Daar we zuinig moeten zijn met geld hoeft niet verder onderhandeld te worden over de vraagprijs van 1 miljoen euro, die dan maar enkel de Kmo-zone van de ondergang zou redden. Er dient een nieuw akkoord gemaakt te worden dat de beide bedreigde zones in één duurzame grondenruil regelt. Dit moet zo goedkoop mogelijk gebeuren en zo spoedig mogelijk. **De komende week van het bos 2008 lijkt ons een haalbaar eindpunt** om het Lappersfortdossier zo bevredigend als mogelijk af te sluiten.

Bijlage

Beste Brugse & Vlaamse Ombudsman, Beste Minister Keulen & Provinciegouverneur Breyne,

We hadden ons zes december 2007 anders voorgesteld, maar kunnen niet anders dan bij U deze aanvulling op onze tweede klacht onbehoorlijk bestuur (on line op www.ggf.be bij pers bosbehoud in de Hanzestad) neer te leggen. Het is ons bittere ernst. De eigenaar van het Lappersfortbos Suez-Fabricom Gti zegt dat we van de toekomst gaan houden, maar wij worden enkel heel erg bang...

Wij hebben ons altijd kwetsbaar en dialoogzoekend opgesteld, maar kregen als antwoord enkel de ijzere vuisten van de macht in ons gezicht. Zo ook weer op de Brugse begrotingsgemeenteraad van maandagavond 26 november 2007. Dus willen wij graag weten of wij "kwakkels, leugens, roddels en nonsens verspreiden". Daartoe deze **aanvullende klacht onbehoorlijk bestuur bij de lopende klacht**, die reeds ontvankelijk werd verklaard maar nog op zijn gegrondheid wordt onderzocht door de Brugse Ombudsman.

Waarover gaat het precies? Op de Brugse site van www.stadsomroep.com en www.nieuwsblad.be lazen we een negatief rapport van de provinciale auditcommissie aangaande de tweevaksbaan door het Lappersfortdomein. De projectnota VDS, module 14 werd niet conform verklaard. Enkele weken later is plots alles koek en ei. Wij vrezen dat de Brugse overheid heel zwaar heeft gelobbyd voor eigen gelijk en daarvoor heel veel principes opzij schuift. De lokale schepen van openbare werken verklaarde nog tijdens het openbaar onderzoek dat onze klachten gekend waren en dus niet ernstig en dat ze enkel de ernstige klachten onderzoeken. Veel onderzoek is er dus blijkbaar niet gebeurd, want blijkbaar is alles nu in orde? Onze alternatieven kregen nooit een ernstige kans en dialoog kwam er niet. Hoe noemen we weer een overheid die zulke principes hanteert? Is een openbaar onderzoek dan toch een poppenkast en schijnvertoning van een rechter die partij is? En zijn er twee soorten burgers in Brugge? Waarom werden de bewoners in de buurt nooit betrokken : niet met een bewonersbrief, hoorzitting of info ?

We weten het : we moeten onze lokale bestuurders het voordeel van de twijfel geven. Toch vragen we u om te onderzoeken of alles correct verliep en of er niet gezondigd werd tegen de principes van transparant en goed bestuur. **We vragen uitdrukkelijk om de audit van de heer Minten van 20 oktober 2007 bij ons dossier te voegen. En ook navraag te doen of het normaal is dat iets zwart plots wit wordt?** Het misprijzen dat wij voelen vanwege onze lokale overheid is heel groot en pijnlijk. Is het verhaal van " thuis in de stad" dan toch een sprookje voor stoute kinderen? We vragen u om toekomstgericht na te denken over hoe het anders en beter kan in Brugge. En als het enigszins kan: vraag het bestuur om de bijlen op te bergen? Duim voor ons dat we onze droom van een rondetafelraad in Brugge niet verliezen! Wees kritisch en rechtvaardig. Ook voor ons.

Het Groene Gordel Front in Brugge & Ommeland in Hanzestadcoalitie voor een duurzame en dierbare stad

(Aanvullende klacht onbehoorlijk bestuur bij Brugse & Vlaamse ombudsman en bij Vlaams Thuis in de stad Minister Marino Keulen en de West-Vlaams Provinciegouverneur Paul Breyne, dossier Lappersfortweg, 6 december 2007) zie ook nieuwe rapportering driekoningen 2008