

Fabricom en Bombardier in de wurggreep van stad Brugge

Notities na lezen 54 blz. projectnota Vaardijkstraat, module 14
Persoonlijke impressies bij 2-vaksbaan door Lappersfort-domein !
Wanneer Coproductie & openheid van bestuur ?

EEN NIEUW PROBLEEM KLOPT AAN DE DEUREN VAN BRUGGE

- De opdrachtgever is de stad Brugge, de opdrachthouder is WVI en de ontwerper is SCES
- Het huidige project kwam oa. ter sprake op CBS 14/01/05 en 21/04/06 (schepen-college) en gemeenteraad (25/01/05) en in vele andere raden of commissies (GBC 12/09/06 en 23/01/07). Alleen de betrokkenen en GGF & partners als belangengroep bleven in de kou staan. Vandaar de 2 klachten onbehoorlijk bestuur en de 2-werelden werkelijkheid zonder veel verbindingen : de wereld van de burgers en de wereld van de besturen...Deze theorie zorgt voor een nieuw soort weeskinderen : de bruggelingen binnen Brugge...
- De nieuwe probleemstelling begint bij Bombardier die door de toekomstige ontwikkelingen aan het station geen ingang/uitgang bij voorkant station meer heeft. Stel je voor dat Bombardier Brugge verlaat...en dus daarom maakt men een nieuwe ingang/uitgang daar waar de vroegere was : aan de achterkant van Bombardier, vlakbij het Lappersfortbos.
- Vanuit deze nieuwe ingang/uitgang maakt men gebruik om de industriële ontsluiting voor de volledige site Ten Briele/La Brugeoise te bepleiten middels een 2-vaksbaan door het Lappersfort-domein en de verbreding van de Vaardijkstraat tussen Verhelst en Steenbrugge. Men gebruikt hiervoor 60% Vlaams geld (dat nog niet binnen is) van module 14 die dient voor de ontsluitingsinfrastructuur ter verbetering van commerciële activiteiten. De provinciale auditcommissie verklaarde de projectnota op 12 maart 07 conform. De overige 40% geld dient uit de stadskas te komen en uit de beurzen der Bruggelingen. De plannen op de sites van Rammant (reeds leeg) en Verhelst en de oude NMBS-stelplaats passen vermoedelijk in de verborgen agenda van een mogelijk woon-winkel-en kantoren complex ? Zie hierover berichtgeving op <http://www.stadsomroep.com/Detail.asp?NUM=21198>

BOMBARDIER WIL GEEN 2-VAKSBAAN DOOR LAPPERSFORTDOMEIN

- In een brief april 2005 aan GGF-partner Groen vzw laat de NMBS weten dat de blijvende ingang/uitgang aan de voorkant van het station voor hen geen probleem is. Ook niet na 2009. In de projectnota is dit document niet opgenomen en hier zit dus zeker een hiaat. Maar ondertussen is de nieuwe ingang-uitgang zo goed als klaar...
- Uit de drie pistes (alle verkeer ten Noorden afwikkelen voorkant station, alle verkeer ten Zuiden afwikkelen = 2vaksbaan, **alle verkeer gedoseerd ten Zuiden afwikkelen : inkomend via Spoorwegstraat en uitgaand via Steenbrugge – Oostkamp**) die Bombardier voorstelde verkoos Bombardier degene waarbij industrieel verkeer binnenkomt langs de Spoorwegstraat en naar buitengaat via de Vaardijkstraat. Een piste waar GGF en de buurt mee kunnen leven. Een piste waar GGF niet mee kan leven is dat de overheidsinvestering in de Paolatunnel weggegooid geld wordt wanneer zou blijken dat de Paola-tunnel verboden wordt voor industrieel verkeer.

- Bij de bouwaanvraag voor de bussestelsplaats verplichtte de stad Bombardier om enkel de achterkant te gebruiken voor in- en uitgaand industrieel verkeer. Zo wordt Bombardier misbruikt en voor de kar gespannen van het Brugse stadsbestuur en zijn verborgen agenda's. Alhoewel de Zuidelijke Ontsluiting van 2001 op 25 januari 2005 officieel begraven werd spookt die verder in de hoofden van onze heersers onder de vorm van de salami-techniek : eerst de salami van het Lappersfort aanpakken en 5 jaar later de rest...?
- Voor verkeer is de bussestelsplaats aan de voorkant station (veel beter dan in bos) geen probleem aan Ten Briele. Voor het containerpark dat zijn gronden mogelijk afstaat aan Slabinck en zelf naar terreinen Bombardier (sport- en tennisvelden, waar een sportstad groot kan in zijn) gaat dat ook niet meer verkeer aantrekken. De verschuiving van alle industrieel verkeer (ook de bakker & de slager & de brouwer ?) van Bombardier (123 vrachtbewegingen met een maximum van 173 en een minimum van 94 – voor het aantal vrachtwagens dient men door 2 te delen) lijkt ook niet immens en dus zeker haalbaar zonder 2vaksbaan. Zelfs als de stationsvoorkant in- en uitgang definitief voorbij is en als na de interne optimalisering – magazijnen achteraan zou verkeer verplichten dwars door site te rijden en dit zou de bedrijfsveiligheid en de organisatie niet ten goede komen – van de bedrijfsruimten de goede wil ontbreekt om zoveel mogelijk industrieel verkeer te spreiden). Helaas weigerde Bombardier aan GGF en de betrokken buurt een bedrijfsbezoek om de moeilijkheden en mogelijkheden samen te bekijken
- Het echte probleem stelt zich bij BPA 80 dat door Fabricom kan aangewend worden om zes loodsen en 2 kantoren en parkings in het Lappersfortbos onder te brengen. De grote schuldige hier is het gewestplan uit 1977 en de politieke onwil van de voorbije jaren. Gelukkig blijft bosminister Crevits waken over ons noodlot...

FABRICOM IN PERVERSE WURGGREEP DOOR DE STAD BRUGGE OF HET BOSSPOOK MET DOSSIERNUMMER 050355 AAN TEN BRIELE 6

- BPA 80 La Brugeoise fase Ten Briele goedgekeurd door de Vlaamse Overheid MB 19/01/01 had als doel de zonevreemdheid van de aanwezige bedrijven op te heffen en kantoorfunctie mogelijk te maken. Hier blunderde de overheid door niet mee het industrieel bos te legaliseren als bufferbos en vredesplek. Maar natuurlijk moesten toen nog de Lappersforters en hun GGF vrienden en vriendinnen ten tonele verschijnen. Al eerder in 1992 en 1994 waren er vergunde (?) bouwaanvragen. De historiek meldt dat toen de grond voor de 2-vaksbaan gratis zou worden afgestaan.
- Al meer dan vijf jaar na de politieontruiming van het bezette Lappersfortbos is er nog altijd geen bouwvergunning voor Fabricom dat zes loodsen, 2 kantoorgebouwen en parkings wil bouwen in het zonevreemde Lappersfortbos (waarom heeft de overheid de bussestelsplaats geschrapt ? Kan het nog cynischer ?). Er moet ook nog gewerkt worden in dit land. Het betreft werkgelegenheid voor 450 à 500 werknemers à rato van 346 wagens en 384 fietsen en 92 vrachtwagenbewegingen (: 2 is 46 vrachtwagens per dag). Tussen hier en 5 jaar verwacht men een sterke stijging van het vrachtwagen verkeer (van 54 naar 92) voor Fabricom (850 pae/U naar 1068 pae/U).
- Het idee dat aangekaart wordt is het gestructureerd afwikkelen zwaar verkeer dat dan de woonwijken niet hindert. Alhoewel mits enige fantasie en goede timing men beter de lege straten aan de rand van de woonwijken kan gebruiken (Spoorwegstraat en Heidelbergstraat) die buiten de spitsuren enorme lege grote vlaktes zijn. De vraag blijft of het schrappen van de Paolatunnel en de bestaande randwegen leeg laten een verstandige geldpolitiek is ? En dat men daarvoor dan nog de hand slaat aan het

weinige natuur en bos dat ons nog rest (onze zuurstoflongen en stilteplekken) is des te erger. Ook de piste van het schrappen van de Chartreuse-afrit aan de Rijselstraat richting Loppem/Oostkamp – Assebroek is hemeltergend. Bestaande 2-vaksbanen schrappen en voor niet-bestaande wegen natuur en bos schrappen. Zo krijgen de kern-inwoners van St. Michiels al het sluipverkeer door hun wijk richting Assebroek en heen en weer Kinopolis ?

- Eerder scheen het om 2 aparte dossiers te gaan : “de 2 vaksbaan” (de heer Casier van Fabricom verklaarde ons in februari 2005 ten kantore BEP dat zij die 2-vaksbaan niet nodig hadden en alleen de 3,5 ha zonevreemd bos wilden kappen) en “het dossier geen bussen maar kantoren en loodsen + parkings”. Hier duikt echter een ondergrondse en perverse verbinding op van de 2 dossiers wat in de kindermond als chantage wordt bestempeld.
- Fabricom kan maar een bouwvergunning krijgen als het gratis de grond afstaat voor de vernieuwde of verbrede Vaartdijkstraat (Lappersfort weg) van Ten Briele naar Steenbrugge. Zij moeten zich – net zoals Bombardier ook – engageren om hun industrieel verkeer langs de 2 vaksbaan richting Oostkamp via Siemenslaan te sturen. De bouwvergunning komt er pas als de grondafstand juridisch een feit is. Immers de mensen die langs de Vaartdijkstraat en aan Steenbrugge en Oostkamp wonen zijn mindere burgers...Of hoe de slang in haar eigen staart bijt en de overheid geen voordeel haalt uit de GGF-piste en vreedzame weg van de duurzame grondenruil tussen Fabricom en de overheid. Dan mist de overheid de gratis grond en is het korte 2-vaksbaan-project nog een pak duurder en misschien niet meer wenselijk want niet gekoppeld aan het geschenk van de bouwvergunning.

NUTTIGE INFO

- Werknemersverkeer Bombardier : aan de voetgangersbrug wordt de parking afgeblokt met New Jersey Betonblokken (enkel (brom)fietsers kunnen er nog door). De parking A naar de R30 blijft heen en weer bereikbaar. De parking B & C naar Steenbrugge blijft heen en weer bereikbaar. Maar van parking A kan men niet naar Steenbrugge en van parking B & C niet naar de R30.
- Van de drie overheidsvarianten voor de 2-vaksbaan koos men een vierde aangebracht door de groendienst waarbij enkel een rij binnenste populieren en 5 beuken/eiken dienen gekapt te worden. Binnen het slechtste en duurste opkomen voor bomen is hoe dan ook een pluim waard. Heel opvallend is dat Bombardier-variant 3 die GGF en Bombardier wel zien zitten nauwelijks onderzocht werd. Kostenraming is 2.860.256,96 euro.
- Wegvak 1 van de 2vaksbaan van Steenbrugge tot Verhelst krijgt een dubbel richting-fietspad langs kanaal met op de uiterste rand kanaalberm een veiligheidsballustrade. Eerder smal en aan de linkerkant wat bij oversteken aan Steenbrugge levensgevaarlijk kan zijn...Het snelheidsregime voor de (vracht-) wagens is hier 50.
- Wegvak 2 door Lappersfortdomein is een 2vaks-baan uit geluidsarme ongewapende beton. De bestaande Vaartdijkstraat (mogelijke reserveringsstrook kanaal voor APZ) afgeschermd door de buitenste rij populieren die blijft (maar kwetsbaarder bij felle wind en storm daar de binnenste broederrij gekapt wordt) wordt fietspad. De bomenrijen zijn als groenassen beeldbepalend voor het stedelijk gebied. De 30 à 35 beuken en eiken die niet sneuvelen (met dank aan de groendienst en de Lappersforters) zijn een belangrijke ecologische meerwaarde. Tussen de 2vaksbaan en het bos op het Lappersfortdomein wordt een nieuwe rij volgroeide eiken geplant als scherm (met dank aan ANB en de groendienst). De 2-vaksbaan loopt niet door europeese

beschermde habitat of vogelrichtlijngebied en er is dus geen compensatie nodig voor de kruidachtige vegetaties (die later wel weer ingezaaid zullen worden) aldus het natuurdecreet en de habitatrichtlijn. De bomen die sneuvelen zijn geen bos en dus niet onderhevig aan de compensatie van het bosdecreet. Hier is het snelheidsregime 70 per uur. Wellicht zou het beter zijn voor het bos en de veiligheid dat men op zo'n korte afstand en met bocht verlaagt tot 50 ?

- De Vaartdijkstraat maakt deel uit van Vlaanderens Fietsroute (LF5) van Gent naar Beernem en via Vaartdijkstraat aansluitend op de Vestingen aan Dampoort die aansluit op fietsroutes aan de kust, Nederland en Frankrijk.
- Het Zuidervaartje wordt ter hoogte van de hoogspanningscabine ingekokerd en overwelfd voor zo'n 50 à 70 meter en ook een stuk omgelegd.
- Op advies van ANB komt er een oversteekplaats van fietspad naar centrale ingang Lappersfortbos.
- Een nieuwe brug aan Steenbrugge wordt verwacht rond 2010-2011 en er komt dan ook een rotonde met de N50 en de St. Michielsestraat.
- Als het allemaal zover komt dat de goedkeuringen er zijn dan komen er info-vergadering. Als het kalf verdronken is dus en in deze niet-coproductieve aanpak bekijkt men de burgers als dom kiesvee.
- Hoe de bezetting toch even in het document geciteerd wordt als ' beroering rond het deel met betrekking tot het zg. Lappersfortbos...'
- Opvallend in het ganse document is dat er nergens sprake is van bewoners en bewonersbrieven en inspraak. GGF en C-plan on line op www.ggf.be worden ook niet vermeld. It's a strange strange world...
- Ga zelf nog eens lezen in de Oostmeers voor correcties op deze impressies. Tot woensdag elke morgen en ook dinsdagmiddag loopt het openbaar onderzoek.

ARGUMENTEN VOOR BEZWAAR BIJ TeloORGANG LAPPERSFORTHOEK

- zie nota samendenken – tegendenken – meedenken on line op www.ggf.be
- geld beter investeren : optimaliseren 2 flessenhalsbruggen St. Michielsestraat op grondgebied Oostkamp en St. Michiels om van Steenbrugge naar St. Michiels te rijden. Ook het idee van de fietsersbond om een fietsers- en voetgangerstunnel te graven tussen zand en voorkant station zou een betere investering zijn.
- Desalniettemin voelen we respect voor de ambtenaren die ons ontvingen en voor de mensen van de wegendienst in wiens kantoor we een vier-tal uur sleten. De planning is puik maar de opdracht is de verkeerde.
- Met het Lappersfortbos bedoelen we natuurlijk alles : het parkbos, het bufferbos, de open ruimtes, de weides, de wilgendreef, de waterpartijen van het Zuidervaartje, het moerasbos, de populieren van de Vaartdijkstraat. Vandaar dat de term Lappersfort of Lappersfortdomein soms duidelijker is om steriele discussies te vermijden of het nu wel of niet in of door of langs het bos is. Het is hoe dan ook een teloorgang van natuur en bos aan de Lappersforthoek. Zal het ruisen van de populierenblaadjes nog hetzelfde zijn met het verkeergeraas ? Hoe zal men gps-sluipverkeer vermijden ?
- Timing nodige werken : eerst knelpunten nieuwe betere brug en verbreding Boeverietunnel!
- Vrije busbaan B.Ruzettelaan schrappen tot alle andere werken gedaan zijn ??
- De KMO-zone moet na suggestie in GRS nu ook dringend groen ingekleurd worden door de Vlaamse overheid en toegevoegd worden aan het door ANB beheerde deel.

- De documenten ter inzage bij openbaar onderzoek zijn weinig publieksvriendelijk. Wellicht wil men zo weinig mogelijk publiek ? De afkortingen zijn storend voor leken en de aanpak zonder samenvatting op site is weinig publieksvriendelijk.
- Ongelijkheid in behandeling van de burgers van Brugge. In de Godelievewijk zijn we al toe aan de derde bewonersbrief voor enkele zone 30 paaltjes en andere ingrepen. De Lappersfortbuurt en GGF kunnen fluiten naar enige info en respect vanwege de bestuurders. Wat zou het hof voor de mensenrechten in Straatsburg daarvan denken ?

ACHTERGRONDEN VOOR GGF-BEZWAAR (zie ook de andere bezwaren)

Bijlage 1

Voor auto's voorziet men de verbetering van de bestaande weg tussen Steenbrugge en Verhelst en een nieuwe 2-vaksweg parallel aan de Vaartdijkstraat tussen Verhelst en Ten Briele. Deze weg zal de enige ontsluiting zijn van de industriezone voor vrachtverkeer, want de tunnel onder de spoorweg die naar de Spoorwegstraat leidt, zou verboden worden voor vrachtwagens. Is dit voor fietsers een goed plan? Het is dubbel: in de huidige toestand zorgt de mix van fietsers en sluipverkeer op een smalle rijweg voor gevaarlijke situaties. De aanleg van een apart fietspad is dus een stap vooruit. Wel is het fietspad nabij de woningen plaatselijk zeer smal omdat er hier geen plaats genoeg is. Maar als straks de nieuwe brug van Steenbrugge gebouwd wordt, trekt men ook de vaart een beetje recht, en zal er meer ruimte zijn. Nog een jaar of drie (vier, vijf,; tien...) wachten. Persoonlijk vrezen wij nog meest voor de salami-tactiek: de zuidelijke ontsluiting - die wij als Fietserbond steeds gecontesteerd hebben - is officieel van de baan. Er is zelfs een gemeenteraadsbesluit dat de Vaartdijkstraat Noord enkel nog zou dienen voor de toegang tot de parking BN Bombardier. Dit is op het terrein nog niet te zien, allicht omdat deze belangrijke ingreep politiek gekoppeld is aan de nieuwe zuidelijke industrieweg die nu gepland wordt. Verwacht je er echter aan dat binnen een jaar of 5 na aanleg van de weg langs het Lappersfort er plotseling een nood zal zijn om een verbinding Ten Briele - ring te realiseren. En dan hebben we toch de zuidelijke ontsluiting... Het huidige project langs het Lappersfortbos is dus een kleine, schijnbaar onschadelijke stapsteen. Enfin, dit maar om te zeggen dat we ons officieel bij GGF-bezwaar moeten aansluiten

Bijlage 2

GGF stelt in zijn C-plan dat site Ten Briele langs alle kanten moet bereikbaar (in & uit) zijn : langs spoorwegstraat en langs voorkant (2 ingangen : station en Vaartdijkstraat in midden afgeblokt met New Jerseys) en langs tweede deel Vaartdijkstraat (C-plan, desnoods enkel richting Steenbrugge) maar een verdoken 2-vaksbaan station express weg Loppem via Oostkamp of St. Michiels is niet wat we willen langs Lappersfortdomein. Net zoals Bombardier verkiezen wij – als het echt niet anders kan - de optie om voor Ten Briele binnen te komen langs de spoorwegstraat en buiten te gaan langs de Vaartdijkstraat. De paola-tunnel kan voor ons dus ook niet gesloten worden voor industrieel verkeer.

Bijlage 3

Populieren zijn stevige groeiers (ook na de gewone kapleeftijd) en blijven dus CO2 vast leggen in hout en takken + ondergronds. Ook de luchtzuiverende capaciteit van populieren is prima (veel captatie opname van bv. atmosferische stikstofpolluenten door bladeren en takken) aldus de VBV-specialist

Stadsbomen goed tegen fijn stof te lezen in de BBL-beleidsbabbel herfst 2007

Fijn stof is één van de gevaarlijkste vormen van luchtvervuiling. Het zorgt voor tal van luchtwegaandoeningen en is volgens het Milieurapport Vlaanderen de belangrijkste milieuoorzaak van vroegtijdige overlijdens. Fijn stof vormt vooral in stedelijke gebieden een probleem. Uitlaatgassen van auto's zijn de belangrijkste bron. In Vlaanderen worden de Europese normen zwaar overschreden.

Een Brits team van wetenschappers heeft nu een model uitgewerkt voor ruimtelijke planners waarbij het filteren van fijn stof door stadsbomen wordt nagegaan. Volgens het onderzoek kan het aanplanten van een groot aantal stadsbomen het fijn stof gehalte in de lucht met 7 tot 20% verminderen. Het massaal aanplanten van bomen in de stad kan er dus voor zorgen dat de normen voor fijn stof worden gehaald.

De wetenschappers benadrukken wel dat het aanplanten van bomen niet aanzien mag worden als een vervanging voor andere maatregelen, aangezien het zuiverend effect van bomen eerder lokaal is. Het beperken van autoverkeer in stedelijke gebieden blijft hoe dan ook belangrijk.

Bijlage 4

7 jaar na de bekendmaking van de plannen “Zuidelijke Ontsluiting” hangt de bouwaanvraag uit voor de aanleg van de eerste fase van deze ontsluiting zijnde de verbreding van de Vaartdijkstraat langs de bebouwde zone en de volledig nieuwe tweerichtingsweg door het “Lappersfortbos”. We vrezen als AZO inderdaad dat dit niet het eindpunt is maar slechts het begin van een nieuwe economische as tussen ring, stationsomgeving en chartreuse, headquarterszone. Recent zijn twee nieuwe konijnen uit de hoed getoverd: een voetbaltempel en een shoppingcenter, eveneens gelegen aan eindpunt van voornoemde as. Alles laat vermoeden dat deze projecten 7 jaar geleden reeds in de smeerpijp zaten maar angstvallig geheim gehouden werden. Het heeft er alle schijn van dat de huidige bewindslieden het unieke Brugge, bezocht door miljoenen toeristen, prijkend op de unesco-werelderfgoedlijst, willen degraderen tot een banale provinciehoofdstad waar platte commercie de scepter zwaait. Een schitterende binnenstad met volgekoekte invalswegen. Vergeten wordt dat het unieke aan Brugge niet alleen de binnenstad betreft maar ook de groene omgeving, de groene gordel. Om gelijkaardige ervaring op te doen, drie torens die van op kilometers afstand uit het groen oprijzen, moet men al verre reizen maken.

De drogreden waarom de Vaartdijkstraat verbreed moet worden is de aanleg van een busstelplaats aan het station op de terreinen van Bombardier. Door deze aanleg zou het onmogelijk worden om de toelevering (vrachtwagens) via de ring naar Bombardier te laten rijden. Uit het plan blijkt dat de busstelplaats NAAST de toevoerweg naar de ring ligt. Hoe zouden anders de “afgewerkte producten”, de treinstellen het terrein kunnen verlaten. Dit uitzonderlijk vervoer moet wegens zijn uitzonderlijke lengte de haven van Zeebrugge via de ring bereiken.

Ook opmerkelijk is dat een 10-tal jaar geleden de Paolatunnel onder de spoorweg tussen Leiselestraat, Casenbrootlaan en Ten Briele uitgediept werd om vrachtwagens toegang te verschaffen tot de industriezone. Nu blijkt deze dure investering zinloos en investeert men nogmaals 3 000 000 euro belastinggeld om dezelfde site voor dezelfde vrachtwagens te ontsluiten. Men pretendeert de bewoners van de dorpskern van St.-Michiels te ontzien, maar belast de inwoners van Oostkamp in de plaats. Tevens creëert men een nieuwe

verkeersstroom door het centrum van St.-Michiels naar en van de brug van Steenbrugge. Dit alles, samen met het uitblijven van een hoorzitting en bewonersbrief doet ons sterk twijfelen aan de oprechtheid van onze lokale bewindslieden.

Bijlage 5

Acht op tien gemeenten zitten met gps-sluipverkeer

BRUSSEL - Acht op de tien Vlaamse gemeenten krijgt regelmatig klachten over sluijverkeer door het gebruik van de gps. Bij 4 procent is dat zelfs dagelijks, 41 procent wekelijks en 35 procent maandelijks. Vooral vrachtwagens (86 procent) zijn de boosdoeners. Dat is de conclusie van Vlaams parlementslid Koen Van den Heuvel na een rondvraag bij de gemeenten.

Volgens het parlementslid moeten de industrieterreinen beter bewegwijzerd worden en moeten er regionale mobiliteitsplannen komen. Ook zou er overleg moeten komen met de producenten van navigatiesystemen. De gps moet meer de hoofdwegenroute toepassen en er komt liefst een apart systeem voor vrachtwagens.

Dat schrijven *Het Belang van Limburg* en *Gazet van Antwerpen*. mcu (belga)

Bijlage 6

ter info uit GRS, april 2006 (goedgekeurd Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan) over kmo-zone, industrieterrein en straat : het eerste biedt perspectief, de 2 laatste minder

De lokale natuurelementen

Dit zijn de natuur- en bosgebieden die niet tot het VEN of IVON behoren, de kleine landschapselementen, evenals de natuurgebieden en - elementen in de bebouwde omgeving, die als lokale natuurelementen kunnen worden omschreven. De stad Brugge en/of de hogere overheid neemt hier initiatief om natuurlijke inrichting van deze gebieden te verbeteren.

* Lappersfortbos L8 (als suggestie aan het Vlaamse gewest stelt de stad voor om de aanpalende ambachtelijke zone ' Vaardijkstraat Zuid ' via een gewestelijk RUP te herbestemmen als parkgebied)

Lokale bedrijventerreinen (bevoegdheid stad Brugge)

* Bedrijventerrein Ten Briele biedt nog mogelijkheden voor kleinschalige bedrijven, naast kantoren en industriële vestigingen (geregeld via BPA La Brugeoise fase Ten Briele)

Lokale wegen II b : ontsluitingswegen industriezones

* Deze wegen ontsluiten de grotere industriezones naar het hogere wegennet toe en zijn lokale verdeelassen voor het vrachtverkeer. Ze moeten dus ook uitgerust zijn voor het zware vrachtverkeer.

Vaardijkstraat