

# Scopingnota plan-MER

## “Afbakening 2008 regionaalstedelijk gebied Brugge”



## Opmerkingen GGF

### 0. Inleiding

Het voorliggende document wil opmerkingen en bezwaren formuleren met betrekking tot de scopingnota voor bovenvermeld onderzoek. Het Groene Gordel Front in Brugge en Ommeland (GGF) wil met dit document aantonen dat de voorliggende resultaten van het afbakeningsproces voor het regionaalstedelijk gebied geen invulling geven aan de idee van duurzame ruimtelijke ontwikkeling. Het GGF is een (hanze-) stadsnetwerk voor duurzaamheid en dierbaarheid van vele bewuste burgers & burgers en meer dan honderd samenwerkende verenigingen, waaronder Jeugdbond voor Natuur en Milieu, Friends of the Earth, Vereniging voor Bos in Vlaanderen, Bond Beter Leefmilieu Vlaanderen, Greenpeace, Wereldnatuurfonds (WWF), Groen vzw, mensen uit de West-Vlaamse Basisgroepen en vele andere. Het is ontstaan naar aanleiding van de natuurproblematiek rond het Lappersfortbos en het Chartreusegebied. Het GGF meent een belangrijk draagvlak te bezitten, en is in die zin vragende partij om als gesprekspartner gekend te worden in ruimtelijke besluitvormingsprocessen. Participatie en coproductie zijn waarden die wij willen uitdragen. De technische werkgroep binnen het GGF (groep HANZE planning) heeft sinds het ontstaan reeds heel wat denkwerk verricht rond de ruimtelijke problematiek in het Brugse, en probeert met constructieve voorstellen in dialoog te treden met politici en planners. Alle documenten zijn publiek beschikbaar op de verschillende websites die het GGF ondersteunen. Behalve onze eigen website waarop een wekelijkse update en een overzicht van de belangrijkste GGF-producten te vinden is <http://www.ggf.be> gaat het om de Hanzestadsite <http://www.ggf.be/hanzestad/hanzestad.htm>, een GGF-archief op Regio Brugge <http://ggf.regiobrugge.be> en de website van anders gaan leven beweging Groen vzw <http://users.pandora.be/a150254/>. Behalve eigen documenten, die intussen een bundel vormen die de concurrentie met de nota's van het gemeentelijke ruimtelijk structuurplan en het afbakeningsproces van het regionaalstedelijk gebied aan kan, zijn ook nog eens drie scripties op universitair niveau geschreven rond de GGF-thema's. Ondertussen zijn we ook verbonden met de mensen van [www.wittepion.be](http://www.wittepion.be) en [www.tgrootgedelf.be](http://www.tgrootgedelf.be) nieuwe actiegroepen die opkomen voor duurzaamheid en landschapswaardering.

Voor het Groene Gordel Front te Brugge op 29 maart 2008, Peter Theunynck, voorzitter GGF & Luc Vanneste, secretaris GGF, [groenegordelfront@myonline.be](mailto:groenegordelfront@myonline.be) Het Groene Gordel Front is on line via [www.ggf.be](http://www.ggf.be) en is bereikbaar via 050/390957

## Inhoud opmerkingen scopingnota planMER Regionaalstedelijk gebied Brugge

0. Inleiding 1. Achterhaalde beoordelingsmethodiek milieueffecten 2. Lappersfortbos blijft bos 3. De stadionproblematiek 4. Afzonderlijke planelementen (m.u.v. RUP Chartreuse) 5. Het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Chartreuse (planelement 21) 6. Suggesties voor een toekomstige dierbare afbakening : coproductie & participatie thuis in de stad 7. Groene gordel engagementen politici van goede wil 8. Bibliografie 9. Uitleiding met 3 natuurfilosofische randbemerkingen

### 1. Achterhaalde beoordelingsmethodiek milieueffecten

De kennisgeving voor de plan-MER stelt voor om de effecten van het plan op de klassieke milieueffecten te beoordelen, zijnde mobiliteit, geluid, lucht, bodem, grondwater, oppervlaktewater, fauna en flora, landschap-erfgoed en mens.

Wij stellen dat deze methodiek verouderd is, en dat in het bijzonder het milieudomein “**klimaat**” dient toegevoegd worden. Binnen het veld van de ruimtelijke planning zullen het vooral het aantal bijkomend gegenereerde autokilometers zijn die een evolutie in de uitstoot van broeikasgassen zullen bepalen. Het ontwikkelen van meer perifere locaties, grootschaliger activiteiten en het toelaten van een verdere ruimtelijke uitspreiding van de stad zal er mede de oorzaak van zijn dat er binnen het stedelijk gebied steeds grotere afstanden overbrugd zullen moeten worden, die extra energieverbruik en bijkomende CO<sub>2</sub>-uitstoot met zich mee zullen brengen.

Het **negeren van de klimaatdoelstellingen door ruimtelijke planningsprocessen** is een praktijk die hoe dan ook onverenigbaar is met de doelstelling van duurzame ruimtelijke ontwikkeling. **De link milieu-gezondheid is tevens een nieuw te onderzoeken plan-element, de problematiek van fijn stof indachtig.**

### 2. Lappersfortbos blijft bos

Als bosbeweging vragen wij om in de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Brugge op een passende plaats 8,5 ha aan te duiden voor de compensatie van het KMO- en industriegebied van het Lappersfortbos aan ten Briele zodat het bos integraal behouden kan worden. De Vlaamse regering dient ook een gewestelijk RUP op te maken om de bosgronden in het Lappersfort om te vormen van industrie- en KMO-zone naar groenzone. Zopas vernamen we ook dat er een bouwaanvraag ingediend is voor een (overbodige) 2-vaksbaan door het Lappersfortdomein naar het bewoonde deel van de Vaartdijkstraat. In tegenstelling tot wat de nota van het openbaar onderzoek Vaartdijkstraat meldde ( gratis grond voor 2-vaksbaan door Lappersfortdomein in ruil voor bouwvergunning Fabricom ) is er geen koppeling aan een bouwvergunning voor Fabricom voor kappen 7 voetbalvelden bos BPA Ten Briele industriegebied. Dat biedt de overheden de kans om een politieke deal te sluiten als gentlemen’s agreement met hun wakkere burgers en burgeressen en een breed gedragen

milieu-, natuur-, en bosbeweging. Zo blijft het Lappersfortbos bos en blijft de vermindering van het Lappersfortdomein beperkt tot de aanleg van de betwiste 2-vaksbaan.

### 3. De stadionproblematiek

#### **Demagogie van een planningsproces**

De meest opzienbarende, en vanuit het oogpunt van een duurzame ruimtelijke ontwikkeling minst wenselijke elementen uit het recente afbakeningsvoorstel zijn de plannen voor wat in de kennisgeving van het plan-MER de site Oostkampse Baan (planelement 30) wordt genoemd.

#### **Analyse van de negatie van een planningsproces**

Een analyse van de planvorming rond het voorstel voor een nieuw voetbalstadion te Loppem reduceert het hele proces tot de demagogische actie van een private projectontwikkelaar, op zoek naar een lapje onaangesneden grond om een winstgevend project, i.c. een winkelcentrum, te kunnen realiseren. Plannen voor een dergelijk shoppingcenter of voetbalstadion hebben in het verleden nooit een rol gespeeld in het afbakeningsproces van het regionaalstedelijk gebied. Projectontwikkelaar UPlace zag in de vraag voor een nieuw stadion een gedroomde kans om op slinkse wijze een maatschappelijk draagvlak te creëren voor zijn project. Het was UPlace maar al te zeer bekend dat voetbalhysterie in de geschiedenis meermaals het gezond verstand, zowel van de goegemeente als van de politiek, heeft verdwaasd. Brood en spelen als geheim wapen om de steeds vaker als oninneembaar bekend staande burcht van de open ruimte toch te kunnen innemen.

Dat een **nieuw shoppingcenter** op een perifere locatie in het regionaalstedelijk gebied Brugge rechtstreekse concurrentie betekent voor de kleinhandel in het stadscentrum en de dorpscentra, en voor de bestaande supermarkten, staat buiten kijf. De toegevoegde waarde van het shoppingcenter is zeer beperkt, indien al niet onbestaande, en is voornamelijk gesitueerd in de éénmalige activiteit van de projectontwikkelaar die het complex zal bouwen. Een éénmalige activiteit met een **dramatische en onomkeerbare impact op de open ruimte en het functioneren van Brugge als relatief compacte stad**. Het shoppingcenter zal een ruimtelijke verschuiving van kleinhandelsactiviteiten veroorzaken, op een locatie die zich verder weg van het zwaartepunt van de potentiële klanten bevindt. De stedelijke activiteit zal worden uitgehold en er zal meer, nutteloos, autoverkeer worden gegenereerd. De **precedenten** in Antwerpen (Wijnegem Shopping Center) en - op dezelfde schaal als Brugge - Sint-Niklaas (Waasland Shopping Center) illustreren de gevaren. Wij stellen vast dat een **nieuw shoppingcenter op een perifere locatie**, vanuit het algemeen belang bekeken, **absoluut onwenselijk** is. Het aansnijden van een nieuwe openruimte locatie zal enkel en alleen de investeringsagenda van UPlace dienen.

## Open ruimte als goedkoop wingewest

Maar ook UPlace kent bovenstaande argumentatie, en weet dat de argumenten voor een nieuw shoppingcenter onvoldoende gedragen zouden worden door de brede bevolking. Een bestemmingswijziging, nodig om de noodzakelijke bouwvergunningen te kunnen krijgen, zou dan ook geen politieke steun krijgen. Door het aanspreken van Koning Voetbal als partner kon daar iets aan worden verholpen. En zo geschiedde. Het voetbalstadion werd als lokkertje aan het shoppingcenter gekoppeld, en zo leek het onomkeerbaar aansnijden van een stuk open ruimte voor commerciële doeleinden binnen handbereik te komen. En zo zou **UPlace** weer een stapje dichterbij haar doelstelling komen: het **als monopolist ontwikkelen van voorheen beschermde, en dus goedkope grond**. Dat UPlace haar oog niet heeft laten vallen op het stedelijk gebied, waar door middel van reconversie heel wat mogelijkheden voor ontwikkeling zijn, is dus geen toeval. UPlace meent dat de regels die gelden voor iedereen, namelijk dat bouwen in de open ruimte verboden is, niet op haar van toepassing zijn. Om deze stelling hard te maken was het echter nodig om een publiek debat te openen en - letterlijk - supporters in te schakelen.

Het feit dat een **reconversie van het huidige stadion** van Club Brugge (planelement 31), dat nochtans heel wat potentieel biedt voor het versterken van de stedelijke functies van Sint-Andries, **door UPlace niet eens onderzocht** werd, bewijst dat het aansnijden van open ruimte en de perverse neveneffecten op het stedelijk weefsel inherent zijn aan de bedrijfsstrategie van UPlace.

## Relevantie voor het afbakeningsproces

De twee alternatieven voor het voetbalstadion van Club Brugge worden in de kennisgeving van het plan-MER als volgt geformuleerd:

- optie 1: herwaardering van de Olympiasite, m.i.v. een uitgekende organisatie van het vervoer op de piekmomenten
- optie 2: het bouwen van een winkelcentrum van 45000 m<sup>2</sup> aan de Oostkampse Baan (m.i.v. een nieuw voetbalstadion)

Dat niemand in Brugge en omstreken vragende partij is voor een winkelcentrum aan de Oostkampse Baan, is duidelijk. Dat de ontwikkeling van een dergelijk winkelcentrum radicaal tegen de principes van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (gedecentreerde bundeling) ingaat, is eveneens duidelijk. Dat de twee genoemde opties geen gelijkwaardige alternatieven zijn, is zo klaar als pompwater.

De afweging op basis waarvan uit de zestien onderzochte alternatieven de locatie "Oostkampse Baan" als meest geschikte naar voren kwam, had in eerste instantie betrekking op het shoppingcenter (en dus niet op het stadion). Nochtans heeft een shoppingcenter een heel ander mobiliteitsprofiel dan een voetbalstadion, en heeft het een veel ernstiger en onomkeerbaarder effect op het functioneren van de stedelijke ruimtelijke structuur. Een eerlijke formulering van de opties ziet er dan ook als volgt uit:

- optie 1: Herwaardering van de Olympiasite, m.i.v. een uitgekende organisatie van het vervoer op de piekmomenten
- optie 2: Het bouwen van een nieuw voetbalstadion (en dus niet van een winkelcentrum) op een nader te bepalen locatie binnen het compacte stedelijke gebied, waar een voetbalstadion ingepast kan worden door het intensiever maken van het ruimtegebruik en de ruimtelijke draagkracht niet overschreden zal worden door de toegevoegde extra dynamiek. Op basis van dit bijgestelde uitgangspunt (geen nieuw shoppingcenter) zouden de genoemde, zogenaamd onderzochte, locaties opnieuw onderzocht moeten worden.

Wij vragen dan ook een herformulering van het stadionvraagstuk, zoals hierboven gesuggereerd. Het voorstel voor een nieuw winkelcentrum op een perifere locatie moet hoe dan ook geschrappt worden uit het formuleren van alternatieve antwoorden op het stadionvraagstuk.

### **Conclusie**

Tot op heden is de planvorming voor de optie “Oostkampse Baan” op een volstrekt niet-transparante, niet-participatieve en demagogische manier gebeurd, waarbij één en slechts één private investeerder een perverse en egocentrische rol speelt en daarbij de voetbalwereld inschakelt en misbruikt als naïeve militant. Wij stellen dan ook dat deze planvorming een democratische basis mist en als dusdanig geen rechtsgeldige basis kan vormen voor de goedkeuring van welk plan dan ook.

## **4. Afzonderlijke planelementen (m.u.v. RUP Chartreuse)**

- Het alternatief door ons verdedigd als tweede optie (na de eerste optie ‘renovatie en herstructurering van het Jan Breydelstadion) om Blauw-Zwart & Groen-Zwart aan de Blauwe Toren te situeren blijft geldig. Desondanks beseffen wij dat deze keuze ook min-waarden heeft die ook ernstig dienen onderzocht te worden in al hun aspecten. Ook daarom gaan wij verder in op de natuurwaarden van deze sites.
- De zogenaamde “spie” (planelement 18) wordt al te gemakkelijk als industriegebied ingekleurd. Er worden nauwelijks afwegingen gemaakt, en wat meer is: er wordt volledig abstractie gemaakt van de biologische waarde van het gebied. Op basis van de aanwezige ecologisch kwaliteiten en potenties willen we stellen dat dit gebied in het Vlaams Ecologisch Netwerk zou moeten opgenomen worden. Als dit gebied zou verdwijnen onder de KMO-expansiedrang of als uiteindelijke keuze-locatie voor een voetbalstadion, dan moeten de aanwezige natuurwaarden elders gereconstrueerd/gecompenseerd worden.
- Blankenbergsesteenweg West (planelement 18) wordt al te gemakkelijk nabestemd als gemengd regionaal bedrijventerrein. Dit is wederom een onomkeerbare aantasting van de open ruimte, waarbij de algemene indruk gecreëerd wordt dat bedrijventerreinen op vraag kunnen gecreëerd worden, waardoor bedrijven geen

enkele stimulans ondervinden om zuiniger om te gaan met de beschikbare ruimte. Bovendien is het gebied Blankenbergsesteenweg West uitermate geschikt om vormen van hobbylandbouw te concentreren in een stedelijk landbouwgebied en zo de polder te ontlasten van deze activiteiten.

- Vliegweg (planelement 19). De omzetting van dit open-ruimtegebied, belangrijk onderdeel van het landschap en de agrarische structuur tot bedrijventerrein, is onaanvaardbaar. Bijkomende bedrijventerreinen moeten, als ze al gewenst zijn, aansluiten bij bestaande industrie, bij bovenlokale ontsluitingswegen, en op een relatief korte afstand bij stedelijke concentraties zodat werknemers vlot te voet of met het openbaar vervoer ter plaatse kunnen komen. Het ontwikkelen van het gebied Vliegweg tot regionaal bedrijventerrein is onaanvaardbaar vanuit het gezichtspunt van duurzame ruimtelijke ordening en is strijdig met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.
- Golfterrein Damme (planelement 27). De uitbreiding van het golfterrein is een ruimteverslindend plan dat nauwelijks toegevoegde waarde genereert en slechts van nut is voor een zeer select publiek. Bijkomende ruimte en landschap innemen voor een dergelijke privéactiviteit getuigt van weinig zin voor democratie en het toegeven van de overheid aan strikt private belangen.
- Met betrekking tot de technologisch-optimistische ideeën rond het graven van een nieuw kanaal (zoals omschreven in de scopingnota zou het gaan om een verbreding van het Afleidingskanaal van de Leie) wil het GGF nogmaals benadrukken dat dit een onverantwoord grootschalige ingreep is met een zeer beperkte meerwaarde. Het uitbouwen van de kustvaart, het uitbreiden van de spoorcapaciteit en het optimaliseren van de bestaande waterwegen, is voor ons de enige echte optie voor de ontsluiting van de haven van Zeebrugge. Het inschakelen van een nieuwe waterweg tussen Zeebrugge en de Seine-Scheldeverbinding zal trafieken die nu via de haven van Gent hun weg naar Frankrijk vinden doen afwijken naar Zeebrugge en zo extra verkeer genereren. De argumentatie als zou dit project “milieuvriendelijk” zijn omdat de binnenschepen vrachtwagens zouden vervangen houdt geen steek: de extra scheepvaart betekent gewoon bijkomende trafiek, waarbij bovendien nog extra vrachtwagenverkeer zal worden gegenereerd bij het natransport.

## 5. Het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Chartreuse (planelement 21)

### 5. A. Strijdig met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

#### Vooraf

Het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) Chartreuse, als voorafname binnen het afbakeningsproces van het regionaalstedelijk gebied Brugge, is **zonder enige twijfel in strijd met** de bepalingen van **het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen** (RSV). Het RSV vormt nochtans het decretaal vastgelegde kader waar het Vlaams gewest zich aan moet houden bij het vastleggen van ruimtelijke bestemmingen.<sup>1</sup>

Het RSV selecteert de stedelijk gebieden en stelt dat deze moeten afgebakend worden. *“Dit betekent een beleid gericht op het creëren van een aanbod aan bijkomende woningen in een kwalitatieve woonomgeving, het kwantitatief en kwalitatief voorzien van ruimte voor economische activiteiten, het versterken van het stedelijk functioneren (diensten, gemeenschapvoorzieningen, stedelijke voorzieningen, ...) en het stimuleren van andere vormen van mobiliteit. Dit "aanbodbeleid" in het stedelijk gebied is essentieel om verdere uitzwerming, lintbebouwing en wildgroei van allerhande activiteiten in het buitengebied te vermijden. ... De grenzen van een stedelijk gebied worden onder meer bepaald door de bestaande bebouwde omgeving, door de visie op de ruimtelijke ontwikkeling van het betrokken stedelijk gebied en door de bereikbaarheid.”*<sup>2</sup> Brugge wordt als regionaalstedelijk gebied geselecteerd, maar wordt door het RSV zelf nog niet afgebakend.

De doelstellingen voor de afbakening en daaraan gekoppelde ontwikkeling van de stedelijke gebieden worden door het RSV als volgt geformuleerd:

- het stimuleren en concentreren van activiteiten
- het vernieuwen van de stedelijke woon- en werkstructuur door strategische stedelijke projecten
- het ontwikkelen van nieuwe woningtypologieën en kwalitatieve woonomgevingen
- het leefbaar en bereikbaar houden door andere vormen van stedelijke mobiliteit en door locatiebeleid
- het verminderen van het ongeordend uitzwermen van functies

Voor de stedelijke gebieden worden veertien ontwikkelingsperspectieven geformuleerd; we zouden hier graag de nadruk leggen op de volgende:

- versterken van de multifunctionaliteit

---

<sup>1</sup> Decreet RO, art. 18, art. 20

<sup>2</sup> RSV p. 232-233

- kantoren aan knooppunten van openbaar vervoer
- zorg voor collectieve en openbare ruimten
- behoud en ontwikkeling van stedelijke natuurelementen en randstedelijke groengebieden
- waarborgen voor landbouw in stedelijke gebieden
- stedelijke mobiliteit en locatiebeleid

We menen te kunnen stellen dat het RUP duidelijk in strijd is met maar liefst vier van de vijf geformuleerde doelstellingen, en met zes van de veertien geformuleerde ontwikkelingsperspectieven.

### **Het stimuleren en concentreren van activiteiten**

Deze doelstelling impliceert *“een zuiniger ruimtegebruik en dus lagere maatschappelijke kosten, een verhoogde efficiëntie voor het functioneren van de voorzieningen (o.m. collectief vervoer), een breder draagvlak voor hoogwaardige economische voorzieningen en het vrijwaren van het buitengebied”*<sup>3</sup>.

We stellen vast dat het de aan het RUP inherente bedoeling is dat er **economische activiteit uit het bestaande stedelijk weefsel weggetrokken** wordt. Investerings die in het stedelijk weefsel (en in het bijzonder in de stationsomgevingen van Brugge) faciliterend zouden kunnen werken voor een nieuwe economische en stedelijke dynamiek, zullen opgeslorpt worden door de realisatie van perifere kantoorgebouwen. De stedelijke dynamiek zal door dit project dus net uitgehold in plaats van versterkt worden.

### **Het vernieuwen van de stedelijke woon- en werkstructuur door strategische stedelijke projecten**

De woon- en werkstructuur in het stedelijk weefsel wordt met dit project allerm minst vernieuwd. Integendeel: een nieuwe perifere ontwikkeling houdt per definitie het **negeren in van de aanwezige kwaliteiten en potenties die het bestaande stedelijk weefsel biedt**. Voor het stedelijk weefsel noodzakelijke investeringen (bv. verdere herstructurering van bestaande bedrijventerreinen zoals de Philips-site, ontwikkeling van de stationsomgevingen, verdichten van bestaande kantoor- en bedrijvenszones) worden opgeslorpt door dit project, dat geen enkele ruimtelijke of functionele relatie onderhoudt met de bestaande stedelijke woon- en werkstructuur.

### **Het leefbaar en bereikbaar houden door andere vormen van stedelijke mobiliteit en door locatiebeleid**

Uit het RSV: *“Om stedelijke gebieden leefbaar te houden moet in bepaalde delen de automobiliteit verminderen. Dit vereist een locatiebeleid, het aanmoedigen van andere, zachte vormen van verkeer (te voet en per fiets), efficiënt en betaalbaar openbaar*

---

<sup>3</sup> RSV p. 334

*vervoer en een gericht parkeerbeleid. Activiteiten die personenmobiliteit genereren, worden bij voorkeur gebundeld nabij de stations.”<sup>4</sup>*

Van een locatiebeleid is hier hoegenaamd geen sprake. De **perifere ligging**, vlakbij de snelweg, impliceert dat nagenoeg alle werknemers en bezoekers van dit project per **auto** zullen komen. De zogenaamde modal split in de binnenstad en in stationsomgevingen ziet er nochtans heel anders uit. De realisatie van dit project getuigt van een grenzeloos techno-optimisme dat geen enkel heil ziet in de kwaliteiten en potenties van een duurzame mobiliteit. Zeker in het licht van Kyoto-normen en stijgende olieprijsen is dit een argument dat zwaar zou moeten doorwegen.

### **Het verminderen van het ongeordend uitzwermen van functies**

*Uit het RSV: “Het ongeordend uitzwermen van functies langs verbinding-, inval- en ringwegen en andere vormen van woon- of bedrijfslinten moeten worden vermeden. De bundeling en de concentratie van activiteiten hebben tot doel een verdere versnippering van de ruimte te voorkomen.”<sup>5</sup>*

Een doelstelling die wij alleen maar kunnen onderschrijven, en waar het RUP op geen enkele manier aan tegemoet komt.

### **Versterken van de multifunctionaliteit**

*“De stedelijke gebieden zijn multifunctionele locaties. Om de aanwezige dynamiek en potenties aan te wenden, is het noodzakelijk in stedelijke gebieden kwalitatieve (woon- en) werklocaties te behouden en te versterken. ... Verweving moet de regel zijn, scheiding de uitzondering. Verweving kan ook totstandkomen door het groeperen van bepaalde activiteiten in het stedelijk weefsel.”<sup>6</sup>*

Van multifunctionaliteit, verweving of versterken van bestaande werklocaties is hier geen sprake. Het gaat om een greenfieldontwikkeling die geen enkele band bezit met de bestaande ruimtelijke structuur van de stad.

### **Kantoren aan knooppunten van openbaar vervoer**

*“Kantoorvoorzieningen zijn activiteiten met een groot aantal arbeidsplaatsen per oppervlakte-eenheid en dus met een dicht ruimtegebruik. Dergelijke voorzieningen genereren niet te verwaarlozen verkeersstromen. Daarom worden deze voorzieningen zoveel als mogelijk geconcentreerd op belangrijke knooppunten van openbaar vervoer.”<sup>7</sup>*

Het RUP voorziet duidelijk in **kantoorachtige bedrijvigheid, op vijf kilometer van het dichtstbijzijnde knooppunt van het openbaar vervoer**. De voorziene mogelijkheid voor een treinstopplaats (echter onbekend in NMBS-kringen) kan enkel geïnterpreteerd worden als een zoethoudertje, dat door het ontbreken van enige geloof-

---

<sup>4</sup> RSV p. 335

<sup>5</sup> RSV p. 335

<sup>6</sup> RSV p. 364

<sup>7</sup> RSV p. 366

waardigheid bijna ridicuul overkomt. Zelfs al zou de treinstopplaats gerealiseerd worden (wat ten zeerste toe te juichen zou zijn als middel om de bereikbaarheid van het dorp Loppem te verbeteren), dan nog blijft de frequentie en de noodzaak tot overstap van die aard dat er nooit een significant aandeel van de gebruikers van de dienstzone van het openbaar vervoer zal gebruik maken.

### **Zorg voor collectieve en openbare ruimten**

*“De private collectieve ruimten moeten in samenhang met de omgevende openbare ruimte worden geconcipieerd en ingericht. Voor de openbare ruimte moeten kwaliteitsverbetering, het openbare karakter, de publieke functie en de veiligheid de uitgangspunten zijn.”<sup>8</sup>*

Het RSV streeft naar de herwaardering van openbare en collectieve ruimte als wezenlijk onderdeel van het stedelijk weefsel. Het RUP stelt een omgekeerde beweging voor: in plaats van herwaardering van stedelijke openbare ruimte, wordt hier **open ruimte**, dat als een collectief goed kan beschouwd worden, geprivatiseerd en **toegeigend voor enkele kantoorachtige bedrijven**.

### **Behoud en ontwikkeling van stedelijke natuurelementen en randstedelijke groengebieden**

Het RUP grijpt op een drastische wijze in in de groene gordel rond Brugge en **hypothekeert** daarmee het behoud en de verdere ontwikkeling in functie van natuur- en landschapswaarden in de zogenaamde **groene gordel rond Brugge**. Deze groene gordel, met inbegrip van zijn randstedelijke groengebieden, is van groot belang om de recreatieve druk vanuit de stad op te vangen. Deze groene gordel is een belangrijk grensstellend element voor hoogdynamische stedelijke ontwikkelingen en maakt dan ook deel uit van het buitengebied en niet van het stedelijk gebied.

### **Waarborgen voor landbouw in stedelijke gebieden**

Bepaalde, duurzame, vormen van professionele landbouw, maar ook vormen van hobbylandbouw die samen gaan met het versterken van de natuurlijke en landschappelijke structuur, kunnen een belangrijke rol spelen in het open houden van de groene gordel rond het stedelijk gebied. Ook deze rol van het Chartreusegebied wordt door het RUP onderuit gehaald.

### **Stedelijke mobiliteit en locatiebeleid**

Het voeren van een locatiebeleid houdt in dat het *“mobiliteitsprofiel van bedrijven en voorzieningen op het bereikbaarheidsprofiel van de locatie”<sup>9</sup>* wordt afgestemd. Daarbij moet meer multimodaliteit nagestreefd worden, wat het stimuleren van collectief vervoer en fietsverkeer inhoudt. Door kantoorachtige bedrijvigheid, met een mobiliteitsprofiel dat perfect past in een stedelijk weefsel (veel mobiliteit van mensen die in

---

<sup>8</sup> RSV p. 371

<sup>9</sup> RSV p. 373

de stad wonen en geen zwaar verkeer), te voorzien op een uitgesproken autolocatie, wordt het stedelijk mobiliteitsbeleid naar de vuilnisbak verwezen. Stimuleren van het fietsverkeer door verweving met het wonen, voorzien van veilige fietsvoorzieningen, realiseren van parkeerbeperkingen, financiële impulsen voor gebruik van openbaar vervoer,... zijn elementen van een stedelijk mobiliteitsbeleid die nauwelijks effect zullen hebben omdat de ruimtelijke randvoorwaarden simpelweg ontbreken.

## 5. B. Onterechte voorafname aan de afbakeningsprocessen

Wij betwisten niet dat er binnen het afbakeningsproces een aanbod moet voorzien worden voor kantoorachtigen. We betwisten wel dat dit door een voorafname aan de afbakening van het stedelijk gebied kon gebeuren. Het is namelijk zo dat er absoluut geen “consensus” bestaat over dit RUP. Op basis van de bestaande ruimtelijke structuur en de principes van het RSV is het voor ons **ondenkbaar dat men het Chartreusegebied in het stedelijk gebied opneemt**. De enige reden waarom het gebied wel als stedelijk gebied zou kunnen worden beschouwd, is de redenering dat de ontwikkeling van het Chartreusegebied als regionaal bedrijventerrein reeds een voldongen feit is. Een dergelijke redenering is een aanfluiting van de methodiek voor de afbakening van de stedelijke gebieden die in het RSV wordt gegeven.

De ontwikkeling van het Chartreusegebied valt overigens niet te rijmen met de ruimtelijke principes die in de oorspronkelijke visieteksten voor de afbakening van het stedelijk gebied naar voren geschoven worden, in het bijzonder met dat van de *“Groene gordel als aaneengesloten drager van open ruimte-activiteiten”*:

*“De groene gordel tussen de kernstad en de perifere kernen zal als open ruimte worden gehandhaafd zodat de open ruimte het stedelijk gebied blijft doorsnijden. De gordel staat voor het behoud van landbouwactiviteiten rond het stedelijk gebied, voor het behoud en de duurzame ontwikkeling van ecologisch en landschappelijk waardevolle gebieden, voor het behoud en het versterken van stedelijke open ruimte activiteiten. Gezien het strategisch belang binnen het regionaalstedelijk gebied ligt een grote bebouwingsdruk op de groene gordel ter hoogte van de invalswegen. Om een tegengewicht te kunnen bieden aan deze druk wordt er naar gestreefd aan deze open ruimtecorsidors in de groene gordel, waar zinvol, een stedelijke open ruimte-functie te koppelen of bestaande dergelijke functies te versterken.”<sup>10</sup>*

Intussen zijn er ook afbakeningsprocessen opgestart voor het buitengebied. In de verkenningsnota voor de regio Veldgebied Brugge-Meetjesland, wordt voor het buitengebied een visie geformuleerd die niet in overeenstemming is met het RUP. Het

---

<sup>10</sup> Afbakeningsvoorstel p. 45

Chartreusegebied maakt in deze tekst deel uit van “Open ruimte verbinding Brugge - Oostkamp”.<sup>11</sup>

## 5. C. Strijdig met het subsidiariteitsbeginsel

“Het subsidiariteitsbeginsel houdt in dat elke inzake ruimtelijke ordening bevoegde overheid zich bezighoudt met die materies die geëigend zijn om op het bewuste niveau geregeld te worden.”<sup>12</sup> Wanneer we dit principe uit het RSV vertalen naar de afbakening van de stedelijke gebieden, dan houdt dit in dat het Vlaams gewest op basis van een afweging en op basis van de principes van het RSV locatievoorstellen doet voor bijkomende regionale bedrijventerreinen. In het geval van het RUP is dit duidelijk niet gebeurd: de locatiekeuze is door het stadsbestuur en de GOM-West-Vlaanderen al vijftien jaar geleden gemaakt en is opgedrongen aan het Vlaams gewest, zonder rekening te houden met de principes van het RSV dat dateert van 1997. De motivatie van in het bijzonder de GOM was het zoeken naar een weg van de minste weerstand om de economie aan te zwengelen, dit op basis van een technologisch-optimistische visie die niet in het minst rekening houdt met ruimtelijke, sociale en milieudoelstellingen.

Bewijzen hiervoor zijn te vinden in:

- het voorzien van een “*headquarterzone*” in het Chartreusegebied in het zogenaamde Voorontwerp Structuurplan Kustzone uit 1994<sup>13</sup>
- de herhaaldelijke opmaak van een bijzonder plan van aanleg voor het gebied door de stad Brugge (in 1998 en nog eens in 2001), dat echter nooit werd goedgekeurd wegens het subsidiariteitsprincipe
- het herhaaldelijk aandringen van de GOM-West-Vlaanderen en de stad Brugge bij de toenmalige Vlaamse ministers van ruimtelijke ordening om een **gewestplanwijziging** naar bedrijventerrein door te voeren (in 1992, in 1995, in 1998 en nog eens in 1999); **op deze vraag werd nooit ingegaan wegens strijdigheden met RSV (!)**
- de aanwezigheid van “*een specifieke dienstzone voor hoofdkwartieren aan de Chartreuseweg*” in het niet-decretales structuurplan van de stad uit 1996 en het niet-goedgekeurde voorontwerp van gemeentelijk ruimtelijk structuurplan van de stad Brugge uit 2000
- het ontbreken van enig spoor van een dienstzone in het Chartreusegebied in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen (2001): zelfs al behoren regionale bedrijventerreinen strikt genomen niet tot de bevoegdheid van de pro-

---

<sup>11</sup> Verkenningnota Veldgebied Brugge-Meetjesland p. 15

<sup>12</sup> RSV p. 311

<sup>13</sup> Structuurplan Kustzone p. 52

vincie, dan nog staat het vast dat dit bovenlokaal ruimtelijk visiedocument het Chartreuseproject niet ondersteunt

De **locatiekeuze** van het RUP is dus niet gebeurd op basis van een afweging op gewestelijk niveau binnen het kader van het RSV, maar wel **op basis van** een doorvertaling van **een politieke beslissing van een lokaal bestuur**.

#### 5. D. Strijdig met de Europese richtlijn betreffende de milieu-effectbeoordeling en het decreet betreffende de milieu-effectrapportage

Volgens de Europese richtlijnen rond milieu-effectenrapportage en het MER-decreet is elk plan of programma aan een milieueffectrapportage onderworpen. Deze milieu-effectenbeoordeling bestaat onder meer uit het onderzoeken van verschillende alternatieven.<sup>14</sup>

Het **onderzoeken van alternatieven is** in het RUP **duidelijk niet gebeurd**, aangezien het RUP werd goedgekeurd alvorens het plan-MER voor het afbakeningsproces werd opgemaakt. Indien dit wel zou gebeurd zijn, dan zou zonder enige twijfel gebleken zijn dat er alternatieven te vinden zijn in het ontwikkelen van de Brugse stationsomgevingen en het verdichten van bestaande bedrijventerreinen. Deze alternatieven bezitten enkel voordelen in termen van duurzaamheid: ze initiëren geen onomkeerbare ontwikkelingen met negatieve effecten op landschap, versnippering, mobiliteit en energieverbruik. Als er ernstige alternatieven zouden onderzocht zijn, dan zou duidelijk gebleken zijn dat het voorwerp van het RUP het slechtst zou scoren.

Het RUP probeert dit bezwaar te ondervangen door toch twee zogenaamde alternatieven te formuleren (respectievelijk ten oosten en ten westen van de Expresweg N31), vlakbij het uiteindelijk plangebied, met bijna exact dezelfde kenmerken en milieu-effecten. Deze manier van werken duidt er opnieuw op dat het alternatievenonderzoek niet ernstig is uitgevoerd.

#### 5. E. Niet kaderend in een duurzame ontwikkeling

Los van de opgemerkte strijdigheden met de bestaande regelgeving, wensen wij hieronder nog aan te geven waarom het RUP moet beschouwd worden als een achteromkijkend project, dat wortelt in een technologisch-optimistische visie uit de jaren 1960-70 en **niets te maken heeft met duurzame ontwikkeling**. Overigens is duurzame ontwikkeling een decretaal vastgelegde doelstelling van de ruimtelijke ordening.<sup>15</sup>

---

<sup>14</sup> MER-decreet, art. 4.1.4

<sup>15</sup> Decreet RO, art. 4

## **Automobiliteit**

In de na-oorlogse periode werd veel verwacht van de auto. Nabijheid werd van langsom minder belangrijk, en de scheiding van functies zou een belangrijk uitgangspunt worden. Autolocaties en hun perfecte bereikbaarheid werden verheerlijkt. Van de vervoersongelijkheid werd abstractie gemaakt: in afwachting van het algemeen autobezit kon er nog wel een bus rijden ook. Van milieuverontreiniging of de mogelijke uitputting van fossiele brandstoffen had nauwelijks iemand gehoord. Niemand wist dat CO<sub>2</sub>-uitstoot wel eens een broeikas-effect zou kunnen veroorzaken.

Sinds de oliecrisis van 1973 begon men te beseffen dat de **ruimtelijke structuur** wel degelijk **een rol zou moeten spelen in het beheersen van** de negatieve effecten van **het autoverkeer**. Het is dan ook wraakroepend dat sommigen dertig jaar na datum nog steeds niet overtuigd zijn van deze nieuwe inzichten. In een tijd van stijgende energieprijzen en vigerende Kyoto-verdragen is een andere, toekomstgerichte, houding de enige die nog kan aanvaard worden.

## **Landschap**

Toegegeven, de omgeving van verkeerswisselaars ziet er niet bepaald ongerept uit. Reden temeer om de directe omgeving hieraan aan te passen: schermbosbeplanting, geluidsschermen en de ontwikkeling van ecologische infrastructuur kunnen net de negatieve effecten van de versnippering compenseren en het verschaalde landschap versterken.

## **Aansnijden en versnippering van de open ruimte**

De algemene aanwezigheid van **open ruimte** is niet bepaald een kwaliteit waar Vlaanderen om bekend staat. Het **is een schaars goed** dat slechts in beperkte mate voorhanden is. Elk aansnijden van deze open ruimte betekent opnieuw een quasi onomkeerbaar ruimtelijk kwaliteitsverlies. Dit kwaliteitsverlies situeert zich op het vlak van ecologische robuustheid, gebruikswaarde en potenties voor de landbouw, toeristisch-recreatieve en belevingswaarde, alsook op het vlak van respect voor nieuwe visies van toekomstige generaties.

## **Hypothekeren van het ecologisch netwerk**

Het ontwikkelen van de dienstzone in het Chartreusegebied miskent de rol die het gebied kan opnemen in het robuuster maken van een Vlaams ecologisch netwerk. De door de aanwezige infrastructuur veroorzaakte versnippering zal door de ontwikkeling van de dienstzone enkel nog worden versterkt.

## **Negeren van de identiteit van de plaats**

Het RUP gaat zeer sterk uit van dezelfde “tabula rasa”-strategie die ook aan de grondslag van het tracé van de E40 ligt. De identiteit van de plaats, het fysisch systeem, de kwaliteiten eigen aan de locatie worden miskend. In de plaats hiervan wordt uitgegaan van een sterk geloof in de maakbaarheid van de ruimtelijke structuur door gebruik van moderne technologie.

## 5. F. Ondersteunend studiewerk

De elementen die hierboven worden aangehaald om het gebrek aan duurzaamheid van het RUP aan te tonen, zijn niet losstaand maar vinden hun oorsprong in studiewerk, discussie- en schrijfwerk dat de laatste jaren werd verricht binnen verschillende organisaties en samenwerkingsverbanden die zich hebben aangesloten bij het Groene Gordel Front. Alle documenten zijn beschikbaar op de websites die in de inleiding van dit document worden gegeven.

Een van de belangrijkste van deze documenten is de studie van dhr. De Raes, stedenbouwkundige, die reeds in 2000 concludeerde:

*“Vanuit een hedendaagse visie op ruimtelijke planning en in het licht van aanwezige en potentiële landschapsecologische functies is de inplanting van de headquarterszone langs de Chartreuseweg en de expresweg N31 te Sint-Michiels Brugge niet aanvaardbaar. Deze plek heeft een prima autobereikbaarheid, maar sluit niet aan bij de bestaande agglomeratie en is daarenboven een belangrijke schakel in de openruimte-verbinding tussen Brugge en Loppem. Ook moeten kantoren volgens de principes van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen worden gelokaliseerd op knooppunten van openbaar vervoer.*

*Het project is steeds vaag gebleven en er moet nog veel onderzoek gebeuren: de noodzaak aan concentratie van deze bedrijven is onvoldoende aangetoond en mogelijke alternatieve locaties werden nog niet onderzocht. Daarom kan niet aanvaard worden dat op deze locatie de headquarterszone zou gerealiseerd worden; de locatiekeuze is onvoldoende gemotiveerd en lijkt eerder incidenteel te zijn gebeurd. Meer algemeen moet overigens gepleit worden voor een meer doordachte locatiekeuze, waarbij slechts in dwingende omstandigheden openruimte-verbindingen mogen worden beoogd. Dit beleid zou moeten geoperationaliseerd worden. Het voorgestelde offensief natuurstrategisch stedelijk beleid kan hier een aanzet toe zijn.”<sup>16</sup>*

Het Chartreusememorandum, door het GGF uitgebracht in april 2003, stelt onder meer:

*“Kantoorachtige bedrijvigheid (cfr. de plannen voor de specifieke dienstzone langs de Chartreuseweg) kan voor ons absoluut niet in nieuw aan te snijden openruimtegebieden. Kantoorachtige bedrijvigheid is een typische activiteit die in een stedelijke omgeving thuis hoort, aangezien de milieuhinder zich beperkt tot de mobiliteitsproblematiek. De directe omgeving van het station (een A-locatie), en eventueel de verder uit te bouwen treinstopplaats te St.-Pieters zijn dan ook de aangewezen locaties voor een dergelijke activiteit.*

...

---

<sup>16</sup> De Raes, p. 87

*Er bestaan in de Brugse regio opportuniteiten om een strategisch tewerkstellingsproject te realiseren. Concreet zou op de Philips-terreinen een duurzame bedrijventerrein voor bijvoorbeeld startende KMO's in de productiesfeer ontwikkeld kunnen worden. Een gelijkaardig project, eerder op dienstverlening gericht, zou gerealiseerd kunnen worden in de oude binnenhaven (de Brugse "docklands").*

...

*Het is ontoelaatbaar dat open ruimte aangesneden zou worden voor nieuwe regionale bedrijventerreinen, zolang er een ruime oppervlakte maagdelijk industriegebied bestaat binnen de afbakening van het zeehavengebied. In deze context kunnen we vermelden dat in het zeehavengebied momenteel een oppervlakte van 160 ha door autoterminals ingenomen wordt. Het bouwen van parkeergarages in tenminste vier bouwlagen zou hier op korte termijn een honderdtal hectare kunnen vrijmaken voor andere activiteiten, zoals een nieuw regionaal bedrijventerrein. Dat dit mogelijk is bewijst de Britse situatie, waar autoterminals verplicht in de hoogte gaan.”<sup>17</sup>*

Het Hanze Ruimtelijk Structuurplan (HRS), dat een alternatieve en duurzamere visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Brugge wenst te geven, en lente 2005 door het GGF werd uitgebracht, stelt:

*“Door de ontwikkeling in hoge dichtheden van de A- en B-locaties te stimuleren is het mogelijk om bijkomende kantoorachtige ontwikkelingen niet langer te laten uitwaaien. Voor ongewenste perifere headquarterzones wordt hiermee alvast een alternatief geboden.”*

## 5. G. Bijlagen (op de sites te vinden)

*Chartreusememorandum, Groene Gordel Front in Brugge en Ommeland, Brugge, april 2003, [www.ggf.be](http://www.ggf.be)*

*DE RAES, W., Ruimtelijke knelpunten langs de Chartreuseweg te Sint-Michiels Brugge, scriptie ingediend tot het behalen van de academische graad van gediplomeerde in de aanvullende studies GAS - Ruimtelijke Planning, Universiteit Gent, Gent, 2000, [www.ggf.be](http://www.ggf.be) ( bij tesissen )*

*Hanze Ruimtelijk Structuurplan, Groene Gordel Front in Brugge en Ommeland, Brugge, mei 2005, [www.ggf.be](http://www.ggf.be)*

## 6. Suggesties voor een toekomstige dierbare afbakening : coproductie & participatie thuis in de stad

De overheden hebben de mond vol van thuis in de stad komen. Meer en meer burgers en burgeressen delen die overtuigingen en gaan op zoek naar die beloofde betere plek. Mensen zijn ook vaak op zoek naar waardigheid buiten de bestaande ad-

---

<sup>17</sup> Chartreusememorandum

viesraden en politieke partijen; soms zelfs vormen zich nieuwe groepen en netwerken buiten het bestaande middenveld. Op zoek naar samen stad zijn...

Maar schijn bedriegt. De lokroep van 'thuis in de stad' verhindert niet dat burgers en burgeressen vaak optornen tegen de anonieme muren van de burchten van de overheden die in allerlei wettelijke processen de gezamenlijke leefomgeving vorm geven.

Nu wordt vaak de indruk gewekt dat er politieke interesse is voor de agenda van de burger. Maar die valse interesse houdt de dag na de verkiezingen steeds op. Als we samen thuis willen komen in de stad die Vlaanderen heet dan dienen er betere processen van inspraak en participatie uitgedacht te worden. Niet toevallig noemde onze eerste symbolische knelpuntenklacht bij de Brugse Ombudsman "Brugge, plus est en vous". We deden ook constructieve voorstellen om burgers, burgeressen en bestuurders meer thuis in de stad te laten komen. We namen de Turnhoutse communicatieraad als voorbeeld en werkten een eigen voorstel uit: een Ronde Tafel Raad. Onze volgende klacht noemde "Brugge, plus est en nous". Daar bleef het bij. Het wij-gevoel staat meer dan ooit onder druk. Ondanks onze opbouwende voorstellen groeide het wantrouwen en het ongeloof tot een kloof met de burger. Na zes jaar actieve betrokkenheid zitten we met een vogelvrij gevoel van non-burgerschap en hebben we het meer dan ooit moeilijk met overheden die vanuit geheime kamers en weinig transparante processen toeslaan.

Daarom zou het goed zijn dat toekomstige afbakeningsprocessen en andere ruimtelijke vormgevingen actiever en creatiever op zoek gaan naar de mensen die wonen en leven in het plangebied. De mensen die de ruimtelijke planning doen via uitvoeringsplannen en milieueffecten-rapportage beschouwen we graag als civil servants werkzaam voor overheid en burgers. Nu wordt vaak de indruk gewekt dat ze vooral werken voor de dubbele agenda van de overheid-broodheer & hun politieke lobbygroepen.

Juist daarom is het belangrijk dat ook deze diensten zouden op zoek gaan hoe de planningsprocessen meer in respect voor de burgers en burgeressen kunnen gebeuren. Op onze site vinden ze alvast tips voor (cfr. [www.ggf.be](http://www.ggf.be) => participatie) advocacy planning ( A form of planning in which the planner acts for the interests of a particular group or community in opposition to plans prepared by the official planning authority. It is a means of aiding groups whose interests may be damaged or not represented by the planning authority. The planner is responsible to the group, and not to the authority. <http://encyclopedia.jrank.org/Cambridge/entries/040/advocacy-planning.html> Een vorm van planning waarbij de planner handelt in het belang van een particuliere groep of een gemeenschap in weerwerk ten aanzien van overheidsplannen. Het is een hulpmiddel om groepen te helpen wiens belangen beschadigd

kunnen worden of niet vertegenwoordigd zijn door de overheidsplanning. De planner legt verantwoording af ten aanzien van de groep/gemeenschap en niet ten aanzien van de overheid. <http://jpe.sagepub.com/cgi/content/abstract/23/1/24> <http://www.answers.com/topic/advocacy-planning> ) en een betere transparantere communicatie. Hun communicatiebereidheid en voorlichtingsrol kunnen ze met wat verbeelding en fantasie ook anders en beter invullen. Zo zouden ze een databank kunnen aanleggen van actief geïnteresseerden in ruimtelijke ordening per streek en die op een actieve manier betrekken bij het proces.

Het blijft voor een breed gedragen stroming en Hanzestadcoalitie uit de Milieu- Natuur- Bos- en Burger- bewegingen hopen op een betere communicatie, inspraak, participatie en coproductie en wij zijn nog altijd bereid om mee te denken.

## 7. Groene gordel engagementen politici van goede wil

Planners willen en kunnen duurzaam plannen. En daarin staan ze vaak niet alleen. Er is een groeiende groep politici van goede wil ( we vermelden hier hun engagementen uit 2004 – de Vlaamse parlementsverkiezingen – voor wat ze waard zijn ) en de uitdaging is om samen meer te geloven in de verhalen en de dromen die we allemaal vertellen. Deze vragen werden uitgebreider herhaald in een 13 in een dozijn Hanzestadprogramma door de Hanzestadcoalitie naar aanleiding van de gemeenteraadsverkiezingen 2006 en de politieke antwoorden zijn on line te lezen op [www.ggf.be](http://www.ggf.be) bovenaan bij pers bosbehoud in de hanzestad september 2006.

**POLITIEKE GROENE GORDEL ENGAGEMENTEN VOOR NA 13.06.04.**  
**Duurzaamheid omdat de toekomstige generaties ons dierbaar zijn...**  
**SAMEN ZUURSTOF GEVEN AAN EEN DUURZAAM VLAANDEREN**  
opdat het hart van de schildpad nooit ophoudt met slaan....

### 7. A. Dit is een werktekst.

Wij willen de teloorgang van levende landschappen op de Vlaamse politieke agenda zetten en dragen deze GGF-werktekst dan ook graag over aan onze Vlaamse broers VBV (Vereniging voor Bos in Vlaanderen) en BBL (Bond Beter Leefmilieu Vlaanderen) die alles verder opvolgen na 13 juni. Vanuit gans Vlaanderen is solidariteit toegestroomd naar het bezette Lappersfortbos en de bezette Chartreusehoeve. Bij deze geven we ook graag iets terug ! En onze lokale Groene Gordel strijd gaat gewoon verder ...

### 7. B. CD & V

Op 16 december 2003 had het GGF een ontmoeting bij de CD & V in Brugge waar we onze twee politieke eisen live konden stellen.

\* Wil de CD& V meehelpen er voor te zorgen dat de honderden 'Lappersforten' na dat van Brugge (zonevremde bossen) in Vlaanderen een betere bescherming genieten? Ja, de CD&V is voor het integraal behoud van zonevremde bossen, mits een akkoord kan bereikt worden over de compensaties

\* Wil de CD& V meehelpen om de Groene Gordels rond de steden te behouden en te versterken ? Ja

Yves Leterme, CD & V-voorzitter

## **7.C. Groen!**

Als Groenen ondersteunen wij volledig de zorg van uw vereniging voor bos, natuur, open ruimte en waardevol landschap, niet alleen in Brugge, maar in heel Vlaanderen. Op dit moment werken we aan de voorbereiding van ons kiesprogramma voor de regionale en Europese verkiezingen. Ik kan u hierbij bevestigen dat we uw twee eisen, (1) het integraal behoud van zonevremde bossen (zoals gevraagd door de Vereniging voor Bos in Vlaanderen), en (2) het integraal bewaren en versterken van de Groene Gordels rond de steden zullen opnemen in ons kiesprogramma. Voor zover dit nog niet beantwoord is: uw 2 eisen hebben wij altijd hoog in ons vaandel gedragen, dus wij zullen dit ook meenemen bij de opmaak van ons programma voor de Vlaamse verkiezingen. Ik wens jullie nog veel succes in jullie acties in Brugge.

Vlaanderen smacht naar meer groene ruimte: meer natuur en bos, meer groen voor recreatie. De voorbije jaren zijn we erin geslaagd de ontbossing in Vlaanderen te stoppen en grote delen van het Vlaams Ecologisch netwerk (VEN) af te bakenen. Groen! wil nog een stap verder zetten en Vlaanderen de komende vijf jaar letterlijk vergroenen:

\* Tegen 2010 heeft elke Vlaamse stad een toegankelijk stadsbos op fietsafstand.

\* Sterkere subsidiëring van steden die werk maken van groen op buurtniveau. Ook creatieve projecten krijgen een kans, zoals een groene overkapping van de Antwerpse ring om broodnodige parkruimte te creëren tussen de woonwijken.

\* Vergroten van de toegankelijkheid van open ruimte en het landschap door de herwaardering of heropening van bestaande of verdwenen voetwegen, jaagpaden langs rivieren en kanalen en oude spoorwegbeddingen.

\* Natuur en bos bewaren en herstellen: Groen! wil meer rechtszekerheid door goede ruimtelijke afbakeningen, met onder andere de verdere afbakening van het "Vlaams Ecologisch Netwerk": 38.000 hectare extra natuur en 10.000 hectare bos.

- \* Na de zonevreemde woningen wil Groen! ook een planmatige oplossing voor zonevreemde bossen en natuurgebieden. Zo hoeven de vele bossen, natuurgebieden en Groene Gordels die nu niet groen zijn ingekleurd niet zomaar te verdwijnen.
- \* Verderzetten van het aankoopbeleid van natuur- en bosgebieden.
- \* Een blijvende rol voor de private natuurverenigingen en de duizenden onbezoldigde vrijwilligers op het vlak van aankoop en beheer van natuurgebieden, sensibilisering en inspraak.
- \* Een pact voor het behoud van de open ruimte tussen natuurbeschermers, landbouwers, jagers en vissers, zoniet verliest het platteland zijn eigen karakter door verdere verstedelijkingsdruk. Goede afspraken rond het samengaan van landbouw en natuur in verwevingsgebieden (IVON) zijn noodzakelijk.
- \* De open ruimte behouden vraagt ook een doordacht woonbeleid (zie Wonen).

Vera Dua, voorzitter Groen!

## **7.D. SP.a**

De SP.a heeft in haar op het congres goedgekeurd Vlaams verkiezingsprogramma, het amendement aanvaard rond het belang van stadsbossen en heeft een resolutie ingediend voor de vrijwaring van Groene Gordels rondom steden (zie resolutie 476 hieronder).

476 . De aanwezigheid van natuur in onze steden is een belangrijk element in de strijd tegen de stadsvlucht. Naar analogie met basismobiliteit moet de overheid zich engageren om in overleg met de centrumsteden de bereikbaarheid van een stukje groen voor iedereen te garanderen. Daarbij moet gestreefd worden naar de minimale aanwezigheid van een park binnen de 300-400 m van de woning. Bovendien moet elke Vlaamse stad in zijn onmiddellijke omgeving kunnen beschikken over recreatieve stadsbossen. Daartoe dienen in de eerste plaats bestaande stadsbossen en Groene Gordels rondom steden gevrijwaard te worden. Daarnaast moet ook ruimte gemaakt worden voor nieuwe bossen.

Wij hopen dat dit jullie kan ondersteunen in de strijd voor het behoud van het Lappersfortbos en het Chartreusegebied.

Bart Martens, onafhankelijk kandidaat op de SP.a - Spirit-lijst voor de Vlaamse verkiezingen & Peter Bossu, SP.a- werkgroep milieu West-Vlaanderen

## **7.E.. N-VA**

Ik nam contact met Geert Bourgeois en met arrondissement Brugge van N-VA en

kan je het volgende, positieve, N-VA-standpunt meedelen:

" De N-VA hecht een groot belang aan het behoud van bossen, ook al zijn die zonevreemd. Uiteraard moet een vergelijk worden gezocht met alle betrokkenen, maar zeker in de bosarmste provincie West-Vlaanderen moet zuinig met bossen worden omgesprongen, ook met stadsbossen en Groene Gordels rond steden. Die groene longen dragen immers in grote mate bij tot de leefbaarheid van onze steden. Conform het structuurplan Vlaanderen zijn wij er voorstander van dat die steden, als geconcentreerde woongebieden, zo aantrekkelijk mogelijk blijven of worden om er te wonen en te werken. Op uw beide vragen antwoordt de N-VA dus positief. Het algemeen belang moet steeds primeren op het particuliere belang. In een rechtsstaat moet een en ander uiteraard onderbouwd, in dialoog, en eventueel tegen compensaties of vergoedingen gebeuren."

Wilfried Vandaele, fractieleider N-VA provincieraad

## **7.F. Spirit**

-Integraal behoud van zonevreemde bossen

Vlaanderen heeft te weinig bos. Spirit kiest dan ook prioritair en resoluut voor bosuitbreiding. Deze bosuitbreiding geschiedt op die plaatsen waar het kan door een planologische aanpak, een geïntegreerde benadering en ruimtelijke afweging. In Vlaanderen is ongeveer een derde van het bestaande bosareaal zonevreemd. Dit is niet weinig. Spirit pleit uiteraard voor het maximale behoud van zonevreemde bossen.. Spirit pleit evenwel niet zonder meer voor het integrale behoud van zonevreemde bossen. Spirit wenst dit te nuanceren voor de bossen gelegen in de hardere bestemmingen zoals bvb woongebied en industriegebied. De prijs die letterlijk en figuurlijk dient betaald te worden kan te hoog zijn. Belangrijker is het eindresultaat : uitbreiding van het bestaande bosareaal.

Voor bossen gelegen in harde bestemmingen en waar de zonevreemdheid een knelpunt is of dreigt te worden is op korte termijn een planologische oplossing via een ruimtelijk uitvoeringsplan na ruimtelijke afweging en rekening houdend met alle kwaliteiten van het bos aangewezen. Een pragmatische benadering en het nastreven van een win-win situatie in hardere bestemmingsen zijn de beste waarborgen om het eindresultaat te bereiken: meer bos in Vlaanderen. Dit blijft voor Spirit de hoofddoelstelling.. Voor de zonevreemde bossen, die niet direct bedreigd zijn, pleit Spirit op termijn naar het opheffen van iedere vorm van zonevreemdheid door opmaak van RUP' s waarbij terug een goede ruimtelijke afweging en een geïntegreerde benadering centraal staan.

- Integraal behouden en versterken van de Groene Gordels rond de steden

Spirit is uiteraard voorstander van het maximaal behoud, maar vooral voorstander van het versterken van de Groene Gordels rond onze steden. Integraal behoud zonder meer en ten alle prijze zal in een aantal gevallen niet aangewezen zijn. De globaliteit dient bekeken met het oog op het bereiken van een versterkte, effectieve Groene Gordel rond onze steden, waarbij de ruimtelijke structuurplannen het kader vormen. Spirit pleit voor een geïntegreerde aanpak. Het hoeft geen betoog dat de ruimte in Vlaanderen schaars is. Spirit pleit dan ook onomwonden voor zuinig ruimtegebruik met onder meer optimaal hergebruik van bestaande industrieterreinen, maximaal gebruik van de beschikbare ruimte (inbreiding), hoogbouw mag geen taboe zijn. Onder andere op die manier kan de aanhoudende druk op de open ruimte een halt toegeroepen worden en zal men de Groene Gordels kunnen versterken.

Ook in de voorbije regeerperiode heeft Spirit de nodige aandacht besteed aan het behoud en het versterken van de Groene Gordels. Zo heeft onze Spiritminister in de Vlaamse regering in de Brugse regio in november 2001 de Assebroekse meersen, een gebied van 420 ha ten zuidoosten van Brugge definitief beschermd als landschap. Door dit beschermingsbesluit werd een zeer belangrijk gedeelte van de Groene Gordel rond Brugge gevrijwaard. In het Chartreusegebied werd een gedeelte van de site beschermd als archeologische zone en werd de hoeve Groot Magdalenagoed beschermd als dorpsgezicht. In de mate van het politiek haalbare wil Spirit ook in de toekomst verder aan de vrijwaring van de Brugse Groene Gordel werken.

Geert Marrin, Directeur studiedienst Spirit

## **7.G. VLD**

Tijdens de voorbije Vlaamse legislatuur werd gestreefd naar de aanleg van 10.000 ha nieuwe bossen. De Vlaamse Regering heeft hiervoor niet onaanzienlijke financiële middelen gereserveerd en ook aangewend. In de regio Brugge werd op die manier een niet onaanzienlijke oppervlakte aangekocht in de gemeente Oostkamp.

De aankoop van terreinen voor de aanleg van nieuwe bossen financieren en ondertussen bestaande zonevreemde bossen vernietigen lijkt de VLD geen goede beleidsoptie. Principieel is de VLD dan ook gewonnen voor het behoud van zonevreemde bossen en de regularisatie ervan in planologisch opzicht.

Anderzijds is de opmaak van een gemeentelijk/stedelijk ruimtelijk structuurplan een zaak van de steden en gemeenten. Bij de opmaak van de ruimtelijke structuurplan-

nen moeten verschillende functies tegen elkaar afgewogen worden en moet een evenwicht gezocht worden tussen deze functies (wonen, handel, industrie, landbouw, bossen, ...). De regularisatie van zonevreemde bossen moet voor de VLD mee opgenomen worden in de totale afweging tussen de verschillende functies die gemaakt wordt in het kader van de ruimtelijke planningsprocedure waarbij het principe van de subsidiariteit ten volle moet spelen. De lokale overheden kunnen immers het best de lokale behoeften inschatten.

Hetzelfde principe van de subsidiariteit moet ook spelen bij de beoordeling van de wenselijkheid om Groene Gordels te bewaren (of te versterken) rond onze steden. Ook hier is de VLD principieel voorstander van het bewaren (en zelfs versterken) van deze Groene Gordels maar dienen de behoeften van de diverse functies op lokaal vlak tegen elkaar afgewogen te worden waarbij vanzelfsprekend moet gestreefd worden om de Groene Gordels niet (verder) aan te tasten indien zich een volwaardig alternatief aanbiedt.

Indien het resultaat van de ruimtelijke planningsprocedure uitwijst dat een Groene Gordel toch niet helemaal kan behouden blijven dient het ruimtelijk beslag voor de geselecteerde functie tot een minimum te worden beperkt. In dit geval dient het voorgenomen project op deze plaats zoveel mogelijk rekening te houden met de ecologische waarde van de zone en dient bij voorkeur gestreefd te worden naar natuurcompensaties op andere plaatsen aan de stadsrand.

Johan Stevens, VLD-studiemedewerker

## **7.H. VIVANT**

Van bij zijn aanvang hoopt Vivant door een gewijzigd denken en een gewijzigde kijk op de maatschappij, boven alles een positiever samenleven te bewerkstelligen. Een van de elementen, die hier behulpzaam in kunnen zijn is een dynamisch evenwicht tussen ecologie en economie.

Bij het doornemen van uw argumentatie is ons duidelijk geworden dat in dit dossier :  
a) naar een evenwicht wordt gestreefd. b) de vraag in essentie bij kan dragen, beter bijdraagt tot een positievere maatschappij. Inzonderheid de provincie West-Vlaanderen kent een gebrek aan bossen.

De duurtijd om een bos volgroeid te zien (minstens een generatie) maakt dat we ons slechts zelden kunnen permitteren volgroeide, breed ademende en goed gelegen bossen met weinig of geen storingsfactoren uit het landschap te laten verdwijnen. Vivant kan dus kort met een JA antwoorden, zeker op het niveau van onze provincie West-Vlaanderen.

Luc Duhayon, Vivant West-Vlaanderen

Het is gemakkelijk de algemene opmerking te maken dat men voor het behoud en de vermeerdering van groen is, als dat niet hard gemaakt wordt door concrete maatregelen. Vivant ziet milieu als een zeer belangrijk deel van onze levenskwaliteit, en heeft specifieke beleidsopties om dat te bewerkstelligen. Het doel moet inderdaad zijn het bestaande groen te behouden en uit te breiden.

Maar de kunst is dit te verzoenen met andere doelstellingen zoals aangename, ruime en betaalbare woningen. Of met verdere immigratie of het "kopen van meer kindjes om de pensioenen te kunnen betalen" zoals sommigen dat willen. Wat Vivant betreft is Vlaanderen "vol". Er hoeven hier niet nog meer mensen te wonen. Daarom wil Vivant de pensioenen niet financieren door meer immigranten of meer kindjes te maken, wat toch niet zou werken zo lang er zo veel werkloosheid is, maar door die pensioenen te financieren door belasting te heffen op producten, waarbij het niet uitmaakt of die producten bij ons of in China worden gemaakt.

Vivant wil haar doelstelling van ruime mooie woningen voor iedereen verzoenen met het milieu door het bouwen in de stad en in woongemeenschappen te bevorderen. Dat doet Vivant door enerzijds bouwmaterialen eerder dan bouwvakkers te belasten, zodat recuperatie van bouwmaterialen en vernieuwbouw relatief goedkoper worden tegenover nieuwbouw, anderzijds door het bevorderen van geïntegreerde woon/werk projecten, waarbij gemeenschappen van een duizendtal mensen zich in clusters met gemeenschappelijk voorzieningen (speelsterrein voor de kinderen, fuifzaal, grote gemeenschappelijke tuinen, uitleenwagenpark.) sociaal en milieuvriendelijk kunnen organiseren.

Roland Duchâtelet, voorzitter Vivant

## **7.1. CONTEXT**

Tijdens de tweede Sinterklaasschoenzetting voor Lappersfort en Chartreuse van 5 december 2003 formuleerde het Groene Gordel Front twee politieke eisen. Onze eregast en lid beschermcomité GGF was toen niemand minder dan Luc Van der Keulen, editorialist van Het Laatste Nieuws. Nu de verkiezingen dichterbij komen verspreiden wij graag de dromen en de woorden van de politieke partijen om ze spoedig te toetsen aan de daden en de praktijk.

Niet alleen in Brugge zijn zonevreemde bossen, natuur, open ruimte, waardevol landschap of Groene Gordels bedreigd... Daarom vragen wij aan de politieke partijen

om in hun Vlaams verkiezingsprogramma 2004 het volgende in te schrijven : 1. Integraal behoud van zonevreemde bossen 2. Integraal bewaren en versterken van de Groene Gordels rond de steden

Onder het motto 'er zijn nog honderd Lappersforten en Chartreuses na die van Brugge' verwijzen wij graag naar onze duurzame alternatieven die te vinden zijn in het Chartreuse-memorandum en het Groene Gordel Charter en het Hanzestadproces ( <http://www.ggf.be/hanzestad/hanzestad.htm> ) Deze politieke campagne wordt meegedragen door de Vereniging voor Bos in Vlaanderen [www.vbv.be](http://www.vbv.be) en de Bond Beter Leefmilieu Vlaanderen [www.bblv.be](http://www.bblv.be) die ze op landelijk niveau opvolgen.

Het Groene Gordel Front wil in het kader van het Hanzestadnetwerk samen met de betrokken overheden zoeken naar duurzame stadsplanning zonder strepen kantoortochten door Groene Gordels of zonevreemde bossen. Bedoeling is om een proces op te starten waarin bestuurders en middenveld een gezamenlijk traject van duurzame stadsplanning uitstippelen. Nu opereren de bewindslui nog te veel vanuit de geheime kamers van de politiek waar concurrentie en geslotenheid van bestuur heersen ( meer hierover online op [www.regiobrugge.be](http://www.regiobrugge.be) en op [www.ggf.be](http://www.ggf.be) bij het Lappersfort-manifest voor inspraak en participatie, communicatie en betrokkenheid ).

## 8. Bibliografie

\* *Afbakening van het regionaal stedelijk gebied Brugge- voorstel van afbakening*, AROHM, september 2004. \* *Chartreuse - Ontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan - toelichtingsnota*, Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, mei 2005 \* *Chartreusmemorandum*, Groene Gordel Front in Brugge en Ommeland, Brugge, april 2003 \* *Decreet houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening*, Belgisch Staatsblad, 8 juni 1999. \* *Decreet tot aanvulling van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid met een titel betreffende de milieueffect- en veiligheidsrapportage*, Belgisch Staatsblad, 13 februari 2003. *Hanze Ruimtelijk Structuurplan*, Groene Gordel Front in Brugge en Ommeland, Brugge, mei 2005 \* *Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen*, Provincie West-Vlaanderen, december 2001. \* *Richtlijn van de Raad betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten (85/337/EEG)*, Raad van de Europese Gemeenschappen, 27 juni 1985 \* *Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen - gecoördineerde versie*, Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, AROHM - afdeling Ruimtelijke Planning, Brussel, 1997/2004 \* *Ruimtelijke knelpunten langs de Chartreuseweg te Sint-Michiels Brugge*, De Raes W., scriptie ingediend tot het behalen van de academische graad van gediplomeerde in de aanvullende studies GAS - Ruimtelijke Planning, Universiteit Gent, Gent, 2000 \* *Ruimtelijke visie voor landbouw, natuur en bos - regio Veldgebied Brugge-Meetjesland - Verken-*

*ningsnota*, Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, juni 2005 \* *Structuurplan Kustzone - voorontwerp*, Provincie West-Vlaanderen, februari 1994 \* *Voorontwerp Ruimtelijk Structuurplan Brugge*, Groep Planning i.o.v. Stad Brugge, juni 2000.

## 9. Uitleiding met 3 natuurfilosofische randbemerkingen

### 9.1. Opmerkingen bij het Plan-MER voor het Gewestelijk RUP 'Afbakening Grootstedelijk Gebied Brugge'.

Een land heeft de ruimtelijke ordening die het verdient. De Vlaamse bevolking heeft in het verleden in verschillende domeinen (taalgebruik, onderwijs, economie, sociale politiek, secularisatie, bestuurlijke autonomie,...) een succesrijke emancipatiestrijd geleverd. Niet echter op het gebied van ruimtelijke ordening: waar men gaat langs Vlaamse wegen, overal komt men de achterlijke grijns van 'arm Vlaanderen' tegen. Onze omgeving lijkt, om een uitdrukking van de iconoclast en architect Renaat Braem te gebruiken, op een "door een krankzinnige bijeengenaaid lappendeken".

Vlaanderen heeft redenen genoeg om een krachtig, progressief beleid van ruimtelijke ordening te voeren. Ten eerste, uit positieve schaamte. Wij liggen op het gebied van ruimtelijke ordening zo duidelijk achter op onze buurlanden en het merendeel van de geïndustrialiseerde naties, dat wij internationale spot verdienen zo wij niet hard werken om onze achterstand te delgen. Ten tweede, uit verantwoordelijkheidszin. Wij weten maar al te goed dat de ruimtelijke chaos waarin we leven ons zuur zal opbreken wanneer ons door de wereldgemeenschap rekenschap zal worden gevraagd, niet enkel over ons energieverbruik en verplaatsingsgedrag (nu al geïndiceerd door 'Kyoto'), maar over elk onderdeel van onze veel te zware ecologische voetafdruk.

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV), dat sinds 1997 van kracht is onder het motto 'Vlaanderen open en stedelijk' leek een dam op te werpen tegen opportunistische 'green field' projecten. Stelt het RSV zich niet tot doel de steden te herwaarderen en de open ruimte maximaal te beschermen? Maar het ziet er naar uit dat, althans bij de afbakening van het grootstedelijk gebied Brugge, het oude, perverse principe van 'alles kan' (zo allianties tussen lokale politici en privébelangen dit willen) de overhand behoudt op de ordenende principes van het RSV.

Daarom een dubbele opmerking bij het Plan-MER voor het gewestelijk RUP 'Afbakening Grootstedelijk Gebied Brugge'.

-Wat de toekomstige locatie van een groter en moderner voetbalstadion voor Club Brugge betreft, komt het ons voor dat de studie die onder leiding van de Vlaamse Bouwmeester werd uitgevoerd, voldoende heeft aangetoond dat een goede oplossing gebaseerd op de herstructurering van het bestaande Jan Breydelstadion, moge-

lijk is. Het betreft een oplossing die volkomen beantwoordt aan de idealen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Het is unfair de problemen die inherent zijn aan een veelzijdig, op reële maatschappelijke behoeften inspeland **inbreidings**project uit te spelen in een vergelijking met een als waanzinnig rendabel voorgesteld '**green field**' privéproject (het rare piggy-back project 'shoppingcenter/stadion' te Loppem) dat volkomen haaks staat op de doelstellingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

-Een tweede opmerking. Ook voor de plannen van Brugse politici om het Chartreusegebied vlakbij de E40 weg te gommen uit de Groene Gordel en er een hoofdkwartierenzone te vestigen bestaat een alternatief dat goed aansluit bij de visie van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen : investeringen in hoogwaardige kantoorruimten in de omgeving van het station te Brugge. Concrete ontwikkelingen in die richting hebben trouwens reeds een aanvang genomen. Wat het recent gelanceerde voorstel betreft om in de Chartreuse een nieuw voetbalstadion te bouwen, zij er op gewezen dat zowel de optie 'herstructurering van het Jan Breydelstadion' als de optie 'de Spie' vanuit het oogpunt van duurzaamheid beter scoren dan de Chartreuse.

## 9.2.Argument Landbouw

Dergelijke megacomplexen vragen veel ruimte, open ruimte. Een combinatie van voetbalstadion en winkelcentrum is door zijn omvang niet meer inpasbaar in een bestaande stedelijke context. Inbreiding kan niet.

Bij het aansnijden van nieuwe open ruimte moet echter grote vraagtekens worden geplaatst. Doorgaans betreft het landbouwgrond, deze wordt al te vaak als goedkope pasmunt gebruikt ten voordele van andere activiteiten. Nochtans is en blijft landbouw zeker in Vlaanderen essentieel en broodnodig op vlak van **voedselzekerheid**. Momenteel lijkt het door een enorm transportgerichte economie misschien niet meer nodig om lokaal voedsel te produceren, zeker wanneer de productie elders goedkoper kan. Dit is een misvatting, invoer van voedsel blijft een luxe-situatie. Niemand kan garanderen dat deze situatie zo kan worden gehandhaafd. Er zijn een aantal situaties indenkbaar die dit transport in de war kunnen sturen, bijvoorbeeld de nakende energieproblemen, een economische crisis of zelfs oorlog. Bij niet weinig ouderen zit het besef van honger nog levendig ingebakken. Veel oude boeren dragen het bewustzijn in zich van de verantwoordelijkheid die boeren dragen om de stadsbevolking te voeden. In onze huidige welvaartstaat is het belangrijk om dit bewustzijn levendig te houden.

Naast het argument van voedselzekerheid speelt ook het bewustzijn van de bevolking, de leefbaarheid van de landbouwsector en de voedselkwaliteit een rol. Wanneer de landbouw van bij de mensen weggetrokken wordt, verliest de bevolking zijn besef van de oorsprong van het voedsel en zo ook het respect ervoor. Een **leefbare landbouw** vraagt een voldoende grote oppervlakte om elk bedrijf ontwikkelingskansen te geven volgens de richtlijnen die een zekere extensiteit in grondgebruik inhou-

den. Met andere woorden dat er ruimte is voor mestafzet, ruimte voor landschaps-elementen en natuur en ruimte voor goede landbouwpraktijk (minder intensieve teelten om bodemherstel toe te laten). Ook is een lokale productie de enige manier om de **voedselkwaliteit** en **dierenwelzijn** te garanderen. Vlaanderen staat nu aan de top op dit vlak, producten uit het (verre) buitenland voldoen vaak aan veel minder strenge normen. Eigen productie biedt zekerheid!

In het gebied verdwijnt mogelijks dertig hectare ten behoeve van het megacomplex. Samen met de dertig hectare die voor de headquarters gereserveerd worden, is dit een verlies van 60 hectare vruchtbare landbouwgrond en twee actieve landbouwbedrijven uit dit verstedelijkt gebied. Het **boerenbewustzijn van de bevolking** zal alleszins niet meer geprikkeld worden tijdens het woonwerk-pendelverkeer tussen Loppem, Oostkamp en Brugge. Momenteel geeft het melkveebedrijf 'Het Klein Eeckhout' met thuisverkoop een gezicht aan de landbouw. Velen zijn opgegroeid met de melk, boter en yoghurt van dit bedrijf en heel lang was deze boerderij de referentie in de landbouwperceptie van velen. Dit licht misschien een tip van de sluier van de rol die dit ogenschijnlijk onooglijke bedrijfje speelt.

Zelfs al zou dit gebied uiteindelijk toch niet gekozen worden voor verdere landbouwproductie, dan nog verliest het zijn **compensatiecapaciteit**. Geen enkele van de 10.000 hectaren bos die beloofd werden (en opgenomen zijn) in het Vlaamse RSV-beleidsplan, zou gerealiseerd kunnen worden op deze grond.

### 9.3. Ecologisch netwerk, natuurverbinding in de Zuidelijke groene gordel

Natuurverbinding is een onduidelijk begrip, wat stelt het voor en wat is de waarde? Meest duidelijk is de kinderserie 'Beestenbos is boos'. In deze serie gaan verschillende diersoorten samen op weg om een nieuw leefgebied te vinden, hierbij moeten ze heel wat gevaren trotseren die ons Vlaamse landschap rijk is. De werkelijkheid is complexer want ook kleinere diersoorten migreren en hebben hiervoor tussen de verschillende gebieden biotopen nodig waarin ze zich ook kunnen voortplanten (zgn. metapopulaties)

Het gebied tussen de expressweg, de E40 en de Koning Albertlaan vormt een bijzonder belangrijk natuurverbindingsgebied. Dit stuk van de groene gordel zorgt immers voor de verbinding tussen drie grote clusters natuur, nl. het veldgebied in het zuiden, de bossen van Sint-Andries en Zedelgem in het westen en het noordoostelijk gelegen meersengebied.

Het veldgebied bestaat uit het Merkenveld, Doeveren, Kampveld, Nieuwenhove, ... tot en met de Munkebossen en het Bulskampveld. Ook het Park van Loppem zelf ligt aan deze zijde van het knooppunt. De bossen van Sint Andries bestaande uit Tille-

gem, Beisbroek, Tudor en Zevenkerke en Zedelgem met het Vloethemveld en ruime omgeving (Meetkerkse Moeren, Kwetsbage). Het meersengebied bestaande uit de Assebroekse meersen en de Wulgenbroeken vormen op hun beurt de verbinding richting Ryckevelde en Maldegemveld.

Het gebied is sterk versnipperd door de expressweg, E40, Koning Albertlaan, de spoorweg Brugge-Kortrijk en de Steenbrugse straat met daarenboven de bebouwing van 'Ons Erf', Novotel en een afdeling van de Technische dienst Brugge. Het lijkt dan ook alsof het gebied geen enkele ecologische, laat staan natuurverbindingfunctie kan vervullen! Niets is minder waar: onze natuur is kwetsbaar maar op cruciale knooppunten zoals hier tussen de drie eerder vernoemde clusters is haar veerkracht ongelooflijk sterk. Dit kan makkelijk aangetoond worden door de aanwezigheid van grote predatoren, deze kunnen enkel voorkomen waar er nog een relatief gaaf ecosysteem is met een voldoende prooiaanbod. Het gebied herbergt een erg grote diversiteit aan roofdieren.

Een hoeve in het gebied geeft nestplaats aan een kerkuil. Het dier kreeg dit jaar een broedsel met 7 jongen, waarvan enkele exemplaren konden uitvliegen.

*Zowel in het park van Loppem als in het bos langs de autobaan komt een koppel bosuil voor.* Steenuil broedt in de knotwilgen in het gebied, stille getuigen daarvan zijn verkeersslachtoffers die we soms langs de weg vinden. Het Smisjesbos is de uitvalsbasis van een vossengezin. De sperwer wordt er regelmatig gesignaleerd.

Op een zonnige zondagmiddag 17 juni 2007 vlogen 3 buizerds op thermiek boven de Oostkampse baan. Buizerds foerageren regelmatig in het gebied.

In 2004 werd een aangereden steenmarter teruggevonden langs de Koning Albertlaan en ingezameld voor autopsie door het voormalige IBW.

Deze dieren kunnen maar overleven wanneer er een ontwikkeld ecosysteem aanwezig is dat kansen geeft aan allerlei organismen. De grote diversiteit aan roofdieren toont deze rijkdom aan. Van even groot belang zijn de verschillende vleermuissoorten die door het gebied trekken en foerageren. Ook de Patrijs, een ondertussen op Europees niveau kwetsbaar (rode lijst) geworden soort, weet de ecologische kwaliteit van het gebied nog te waarderen. Op de landerijen van landbouwer Timmerman nestelde er dit jaar op zijn minst 1 koppel. Ook boerenzwaluw en ringmus.

De bermen langs de Oostkampse baan zijn botanisch waardevolle reukgrasvegetaties, ook de grachten zelf zijn waardevol met de aanwezigheid van echte koekoeksbloem, moerasspirea, ....

De inplanting van de headquarterzone in de Chartreuse en/of de inplanting van een winkelcentrum met voetbalstadion zal de verbinding tussen deze grote natuurclusters vernietigen. Al zou er nog voldoende mogelijkheid zijn voor organismen om te foera-

geren langs voorziene groenstroken dan nog zouden deze grote complexen de bijhorende broodnodige rust uit deze essentiële stapsteen halen. Kleine populaties die nodig zijn als verbinding tussen grotere leefgebieden worden in het gebied onmogelijk. De verbinding tussen de bossen van Sint Andries en het Veldgebied, in casu Zevenkerke en Merkemveld kan dit onvoldoende compenseren. Beide worden gescheiden door een aanzienlijke afstand open landbouwgebied en eveneens door een aantal wegen met bijhorende lintbebouwing doorsneden. Bovendien wordt de verbinding tussen het meersengebied en de bossen van Sint-Andries zo goed als onmogelijk gemaakt.

Dit is slechts een aanzet, iedere natuurliefhebber kan naar hartelust aanvullen.

Het Groene Gordel Front in Brugge en Ommeland is lid van

