62192/1.

Vlaamse Regering

Besluit van de Vlaamse Regering houdende definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge - herneming'

DE VLAAMSE REGERING,

Gelet op de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, en artikel 2.2.7, § 7, gewijzigd bij het decreet van 18 november 2011 en artikel 2.2.7, §10, gewijzigd bij het decreet van 4 april 2014;

Gelet op het decreet van 1 juli 2016 tot wijziging van de regelgeving voor RUP's teneinde de planmilieueffectrapportage en andere effectbeoordelingen in het planningsproces voor RUP's te integreren door wijziging van diverse decreten;

Gelet op het besluit van de Vlaamse Regering van 23 september 1997 houdende de definitieve vaststelling van het RSV, bekrachtigd bij het decreet van 17 december 1997 wat de bindende bepalingen betreft en op de besluiten van de Vlaamse Regering van 12 december 2003 en 17 december 2010 houdende de definitieve vaststelling van een herziening van het RSV, bekrachtigd bij de decreten van 19 maart 2004, respectievelijk 25 februari 2011 wat de bindende bepalingen betreft;

Gelet op het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu, artikel 13, § 1 en § 3, gewijzigd bij decreet van 19 juli 2002, artikel 17, § 3, eerste lid, vervangen bij het decreet van 19 mei 2006, artikel 18, gewijzigd bij decreet van 19 juli 2002, artikel 27 , § 3, eerste lid, ingevoegd bij decreet van 19 juli 2002 en gewijzigd bij het decreet van 25 mei 2007, en artikel 28, gewijzigd bij het decreet van 19 juli 2002;

Gelet op het decreet van 18 juli 2003 betreffende het integraal waterbeleid, gewijzigd bij decreet van 19 juli 2013, artikel 8, § 1, eerste lid;

Gelet op het koninklijk besluit van 7 april 1977 houdende de vaststelling van het gewestplan 'Brugge-Oostkust' en latere wijzigingen;

Gelet op het besluit van de Vlaamse Regering van 4 februari 2011 houdende de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge';

Gelet op het arrest nr. 223.754 van 6 juni 2013 van de Raad van State houdende de gedeeltelijke vernietiging van het besluit van de Vlaamse Regering van 4 februari 2011 houdende de definitieve vaststelling van het GRUP 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge', voor wat betreft het westelijk deel van het deelgebied 17 'Randstedelijke groenpool Ryckevelde/Malebos en Gemene Weidebeek en woongebied Klein Appelmoes', gelegen tussen de Astridlaan en ten westen van de vroegere spoorweg van Brugge naar Eeklo en de Engelendalelaan;

Gelet op het arrest nr. 224.750 van 20 september 2013 van de Raad van State houdende de gedeeltelijke vernietiging van het besluit van de Vlaamse Regering van 4 februari 2011 houdende de definitieve vaststelling van het GRUP 'Afbakening regionaalstedelijk gebied

Brugge', voor wat betreft de deelgebieden 16 'Sint-Pietersplas – De Spie' en 24 'Chartreuse';

Gelet op het besluit van de Vlaamse Regering van 27 november 2015 houdende de definitieve vaststelling van de kaarten van de 'Historisch Permanente Graslanden' in de landbouwstreek 'De Polders' en houdende vaststelling van bijkomende beschermingsbepalingen;

Gelet op het plan-MER 'Actualisatie plan-MER herneming regionaalstedelijk gebied Brugge', goedgekeurd door de dienst Mer van het departement Leefmilieu, Natuur en Energie op 19 mei 2016;

Gelet op de passende beoordeling die is opgenomen in het plan-MER 'Actualisatie plan-MER herneming regionaalstedelijk gebied Brugge' en het advies van het Agentschap voor Natuur en Bos van 16 december 2015 waarin wordt gesteld dat de voorgestelde ontwikkelingen van de planelementen geen betekenisvolle aantasting zullen veroorzaken van de natuurlijke kenmerken van de speciale beschermingszones;

Gelet op het ruimtelijk veiligheidsrapport bij het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge - herneming', goedgekeurd door de dienst Veiligheidsrapportering van het departement Leefmilieu, Natuur en Energie op 2 september 2016;

Gelet op de watertoets die is opgenomen in het plan-MER 'Actualisatie plan-MER herneming regionaalstedelijk gebied Brugge' en die is opgenomen in de toelichtingsnota;

Gelet op het advies van de strategische adviesraad Ruimtelijke Ordening – Onroerend Erfgoed (SARO) van 31 augustus 2016;

Gelet op de voorlopige vaststelling van het ontwerp van GRUP 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge - herneming' door de Vlaamse Regering op 18 november 2016;

Gelet op de aankondiging door de Vlaamse Regering van het openbaar onderzoek over het ontwerp van GRUP;

Gelet op het openbaar onderzoek dat plaatsvond van 13 december 2016 tot en met 10 februari 2017 en op de uitgebrachte bezwaren, opmerkingen en adviezen;

Gelet op het advies ... van de Raad van State, gegeven op 9 maart 2015, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 februari 1973;

GRUP

Overwegende dat in de bindende bepalingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) Brugge is geselecteerd als regionaalstedelijk gebied; dat in het richtinggevend gedeelte van het RSV wordt aangegeven dat delen van de gemeenten Brugge, Damme, Jabbeke, Oostkamp en Zedelgem tot het regionaalstedelijk gebied behoren; dat met de afbakening van stedelijke gebieden concreet wordt aangegeven waar een stedelijk gebiedbeleid zal gevoerd worden; dat als gevolg van het afbakeningsproces ook delen van aangrenzende gemeenten bij het regionaalstedelijk gebied kunnen worden opgenomen; dat naast de gemeenten genoemd in het indicatief gedeelte van het RSV in het regionaalstedelijk gebied Brugge ook beperkte delen opgenomen zijn van de gemeenten Beernem en Zuienkerke;

Overwegende dat in het richtinggevend gedeelte van het RSV de ontwikkelingsperspectieven voor de regionaalstedelijke gebieden zijn bepaald; dat het beleid voor de regionaalstedelijke gebieden gericht is op het maximaal benutten van de bestaande en toekomstige stedelijke potenties; dat regionaalstedelijke gebieden in kwantitatief en kwalitatief opzicht grote potenties hebben om een belangrijk aandeel van de groei inzake bijkomende woongelegenheden, stedelijke voorzieningen en ruimte voor economische activiteiten op te vangen; dat dit inhoudt dat een aanbodbeleid moet gevoerd worden; dat de afbakening van een regionaalstedelijk gebied gericht is op het verhogen van de kwaliteit van de leefbaarheid van dit stedelijk gebied;

Overwegende dat het plan voorziet in een herneming van de deelgebieden Klein Appelmoes, Lac van Loppem, Cartreuse, Parkbegraafplaats, De Spie, Blauwe Toren, Sint-Pietersplas - Blankenbergse Steenweg; dat omwille van de behoefte aan bedrijvigheid een bijkomend deelgebied Sint-Elooi in Zedelgem in het plan wordt opgenomen; dat de afbakeningslijn van het stedelijk gebied behouden blijft zoals voorzien in het GRUP 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge', goedgekeurd op 4 februari 2011;

Overwegende dat de neerslag van de ruimtelijke afweging is opgenomen in de toelichtingsnota bij het GRUP; dat het plan-MER is bijgevoegd als bijlage V; dat de resultaten van het plan-MER werden verwerkt in het voorliggend plan; dat de geformuleerde milderende maatregelen met ruimtelijke weerslag uit het plan-MER zijn vertaald in de verordenende grafische plannen en de stedenbouwkundige voorschriften; dat in de toelichtingsnota een overzichtstabel werd opgenomen waarin de concrete vertaling van milderende maatregelen naar het GRUP wordt toegelicht; dat op basis van de resultaten van het plan-MER in de stedenbouwkundige voorschriften en op de grafische plannen onder meer maatregelen zijn opgenomen inzake buffering (landschap, geluid, lichthinder), mobiliteit en water; dat de niet- ruimtelijke maatregelen uit het plan-MER geen rechtstreekse vertaling in het GRUP vereisen maar ter informatie in de toelichtingsnota zijn opgenomen;

Overwegende dat bij de redactie van de stedenbouwkundige voorschriften rekening is gehouden met de resultaten van het ruimtelijk veiligheidsrapport; dat op basis van de resultaten van het ruimtelijk veiligheidsrapport een verbod op Seveso-inrichtingen is ingeschreven voor het deelplan 'Chartreuse';

Overwegende dat in het plan-MER een watertoets is uitgevoerd; dat hierover toelichting is opgenomen in de toelichtingsnota; dat met het watersysteem rekening is gehouden bij de opmaak van het plan en de bijbehorende stedenbouwkundige voorschriften; dat uit één en ander kan besloten worden dat het plan, mits de in het plan opgelegde maatregelen, geen betekenisvolle negatieve impact zal hebben op het watersysteem;

Overwegende dat de deelgebieden 'Lac van Loppem' (wonen en park), 'Parkbegraafplaats' (park en natuur), 'De Spie' (bedrijvigheid) en 'Blauwe Toren' (bedrijvigheid) uit het GRUP 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge' van 4 februari 2011, ongewijzigd werden hernomen op een actualisering en aanvulling van de stedenbouwkundige voorschriften met de noodzakelijke milderende maatregelen na;

Overwegende dat het gedeeltelijk vernietigd GRUP 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge' in het westelijk deel van het deelgebied 17 'Randstedelijke groenpool Ryckevelde/Malebos en Gemene Weidebeek en woongebied Klein Appelmoes' voorzag in een omzetting van woonuitbreidingsgebied naar woongebied; dat met voorliggend plan wordt voorzien in een overgang tussen het bestaande, reeds ingevulde woongebied en het achterliggende natuurgebied omwille van de verkeersdruk op het gebied en de overstromingsgevoeligheid; dat in deze overgangszone zal worden ingezet op het voorzien van mogelijkheden om onder meer zachte recreatie ten volle te kunnen ontwikkelen en het gebied beter toegankelijk te maken voor het publiek; dat deze zone eveneens zal zorgen voor de landschappelijke inpassing en buffering van de bestaande woningen ten opzichte

van het aangrenzende natuurgebied 'Gemene Weidebeek'; dat de omzetting van dit woonuitbreidingsgebied niet langer noodzakelijk is om aan de taakstelling voor wonen te voldoen;

Overwegende dat met voorliggend plan ook het deelplan 'Chartreuse' wordt hernomen; dat in het GRUP 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge' in het zuiden van het gebied ten noorden van de E40 voorzien werd in een bestemming stedelijke activiteiten in functie van een voetbalstadion; dat dit gebied vanuit milieuoogpunt enkel geschikt was onder zeer strikte randvoorwaarden; dat om die reden de site niet meer als redelijk alternatief voor de realisatie van een voetbalstadion wordt beschouwd; dat deze invulling ook niet meer in het plan-MER wordt onderzocht; dat deze locatie door haar ligging aan een op- en afrittencomplex van de E40, aan een primaire en secundaire weg, ligging aan de spoorweg en potentieel goed te ontsluiten met het openbaar vervoer, een geschikte locatie vormt voor de inplanting van een specifiek type bedrijvigheid; dat deze locatie wordt ingezet voor hoogwaardige bedrijven die hun activiteiten uitoefenen binnen kantoorachtige gebouwen enerzijds en anderzijds om de interactie tussen onderwijs en het bedrijfsleven te stimuleren; dat in ditzelfde gebied wordt voorzien in de bestendiging van de regiopost van AWV; dat de ontsluiting wordt voorzien richting N397; dat in het noordelijk deel de nadruk wordt gelegd op het bevestigen van de gemeenschapsvoorzieningen (Ons Erf – Groot Magdalenagoed), parkgebied met herwaardering van de waardevolle historische elementen en bosgebied;

Overwegende dat het huidige Jan Breydelstadion te Brugge niet meer voldoet aan de huidige comforteisen en sporttechnische normen voor nationale en internationale wedstrijden en een te beperkte capaciteit heeft; dat uit het plan-MER blijkt dat voor de huidige locatie 'Jan Breydel' de omgeving onvoldoende mogelijkheden heeft om zeer significant negatieve effecten qua ontsluiting te milderen; dat in het plan-MER ook 'De Spie' en 'Sint-Pietersplas - Blankenbergse Steenweg' als mogelijke inplantingslocaties werden onderzocht; dat 'De Spie' en 'Sint-Pietersplas - Blankenbergse Steenweg' vanuit milieuoogpunt, mits het nemen van milderende maatregelen om onder andere een vlotte ontsluiting te garanderen, geschikte locaties vormen voor een nieuw voetbalstadion; dat 'De Spie' daarbij een slechtere bereikbaarheid kent op microniveau; dat bij een inplanting op 'De Spie' niet het hele gebied kan worden ingevuld door het voetbalstadion; dat op die manier restgronden ontstaan die noch door het voetbalstadion noch door bedrijvigheid kunnen worden ingevuld; dat op de site 'Sint-Pietersplas- Blankenbergse Steenweg' een voetbalstadion en bedrijvigheid naast elkaar kunnen worden voorzien; dat daarbij in functie van zorgvuldig ruimtegebruik dient te worden voorzien in een gezamenlijke parking en waterbuffering; dat hierdoor een maximale invulling voor bedrijvigheid kan worden voorzien binnen de deelgebieden 'De Spie' en 'Sint-Pietersplas - Blankenbergse Steenweg;' dat binnen de visie op het regionaalstedelijk gebied Brugge van het GRUP 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge' de N31 als drager van hoog- dynamische activiteiten werd aangeduid; dat specifiek met betrekking tot het noordelijk segment van de N31 wordt gesteld dat daar ontsluitingen naar grootschalige zones toelaatbaar zijn die functioneren op regionaalstedelijk niveau; dat derhalve de site 'Sint-Pietersplas - Blankenbergse Steenweg' de voorkeur heeft voor de inplanting van een voetbalstadion van 40.000 toeschouwers;

Overwegende dat in voorliggend plan het stadion meest noordelijk wordt ingeplant; dat het stadion op die manier in het regionaalstedelijk gebied als baken kan fungeren; dat een noordelijke inplanting vanuit veiligheidsoverwegingen (scheiden van supportersstromen en ontruiming bij calamiteiten) de voorkeur draagt; dat door de noordelijke ligging de kans op hinder voor de nabijgelegen woningen aanzienlijk kleiner is; dat in het zuiden van het plangebied wordt voorzien van een recreatieve bestemming in functie van de Sint – Pietersplas;

Overwegende dat het aantal wagens dat toelaatbaar is op de site of onmiddellijke nabijheid bepaald is door de capaciteit van het wegennet en knooppunten (na aanpassingen en

verkeersbegeleiding tijdens een wedstrijd); dat maximaal 7200 parkeerplaatsen kunnen worden voorzien op de site of in de onmiddellijke omgeving (exclusief randparkings op verdere afstand); dat daarnaast ruimte voor minimaal 100 supportersbussen en eveneens voldoende fietsenstallingen worden voorzien; dat bovendien de parkeercapaciteit voor het bedrijventerrein en de zone voor stedelijke activiteiten gemeenschappelijk worden georganiseerd; dat omdat de ontsluiting en het realiseren van de infrastructurele maatregelen van cruciaal belang is om de site te laten functioneren, in de stedenbouwkundige voorschriften is opgenomen dat deze infrastructurele maatregelen vergund moeten zijn vooraleer een stedenbouwkundige vergunning voor het stadion kan worden afgeleverd;

Overwegende dat het deelgebied 'Sint-Elooi' te Zedelgem in het afbakeningsproces voor het GRUP 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge' naar voor geschoven werd als mogelijke locatie voor bijkomende bedrijvigheid; dat het in functie van een mogelijke ontwikkeling op lange termijn binnen de afbakeningslijn werd opgenomen maar nog niet werd bestemd; dat omwille van de arresten van de Raad van State en het voorzien van een voetbalstadion bijkomende nood is aan een bedrijventerrein; dat met voorliggend plan aan deze nood wordt tegemoetgekomen; dat omwille van de leefbaarheid van de omwonenden de aanleg van een gronddam of andere geluidsreducerende middelen verplicht is;

Overwegend dat voor de deelplannen 'Sint-Pietersplas – Blankenbergse Steenweg' en 'Sint Elooi' een onteigeningsplan werd opgenomen; dat de WVI als onteigenende instantie optreedt; dat de motivering hiertoe in een afzonderlijke bijlage werd opgenomen; dat voor het deelplan 'Sint-Pietersplas – Blankenbergse Steenweg' in functie van de realisatie van de bestemmingen 'zone voor stedelijke activiteiten', 'gemengd bedrijventerrein' en het parkgebied van de Blankenbergse Dijk, een onteigeningsplan ten algemeen nut is opgenomen; dat voor het deelplan Sint-Elooi de onteigening ten algemeen nut geschiedt in functie van de realisatie van het bedrijventerrein;

Verwerking openbaar onderzoek

Overwegende dat er naar aanleiding van het openbaar onderzoek over het ontwerp GRUP 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge - herneming' 101 bezwaren, adviezen en opmerkingen werden geformuleerd onder de vorm van een petitie (bezwaarschrift met in bijlage een handtekeninglijst), een individueel bezwaarschrift of adviezen van de betrokken besturen;

Overwegende dat er naar aanleiding van het openbaar onderzoek over het ontwerp GRUP 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge - herneming' advies werd verleend door de gemeenteraden van de stad Brugge, gemeente Zedelgem en gemeente Zuienkerke; dat daarnaast een advies werd geformuleerd door de deputatie van de provincie West-Vlaanderen;

Overwegende dat de opmerkingen, bezwaren en adviezen betrekking hebben op specifieke thema's en deelplannen; dat bij de behandeling van deze bezwaren, opmerkingen en adviezen onderdelen ervan gegroepeerd werden volgens deelplan en binnen elk deelplan volgens thema; dat daarbij eerst telkens wordt ingegaan op de onderdelen van de bezwaren, opmerkingen en adviezen die hebben geleid tot aanpassing van het plan; dat daarna wordt ingegaan op de onderdelen van de bezwaren, opmerkingen en adviezen die niet leiden tot aanpassing van het plan;

Overwegende dat in wat volgt wordt ingegaan op de algemene bezwaren, opmerkingen en adviezen, op deze die betrekking hebben op de onteigeningsplannen en vervolgens deze die handelen over de verschillende deelplannen namelijk Klein Appelmoes, Lac Van Loppem, Chartreuse, Parkbegraafplaats, Blauwe Toren, De Spie, Sint-Pietersplas – Blankenbergse Steenweg en Sint-Elooi;

Algemeen
Bezwaren, opmerkingen en adviezen die leiden tot aanpassing van het plan

Overwegende dat volgende onderdelen van bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden tot aanpassingen van de verordenende delen van het GRUP of een aanvulling van de toelichtingsnota:

1. Toelichtingsnota

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat de principes van het RSV met betrekking tot de bijkomende ruimte voor bedrijvigheid niet zijn toegepast. Er worden volgens de bezwaarindieners in de berekening van de behoefte aan bedrijventerreinen geen maatregelen genomen over onder meer, het saneren van vervallen en verlaten bedrijventerreinen en onderbenutte of braakliggende terreinen.

Voorliggend GRUP geeft uitvoering aan de principes van het RSV die onder meer een aanbodbeleid voor bedrijventerreinen in de stedelijke gebieden omvatten. Brugge wordt overeenkomstig de bindende bepalingen van het RSV (p. 477) ingedeeld als regionaalstedelijk gebied. De bindende bepalingen van het RSV bepalen over de afbakening van nieuwe bedrijventerreinen het volgende (p. 483):

"De behoefte aan uit te rusten bedrijventerreinen wordt vastgesteld op 10.000 hectare tot 2007. Hiervan zal in aanlegplannen 6.000 hectare worden afgebakend als bedrijventerrein en 4.000 hectare als reservebedrijventerrein.

De bijkomende behoefte is opgenomen in punt 6. Vertaling van de kwantitatieve opties met betrekking tot economische activiteiten in de ruimteboekhouding.

De verhouding naar categorie en naar locatie van de af te bakenen nieuwe bedrijventerreinen is als volgt:

- 80-85 % als lokale en regionale bedrijventerreinen of bedrijventerreinen voor historisch gegroeide bedrijven in de economische knooppunten

- 15-20 % als lokale bedrijventerreinen en als bedrijventerrein voor historisch gegroeid bedrijven in gemeenten buiten de economische knooppunten

De regionale bedrijventerreinen in de grootstedelijke- en de regionaalstedelijke gebieden en in de economische knooppunten in het economisch netwerk van het Albertkanaal, en de bedrijventerreinen voor historisch gegroeide bedrijven worden door het Vlaams Gewest in de gewestplannen of in GRUP's afgebakend."

Voorts beperkt het RSV de oppervlakte aan bestemde bedrijventerreinen in plannen van aanleg of RUP's tot 66.000 hectare. De beleidsmatige marge van 1.400 hectare is hierin niet ingerekend (RSV, p484).

De nood aan nieuwe bedrijventerreinen in het regionaalstedelijk gebied Brugge werd in verschillende studies onderzocht (zie ook toelichtingsnota, p. 19 en volgende). Reeds in 2004 werd een eerste onderzoek in het kader van het afbakeningsproces gevoerd. Nadien werd de nota 'Afweging potentiële locaties' uitgewerkt binnen het zogenaamd Burgemeestersoverleg. In het afbakeningsproces van 2011 is vervolgens uitgegaan van de taakstelling voor bedrijvigheid van 64 hectare tot 77 hectare tot 2007, waarvan 25 hectare

voor lokale bedrijvigheid en 7 hectare zonevreemde bedrijven. In het GRUP "afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge" van 2011 werd finaal 63 hectare onmiddellijk te ontwikkelen bedrijventerreinen en 80 hectare op langere termijn te ontwikkelen bedrijventerreinen, bestemd. Bestaande bedrijventerreinen werden tevens meegenomen in functie van de bestaande kleinhandel. Met deze herbestemmingen werd de totale taakstelling planmatig gehaald. Dit GRUP werd bij arrest nr. 224.750 vernietigd wat de bedrijvigheid betreft. In het kader van de remediëring van het plan is de taakstelling voor bedrijvigheid geëvalueerd.

De behoefte aan nieuwe bedrijventerreinen in het regionaalstedelijk gebied Brugge is na de definitieve vaststelling van het (inmiddels gedeeltelijk vernietigd) GRUP 'afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge' opnieuw in diverse studies onderzocht. Zo bleek uit de nota 'Bedrijventerreinen in West-Vlaanderen' van 2013 van de POM West-Vlaanderen dat er in het regionaalstedelijk gebied Brugge nood is aan circa 111 hectare bedrijventerreinen. Voorts wordt er in RESOC Brugge voor de planperiode 2012-2022 een behoefte berekend van 111 hectare bedrijventerrein. Op 1 januari 2013 bedroeg het aanbod aan bedrijventerreinen echter 49 hectare. Hiervan is slechts 3,71 hectare bouwrijp (dit wil zeggen gronden die planologisch bestemd zijn voor bedrijfseconomische activiteiten maar die, omwille van verschillende knelpunten, niet onmiddellijk inzetbaar zijn of bouwrijp zijn). Het aandeel leegstand hiervan is 5,45 hectare, wat eerder klein is. Dit betekent dat er op heden onvoldoende aanbod aanwezig is om de ruimtelijke behoefte tot 2022 op te vangen. De vernietiging door Raad van State van deelplannen uit de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Brugge, vormt de rechtstreekse oorzaak dat de ruimtelijke behoefte tot 2022, op heden, niet verzekerd kan worden. Door de vernietiging in 2013 door Raad van State van de deelplannen met herbestemming bedrijventerreinen is er sinds de start van het afbakeningsproces stedelijk gebied Brugge (sinds 2004, met andere woorden 10 jaar) geen bedrijfsruimte gecreëerd. Er is met andere woorden sedert een 10-tal jaar een structureel tekort aan bouwrijpe bedrijfspercelen.

Momenteel wordt door POM West-Vlaanderen het geactualiseerde aanbod voor de regio Brugge in kaart gebracht: dit bedroeg in juni 2017 bij benadering 40,6 hectare bestemd aanbod en 6,5 hectare leegstand. Dit zijn steeds bruto-oppervlaktes: een deel van de bruto-oppervlaktes wordt immers gebruikt voor voorzieningen zoals bufferzones, bufferbekkens, kwalitatief openbaar domein, fiets- en wandelpaden, groenvoorzieningen, et cetera. Hiermee wordt bijgevolg niet voldaan aan de behoefte die ontstaan is na de vernietiging door de betreffende deelplannen door de Raad van State.

Wat de nood aan bedrijvigheid betreft, kan ten slotte worden verwezen naar het evaluatierapport van de WVI over de werking 2007-2012 en krachtlijnen strategische visie 2013-2019: *"De diverse beleidsniveaus hebben in de periode 2007-2012 serieuze inspanningen geleverd om het structurele tekort weg te werken. De planningsprocessen met de taakstellingen op Vlaams, provinciaal en gemeentelijk niveau waren nagenoeg afgerond. Meteen kwam een grote golf van bestemmingstrajecten, die ruim 10 jaar in beslag hebben genomen, aan zijn einde en kon worden begonnen met de ontwikkeling van de taakstelling voor nieuwe bedrijventerreinen. De komende jaren ontstaat in ons hele werkingsgebied een belangrijk aanbod aan regionale, lokale en specifieke bedrijvenzones. Dit aanbod kan de behoeften op korte termijn dekken."*

Een verkennend bottom-up onderzoek naar de ruimtevraag voor bedrijventerreinen in de subregio Brugge van mei 2017, uitgevoerd door de WES, bevestigt de in de vorige documenten aangehaalde grote nood aan bijkomende bedrijventerreinen binnen de

subregio Brugge, waarvan een gedeelte van Zedelgem deel uitmaakt, ten volle. Dit onderzoek is toegevoegd als bijlage VII. Aangetoond wordt dat er in 2016 niet minder dan 697 aanvragen van bedrijven geregistreerd werden voor een totale oppervlakte van 200 hectare. Het gaat om 697 bedrijven die in de loop van de laatste 10 jaar een aanvraag hebben ingediend. Er moet echter rekening mee gehouden worden dat er een historisch lage uitgifte van gronden is geweest door gebrek aan beschikbare gronden, wat met zich heeft gebracht dat veel bedrijfsleiders geen aanvraag meer hebben ingediend omdat bij gebreke aan beschikbare gronden de wachttermijn veel te lang is, zodat ze naar andere regio's zijn uitgeweken of uitwijken. Dit betekent dat het vooropgestelde nodige aantal 200 hectare in werkelijkheid nog een onderschatting inhoudt, opdat er een correctiefactor moet worden toegepast wil men alle kandidaten bedrijven kunnen bedienen. De WES heeft als correctiefactor tot het ramen van de nodige bedrijfsruimte de totale werkstelling in de provincie genomen. Aangezien de subregio Brugge instaat voor 23,64% van de totale tewerkstelling in de provincie, toont de implementatie van dit marktaandeel in vergelijking met de ruimtevraag op provinciaal niveau, een reële ruimtevraag aan van 33 hectare per jaar of 330 hectare over tien jaar. Er dient in het regionaalstedelijk gebied Brugge aldus een inhaalbeweging, wat de beschikbare bedrijventerreinen betreft, te worden gemaakt.

In het voorgenomen plan wordt volgend aanbod gecreëerd:

- deelgebied 6 'Blauwe Toren': 15 hectare bedrijvigheid;
- deelgebied 5 'De Spie': 42 hectare bedrijvigheid;
- deelgebied 3 'Chartreuse': 24 hectare bedrijvigheid;
- deelgebied 7 'Sint-Pietersplas – Blankenbergse Steenweg': 30 hectare bedrijvigheid.

Dit volstaat echter niet om het hierboven beschreven tekort en de toenemende vraag naar bijkomende bedrijvigheid in de regio Brugge op te vangen. Daartoe bestemt het voorliggend GRUP een bijkomend bedrijventerrein in Zedelgem (deelgebied 8 'Sint-Elooi) van 24 hectare. Op die manier wordt binnen de afbakeningslijn van het regionaalstedelijk gebied Brugge in totaal 135 hectare aan bedrijventerreinen afgebakend. Ingevolge de vernietiging door de Raad van State van een aantal deelgebieden van het besluit van de Vlaamse Regering van 4 februari 2011 houdende de definitieve vaststelling van het GRUP 'afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge' is het aanbod aan bedrijventerreinen niet meer beschikbaar.

Opdat aan de nood aan bedrijvigheid wordt voldaan, is het aldus minstens noodzakelijk om de beschikbare hectare, die door de Raad van State werden vernietigd, te hernemen. Het huidige aanbod aan leegstand om aan reconversie te doen, volstaat hierbij niet.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen tonen niet met concrete elementen aan dat de noodzaak aan bedrijvigheid kennelijk onjuist is. Zij verwijzen slechts naar de mogelijkheid om bestaande (vervuilde) bedrijventerreinen te saneren of om vervallen en verlaten of onderbenutte of braakliggende bedrijventerreinen te reconverteren. Er wordt vooreerst niet verduidelijkt welke te saneren of te reconverteren bedrijventerreinen er in het regionaalstedelijk gebied concreet zijn gelegen die aan de taakstelling voor bedrijvigheid zouden tegemoetkomen. Voorts gaan de bezwaren, opmerkingen en adviezen er kennelijk vanuit dat het benutten van bestaande bedrijventerreinen door sanering of reconversie een voorafgaande voorwaarde is opdat nieuwe bedrijventerreinen kunnen worden bestemd. Het is onduidelijk op grond waarvan ze deze rechtsplicht menen te kunnen

ontwaren. In de mate zij naar 'de principes' van het RSV verwijzen, maken zij deze principes niet concreet. Bovendien wordt, anders dan in deze bezwaren, opmerkingen en adviezen voorgehouden, in het RSV vooropgesteld dat naast hergebruik nood is aan nieuwe bedrijventerreinen in de stedelijke gebieden. Voorliggend plan is dus in overeenstemming met die principes.

Een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen verwijzen naar rechtspraak van de Raad van State waaruit zou volgen dat voorrang moet worden gegeven aan reconversie in plaats van het innemen van nieuwe ruimte, namelijk het schorsingsarrest van 9 juli 2013, nr. 224.313 en het vernietigingsarrest van 10 februari 2015, nr. 230.151, (beide inzake Demuytere).

De Raad van State oordeelde in deze arresten inzake een provinciaal RUP 'afbakening kleinstedelijk gebied Waregem en delen van het buitengebied (Waregem, Anzegem, Wielsbeke)' dat onvoldoende was gemotiveerd of verduidelijkt waarom een behoefte aan bijkomende oppervlakte bedrijventerreinen bestaat. In het bijzonder ontbrak een gemotiveerd antwoord I) op een advies dat er nog heel wat bedrijfsvastgoed/industriezones beschikbaar zijn in de omgeving, zodat de behoefte aan bijkomend industrieterrein kon in vraag gesteld worden en II) op de vraag van de Procoro om een bedrijventerrein niet in aanmerking te nemen wegens het aanbod aan bestaande (leegstaande) bedrijven en sites. De motivering van de plannende overheid werd door de Raad van State in het concrete geval als onvoldoende beschouwd. Deze rechtspraak bevestigt de noodzaak om de behoefte aan bedrijvigheid afdoende te motiveren.

Zoals uit het bovenstaande blijkt, is er voor de nieuwe bedrijvigheid van het voorliggend plan wel degelijk een concrete behoefte en deze nood blijkt reëel en nog steeds actueel. Deze motivering is ook in de toelichtingsnota opgenomen.

Ten slotte wordt er niet aangetoond dat deze nood aan bijkomende bedrijventerreinen in het regionaalstedelijk gebied Brugge onbestaande zou zijn. Deze behoefte werd op grond van de eerder beschreven motieven gestaafd. De kennelijke onjuistheid of de kennelijke onredelijkheid van deze behoefte wordt in de bezwaren, opmerkingen en adviezen niet aangetoond.

Als gevolg van deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt in de toelichtingsnota nog gedetailleerder ingegaan op de behoefte aan bedrijvigheid.

Een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen gaan in op de verplichte melding van de schrapping van de graslanden aan de Europese Commissie en stellen in vraag of deze melding is gebeurd.

In antwoord hierop kan worden gesteld dat de aanmelding aan de Europese Commissie is gebeurd op 16 december 2016. Deze aanmelding is als bijlage VIII toegevoegd bij het GRUP. De aanmelding aan de Europese Commissie is onder meer gebaseerd op de beslissing van de Vlaamse Regering van 18 november 2016 en kon om die reden niet voor de voorlopige vaststelling gebeuren. Conform de wettelijke bepalingen wordt de beslissing van de Vlaamse Regering over ontwerp-GRUP in openbaar onderzoek gelegd (inclusief bijlagen). De aanmelding kon maar gebeuren na de beleidsbeslissing over het ontwerp-GRUP waardoor het aanmeldingsformulier geen deel kon uitmaken van het dossier dat in openbaar onderzoek werd gelegd. Daarom werd deze aanmelding in antwoord op de bezwaren, opmerkingen en adviezen aan het dossier toegevoegd.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen worden opmerkingen geformuleerd over de doorvertaling van het plan-MER in het RUP. Er wordt daarbij verwezen naar de aanbeveling met betrekking tot lokale waarnemingen en tellingen voor vogel- en vleermuispopulaties.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen werden geformuleerd vanuit het deelplan 'De Spie'. Deze hebben echter betrekking op alle deelplannen. Er wordt in deze bezwaren verkeerdelijk geïnterpreteerd dat deze waarnemingen dienen te gebeuren in functie van de inplanting van het bedrijventerrein. De aanbeveling is echter gelinkt met de eventuele inplanting van windturbines. Op basis van eventuele tellingen kunnen beperkingen aan deze turbines worden opgelegd (bijvoorbeeld tijdelijk stilleggen). Dit werd verduidelijkt bij de bespreking van de doorvertaling van de milderende maatregelen en aanbevelingen.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat in de stedenbouwkundige voorschriften voor bedrijventerrein het volgende is opgenomen: "Deze parkeervraag dient gegroepeerd en/of meerlagig worden afgewikkeld op niveau van het bedrijventerrein." Er wordt hierbij aangegeven dat een gegroepeerde parking enkel nuttig kan zijn wanneer deze complementair kan gebruikt worden met een andere functie, bijvoorbeeld werknemers overdag, bioskoop 's avonds. Voor niet alle bedrijventerrein is er een mogelijke complementaire functie.

In antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen werd per bedrijventerrein nagegaan hoe het parkeren werd vastgelegd in de stedenbouwkundige voorschriften. Voor het bedrijventerrein aan de Blankenbergse Steenweg is het parkeren verplicht gegroepeerd in de zone voor stedelijke activiteiten. Bij de overige bedrijventerreinen is opgenomen dat gelaagd en/of gegroepeerd parkeren verplicht is. Hoewel in de bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt aangegeven dat gegroepeerd parkeren niet altijd nuttig is, wordt dit stedenbouwkundig voorschrift niet aangepast; het kan immers zijn dat voor een bepaalde type bedrijven omwille van hun specifieke activiteiten gelaagd parkeren praktisch geen optie is. Gegroepeerd parkeren biedt dan de mogelijkheid om niet-gelaagd te parkeren. De toelichtende kolom bij de stedenbouwkundige voorschriften werd op dit punt aangevuld.

2. Stedenbouwkundige voorschriften

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt ingegaan op het ontbreken van voldoende incentives in functie van zuinig ruimtegebruik. Er wordt aangegeven dat het niet opleggen van een maximale hoogte voor de gebouwen een goede zaak is en dat best minimale hoogtes worden ingeschreven voor bedrijven en om af te stappen van de minimum oppervlakte van 5000 m² als bedrijven hoger willen bouwen. Zo kan een bedrijf met minder grondbeslag toch eenzelfde volume bouwen.

De in het GRUP bestemde bedrijventerreinen moeten een antwoord bieden aan de nood aan bedrijven binnen het regionaalstedelijk gebied Brugge. Het gaat hier dan om regionale bedrijven (qua activiteiten) maar ook om lokale bedrijven die een grote ruimtebehoefte hebben. Om deze een plaats te kunnen geven binnen het regionaalstedelijk gebied werden aantal principes voor bedrijvigheid conform de door de Vlaamse Regering op 11 april 2008 vastgestelde typevoorschriften vastgelegd. Zo wordt, tenzij dit noodzakelijk blijkt omwille van de specifieke situatie zoals voor het specifieke bedrijventerrein Chartreuse, geen

minimale en maximale bouwhoogte of aantal bouwlagen vastgelegd. Dit betekent dat meerlagigheid overal mogelijk is.

Het ontwerp-GRUP voorzag eveneens, behalve voor het bedrijventerrein in het deelplan 'Sint-Pietersplas - Blankenbergse Steenweg', geen ondergrens meer wat oppervlakte van de bedrijfspercelen betreft. Dit om de concrete invulling van het bedrijventerrein zo efficiënt mogelijk te kunnen doen en dus nutteloze restgronden te vermijden in het kader van een zorgvuldig en zuinig ruimtegebruik. De bezwaren, opmerkingen en adviezen geven terecht de vraag aan om af te stappen van de ondergrens. Als gevolg daarvan zijn ook de stedenbouwkundige voorschriften voor de bedrijvigheid in het deelplan 'Sint-Pietersplas - Blankenbergse Steenweg' die een minimale perceeloppervlakte opleggen, geschrapt.

De combinatie van het niet langer opnemen van een ondergrens van 5000 m² voor de perceeloppervlakte en het mogelijk maken van meerlagigheid bewaken voldoende de principes van zorgvuldig ruimtegebruik. Zeker omdat deze verordenende stedenbouwkundige voorschriften samen moeten worden gelezen met de bepalingen die stellen dat *"Alle handelingen die nodig of nuttig zijn voor de realisatie van de bestemming, zijn toegelaten voor zover ze rekening houden met zorgvuldig ruimtegebruik. Daarbij wordt minstens aandacht besteed aan het optimale gebruik van de percelen (...)"* en *"Elke aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning zal worden beoordeeld aan de hand van volgende criteria: zorgvuldig ruimtegebruik (...)".*

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd om in alle bufferzones dwarse fietsverbindingen mogelijk te maken.

In de verschillende deelplannen zijn verschillende soorten buffers opgenomen: omwille van landschappelijke redenen, bufferen in functie van geluid, stof en geurhinder,... Deze buffers kunnen bovendien op een verschillende manier uitgevoerd of gerealiseerd worden: dicht beplante buffer, eerder open afstandsbuffer, aarden wal. De typevoorschriften voor buffers voorzien reeds in de mogelijkheid voor doorbreking omwille van de aanleg en het onderhoud van toegangswegen. Het voorzien van dwarse fietsverbindingen is hieronder te verstaan. Dit was echter niet overal in het ontwerp-GRUP opgenomen. De stedenbouwkundige voorschriften voor buffers worden in deelplan 'De Spie' (artikel 1.13), voor deelplan 'Sint-Pietersplas - Blankenbergse Steenweg' (artikel 3.15) en deelplan 'Sint-Elooi' (artikel 1.6) aangepast.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen worden opmerkingen geformuleerd met betrekking tot het stedenbouwkundig voorschrift *"Het integreren van ecologisch waardevolle ecotopen en het behoud van de bestaande corridors en stapstenen in het bedrijventerrein is verplicht. Het voorzien van corridors tussen de bebouwing en het nemen van ontsnipperende maatregelen ter hoogte van de wegenis is eveneens verplicht. Kleine landschapselementen moeten behouden blijven Indien het behoud van kleine landschapselementen, ecologisch waardevolle ecotopen, bestaande corridors en stapstenen omwille van principes van zorgvuldig ruimtegebruik niet mogelijk is, worden deze verplaatst en geïntegreerd en/of gecompenseerd in de groenstructuur van het bedrijventerrein."* Er wordt daarbij gesteld dat het voorschrift zeer vrijblijvend wordt geformuleerd en niet duidelijk aangeeft hoe dit moet getoetst worden.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen werden geformuleerd vanuit het deelplan 'De Spie'. Deze hebben echter betrekking op alle deelplannen waar als gevolg van de milderende maatregelen deze bepaling in de voorschriften werd opgenomen. In antwoord hierop werden

de stedenbouwkundige voorschriften voor de verschillende deelplannen waar deze bepaling was opgenomen, aangepast. Hierbij wordt verduidelijkt dat deze maatregelen moeten dienen ter behoud van de aanwezige habitats. Dit werd eveneens overgenomen bij de bepalingen over de inrichtingsstudie.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen worden bemerkingen gemaakt met betrekking tot de stedenbouwkundige voorschriften en de vastgelegde bestemmingen

Als gevolg hiervan werden aanpassingen doorgevoerd aan de stedenbouwkundige voorschriften waardoor de artikelnummers gewijzigd zijn. Verder bij de deelplannen wordt in het besluit waar nodig voor een goed begrip bij de omschrijving van de bezwaren, opmerkingen en adviezen zowel het oude artikelnummer (fase ontwerp) als het nieuwe definitieve nummer vermeld. Dit opdat de bezwaarindieners hun bemerkingen kunnen terugvinden. Bij de weerlegging wordt enkel naar het nieuwe nummer verwezen.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gewezen op schrijffouten en verkeerde verwijzingen in de stedenbouwkundige voorschriften en toelichtingsnota.

Op basis van een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen werden in de toelichtingsnota en stedenbouwkundige voorschriften een aantal schrijffouten en verkeerde verwijzingen gecorrigeerd. Deze correcties veranderen niets aan de inhoud of opzet van het plan.

Bezwaren, opmerkingen en adviezen die niet leiden tot aanpassing van het plan

Hierna worden alle bezwaren, opmerkingen en adviezen weergegeven die niet leiden tot een aanpassing van het plan. Telkens wordt daarvoor ook de reden vermeld. Voor de leesbaarheid werden de verschillende bezwaren, opmerkingen en adviezen opgedeeld in onderdelen. Deze onderdelen hebben steeds betrekking op bepaalde thema's. De weerlegging van de bezwaren, opmerkingen en adviezen volgens de verschillende thema's moeten steeds in samenhang met elkaar gelezen worden.

Achtereenvolgens komen aan bod: algemene bezwaren, opmerkingen en adviezen, bezwaren, opmerkingen en adviezen die betrekking hebben op het Witboek Ruimte Vlaanderen, bedrijvigheid, zorgvuldig en zuinig ruimtegebruik, de milieubeoordeling, landbouw, de historisch permanente graslanden, de stedenbouwkundige voorschriften, waardevermindering, de milieuverklaring, de gebruikte ondergrond, de procedure en bezwaren, opmerkingen en adviezen die een gevoelswaarde uitdrukken.

1. Algemeen

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gewezen op het ontbreken van een maatschappelijk draagvlak voor het project. In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt ook gewezen op het positieve maatschappelijk belang van voorliggend GRUP voor de Brugse regio en wordt gevraagd om dit plan snel te realiseren.

Er kan in antwoord hierop worden verwezen naar het onderzoek dat vooraf ging aan de opmaak van het GRUP. Er werd een plan-MER opgemaakt waarin objectief onderzoek is

gebeurd naar de milieueffecten van een aantal redelijk geachte alternatieven voor de aanduiding van onder andere woongebieden, bedrijventerreinen, een multifunctioneel sportstadion en kantoorachtigen. Over dit plan-MER (kennisgeving) werd een consultatieperiode gehouden van 15 januari 2015 tot en met 13 februari 2015. Het kennisgevingsdossier was gedurende de terinzagelegging te raadplegen op het stad- of gemeentehuis van Brugge, Oostkamp, Zedelgem en Zuienkerke, bij Ruimte Vlaanderen, bij de dienst MER en via de website van de dienst MER. Dit werd aangekondigd via de website van de dienst MER, via de krant 'Het Laatste Nieuws' (publicatie 15 januari 2015) en via aanplakking op de officiële aanplakplaatsen. Parallel aan de terinzagelegging werden de adviezen bij de administraties en openbare besturen gevraagd.

Na een overlegvergadering met de betrokkenen (27 februari 2015) zijn de richtlijnen voor opstelling van het plan-MER opgesteld door de dienst MER. De richtlijnen hebben betrekking op de inhoudsafbakening, reikwijdte, detailleringgraad en aanpak van het op te stellen plan-MER. De ontvangen inspraakreacties en adviezen zijn in de richtlijnen meegenomen. Deze richtlijnen werden op 23 maart 2015 door de dienst MER vastgesteld. Op 30 november 2015 werd een ontwerptekstbespreking over het ontwerp plan-MER met de betrokken adviesinstanties georganiseerd. Op basis van de bespreking en de uitgebrachte adviezen werd het MER aangepast.

Het plan-MER werd goedgekeurd door de bevoegde dienst MER op 19 mei 2016. Dit onderzoek gebeurde onafhankelijk, grondig en wetenschappelijk en er werd voldoende rekening gehouden met de verschillende inspraakreacties.

Vervolgens werd het voorontwerp-GRUP voorgelegd aan de adviserende instanties en de lokale besturen in een plenaire vergadering en aan SARO waarin het maatschappelijk middenveld is vertegenwoordigd. Minstens werd dus gepeild naar het draagvlak voor dit plan bij de lokale besturen en de vertegenwoordigers van het middenveld. Met de adviezen werd vervolgens rekening gehouden bij de voorlopige vaststelling van het plan. Op basis van dit onderzoek nam de Vlaamse Regering op 18 november 2016 (voorlopige vaststelling) een gemotiveerde beslissing over het plan. De lokale besturen werden bovendien uitgenodigd een advies te formuleren over het ontwerp-GRUP tijdens het openbaar onderzoek. Voorliggend plan heeft dus de door de decreetgever voorziene procedure, met de daarin voorziene inspraakmogelijkheden voor burgers en overheden volledig en correct doorlopen en voldoet daarmee aan de wettelijke vereisten.

Eveneens wordt verwezen naar de specifieke rol die een overheid heeft in de samenleving. Het is duidelijk dat een zeer grootschalig en complex project, zoals ook voorliggend GRUP, steeds voor- en tegenstanders heeft. De specifieke rol van de overheid houdt in dat zij na het voeren van onderzoek en afweging, de in het geding zijnde (deel)belangen, de taak heeft beslissingen te nemen die voor de hele samenleving van belang zijn. In de aanloop van en de besluitvorming rond voorliggend GRUP heeft de Vlaamse Regering steeds grondig de deelbelangen afgewogen en een gemotiveerde beslissing genomen in functie van het algemeen belang.

Bovendien zijn in het kader van het openbaar onderzoek eveneens bezwaren, opmerkingen en adviezen die aantonen dat voor voorliggende visie weldegelijk een maatschappelijk draagvlak bestaat.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gewezen op de schending van het 'zorgvuldigheidsbeginsel', van 'het vertrouwensbeginsel', het 'rechtszekerheidsbeginsel' en het 'redelijkheidsbeginsel' waaraan de Vlaamse Regering gebonden is.

Het zorgvuldigheidsbeginsel, als algemeen beginsel van behoorlijk bestuur, houdt in dat het bestuur zijn beslissing op zorgvuldige wijze moet voorbereiden. Dit impliceert dat de beslissing dient te steunen op werkelijk bestaande en concrete feiten die met de vereiste zorgvuldigheid werden vastgesteld. De zorgvuldigheid verplicht de overheid onder meer om zorgvuldig te werk te gaan bij de voorbereiding van de beslissing en ervoor te zorgen dat de feitelijke en juridische aspecten van het dossier deugdelijk onderzocht worden, zodat de overheid met kennis van zaken kan beslissen (zie bijvoorbeeld Raad van State van 22 november 2012, nr. 221.475, De Wolf; Raad van State van 21 januari 2014, nr. 226.148, Hermans). De herneming van de betreffende deelplannen van het GRUP 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge' werd aan een volledig nieuw milieuonderzoek onderworpen. Er werd een plan-MER opgemaakt waarin de invulling (al dan niet gewijzigd) van deze gebieden samen met diverse alternatieven grondig en op wetenschappelijke wijze werd onderzocht. Op basis van dit onderzoek nam de Vlaamse Regering op 18 november 2016 een gemotiveerde beslissing bij de voorlopige vaststelling over het ontwerpplan.

Het vertrouwensbeginsel houdt in dat het de burger moet kunnen betrouwen op een vaste gedragslijn van de overheid, op of toezeggingen of beloften die de overheid in een concreet geval heeft gedaan. De schending van dit beginsel impliceert een vergissing vanwege het bestuur, het ten gevolge van deze vergissing verlenen van een voordeel aan een rechtsonderhorige en de afwezigheid van gewichtige redenen om de rechtsonderhorige dat voordeel te ontnemen (zie bijvoorbeeld RvS 17 maart 1987, nr. 27.685, Vermeulen; Raad van State van 15 juni 2004, nr. 132.404, nv Aveve).

Er valt moeilijk in te zien, noch wordt in de bezwaren, opmerkingen en adviezen aangetoond op welke wijze voldaan is aan voornoemde voorwaarden om tot een schending van het vertrouwensbeginsel te kunnen besluiten, zeker nu de overheid bij het nemen van haar beslissing op zorgvuldige wijze is tewerk gegaan, zoals hierboven werd uiteengezet.

Hetzelfde geldt voor het 'rechtszekerheidsbeginsel' dat inhoudt dat het recht voorzienbaar en toegankelijk dient te zijn zodat de burger in staat is de rechtsgevolgen van zijn handelingen op voorhand in te schatten en dat de burger moet kunnen vertrouwen op een zekere standvastigheid bij het bestuur.

Bij het uitoefenen van een discretionaire bevoegdheid moet het bestuur het redelijkheidsbeginsel respecteren. Om na te gaan of het bestuur de grenzen van de redelijkheid niet heeft overschreden, beschikt de rechter over een marginale toetsingsbevoegdheid. Enkel de kennelijke wanverhouding tot de feiten waarop de beslissing is gesteund, kan worden gesanctioneerd. Hierbij kan de rechter de beoordeling niet overdoen in de plaats van het bestuur maar enkel dat oordeel onwettig vinden wanneer het tegen alle redelijkheid ingaat, bijvoorbeeld wanneer de door het bestuur geponeerde verhouding tussen beslissing en feiten in werkelijkheid volkomen ontbreekt.

Er valt moeilijk in te zien, noch wordt in de bezwaren, opmerkingen en adviezen aangetoond op welke wijze het redelijkheidsbeginsel is geschonden, zeker nu de overheid

bij het nemen van haar beslissing op zorgvuldige wijze is te werk gegaan, zoals hierboven werd uiteengezet.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt een gebrek aan een toekomstgerichte visie over het voorgestelde ruimtegebruik binnen het voorlopig vastgestelde ontwerp-GRUP 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge' aangehaald, dit ondanks de aangekondigde betonstop tegen 2040. Ten noorden van de Brugse agglomeratie worden tientallen hectare open polderruimte bedreigd door de aanleg van bedrijventerreinen en een voetbalstadion met bijhorende grote parkeeroppervlakten. Ten zuiden van de Brugse agglomeratie wordt de zo gewaardeerde groene gordel rond Brugge beschadigd door de inplanting van zogenaamd hoogwaardige bedrijven binnen hoge kantoorgebouwen in het Chartreusegebied. Ook het meer zuidelijk gelegen Sint-Elooi te Zedelgem dreigt het slachtoffer te worden van een onverantwoorde ruimtebezetting door industrie. Met dit GRUP 'wint' de regio aan 114 hectare beton voor industrie. Daarnaast zorgt het ontdubbelen van het stadion in Sint-Andries en de inname van nieuwe recreatieterreinen en industrie voor een totaal verlies van 214 hectare.

Voorliggend GRUP betreft de herneming van een aantal door de Raad van State vernietigde deelplannen uit het GRUP 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge' zoals door de Vlaamse Regering definitief vastgesteld op 4 februari 2011. Met dit voorliggend plan wordt niet gewijzigd aan de visie die op het regionaalstedelijk gebied Brugge werd ontwikkeld en waar een overlegproces aan voorafging. De principes en ruimtelijke concepten werden door de Raad van State bij de gevoerde vernietigingsprocedures niet in vraag gesteld en zijn nog steeds actueel. In het kader van voorliggend GRUP worden op basis van voortschrijdend inzicht en een nieuw milieuonderzoek een aantal herbestemmingen doorgevoerd die kaderen binnen deze visie. In de toelichtingsnota wordt in hoofdstuk 5 en opnieuw bij elk deelplan ingegaan op de ruimtelijke visie die aan de basis van voorliggend GRUP ligt. Dat de bezwaarindieners hierop een andere visie hebben, doet niets af aan het feit dat voorliggend GRUP weldegelijk gebaseerd is op een toekomstgerichte visie. Hieruit kan worden afgeleid dat de stelling van voorliggend GRUP niet gebaseerd is op een uitgewerkte visie kennelijk onjuist is.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

Een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen geven aan dat het GRUP grondig herwerkt moet worden vanuit een heel andere visie dan die waaruit het geschreven is. Er is binnen dit GRUP een gebrek aan een globale en strategische en toekomstig gerichte visie. 'Zero impact' moet het uitgangspunt zijn, met eventueel enkele stevig beargumenteerde uitzonderingen van 'low impact' en met liefst een aantal constructieve plannen om eindelijk recht te doen aan de Vlaamse idealen van goede ruimtelijke ordening.

Voorliggend GRUP geeft conform de bepalingen van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (hierna VCRO) uitvoering aan de principes van het RSV. Op de principes van het RSV en de doorvertaling ervan in de globale visie op het regionaalstedelijk gebied en in verschillende deelplannen wordt zoals hierboven ook aangehaald uitvoerig ingegaan in de toelichtingsnota. Bezwaren, opmerkingen en adviezen zijn het kennelijk niet eens met de visie die aan de basis van het GRUP ligt. De kritiek blijft echter beperkt tot eerder algemene beweringen en vormt derhalve opportuniteitskritiek.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

2. Strijdigheid met het Witboek Ruimte Vlaanderen (BRV)

Een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen verwijzen naar de algemene doelstelling van het ruimtelijk beleid in het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, waarbij als hoofdprincipe voor de ruimtelijke ontwikkeling "meer doen met minder ruimte" wordt vooropgesteld. Doel is het ruimtelijk rendement te verhogen met een zorgvuldig en duurzaam ruimtegebruik via intensivering, verweving, hergebruik en tijdelijk ruimtegebruik. Ook wordt aangegeven dat voorliggend plan strijdig is met het BRV. Bovendien wordt gevraagd in voorliggend plan de principes van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen onmiddellijk toe te passen.

Conform de bepalingen van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening moet voorliggend GRUP uitvoering geven aan de bepalingen van het RSV. Het BRV kan op dit ogenblik nog niet zonder meer worden gebruikt als juridische basis voor voorliggend GRUP omdat dit nog niet juridisch bindend is. Het Witboek heeft geen juridische waarde en moet nog een volledige procedure doorlopen. Dit betekent dat voorliggend plan niet moet getoetst worden aan de principes die in het BRV zijn ingeschreven.
De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

3. Bedrijvigheid

3.1. Goede ruimtelijke ordening

Een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen stelt dat er geen toets aan de goede ruimtelijke ordening gebeurde met betrekking tot de bedrijventerreinen. De bestaande bedrijventerreinen hebben een beperkte bouwhoogte, zodat het creëren van bijkomende bedrijvigheid op deze bestaande bedrijventerreinen wordt genegeerd. Er zou in kubieke meters moeten worden gerekend eerder dan in hectare. Voorts stellen zij dat de bestaande bedrijventerreinen inefficiënt worden benut. Er wordt verwezen naar het ontbreken van gezamenlijke parkings. Het voorgenomen plan zou geen melding maken van initiatieven die hierrond werken.

Vooreerst maken de bezwaren, opmerkingen en adviezen niet aannemelijk om welke redenen er in volume eerder dan in hectare zou moeten worden gerekend. Het betreft een keuze van de planopstellers om de verschillende oppervlaktes in hectare te berekenen. Overigens worden de oppervlaktes in het RSV en alle behoeftestudies die ter zake werden gehanteerd om de behoefte te berekenen, ook in hectare berekend. Het gaat dus om een gebruikelijke werkwijze die voldoende mogelijkheden biedt om bij de realisatie van het bedrijventerrein de nodige specifieke opties inzake hoogte en aanleg te nemen.

Voorts stellen de bezwaren, opmerkingen en adviezen de nood aan bijkomende bedrijvigheid in vraag. Hiertoe kan worden verwezen naar de eerdere motivering over de noodzaak aan bedrijvigheid in het regionaalstedelijk gebied Brugge. De bezwaren, opmerkingen en adviezen maken niet aannemelijk dat de behoefte aan bedrijvigheid in het regionaalstedelijk gebied Brugge zou kunnen worden voldaan door de regels betreffende de bouwhoogte in de bestaande bedrijventerreinen te verhogen. Er wordt vanuit gegaan dat het louter wijzigen van de bouwhoogte van bestaande bedrijventerreinen aan de behoefte voor nieuwe bedrijventerreinen zou voldoen. Zij staven deze bewering evenwel niet.

Voorts beperkt het bezwaar zich tot opportuniteitskritiek over de benutting van de bestaande bedrijventerreinen. Dat niet elk bedrijventerrein een gezamenlijke parking heeft, zal nog moeten blijken aan de hand van concrete aanvragen en ontkracht de behoefte aan oppervlakte voor nieuwe bedrijventerreinen niet. Deze behoefte blijft bestaan, ook wanneer er initiatieven worden genomen om gezamenlijke parkings te voorzien. Bovendien zijn voor elk van de bedrijventerreinen bepalingen opgenomen in de stedenbouwkundige voorschriften die het parkeren vastleggen:

- Voor Chartreuse, De Spie en Sint-Elooi is het volgende opgenomen: *"De parkeervraag dient te worden afgewikkeld binnen de afbakening van het bedrijventerrein. Deze parkeervraag moet gegroepeerd en/of meerlagig worden afgewikkeld op niveau van het bedrijventerrein."*
- Voor Blauwe Toren is opgenomen dat als volgt geformuleerd: *"De parkeervraag dient te worden afgewikkeld binnen de afbakening van het bedrijventerrein. Deze parkeervraag kan worden afgewikkeld op niveau van het individuele bedrijfsperceel of gebundeld op niveau van het bedrijventerrein."* Het gaat hier immers om een grotendeels gerealiseerd bedrijventerrein.
- Voor het bedrijventerrein Blankenbergse Steenweg is opgenomen: *"De parkeervraag mag niet worden afgewend op het openbaar domein. Het voorzien van een gemeenschappelijk parkeeraanbod voor het bedrijventerrein in de aangrenzende zone voor stedelijke activiteiten is verplicht, zoals bepaald in artikel 3.7.* "

Wat de bezwaren, opmerkingen en adviezen met betrekking tot de gemeenschappelijke voorzieningen van de parking betreft, zijn, rekening houdend met het bovenstaande de bemerkingen onduidelijk. Er valt bovendien niet in te zien op welke wijze het voorzien van gemeenschappelijke voorzieningen voor de parking de behoefte voor bedrijventerreinen in het regionaalstedelijk gebied Brugge wijzigt.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

3.2. Bestaande aanbod

Een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen stellen vragen bij het nog beschikbare aanbod en stellen dat het aanbod aan bedrijfsruimte is onderschat. Er wordt aangegeven dat een optelsom van ongebruikte percelen in het stedelijk binnenhavengebied van Brugge tussen de Ringlaan op Sint-Pieters en de Herdersbrug over het Boudewijnkanaal reeds een industrieruimte van 41 hectare oplevert. Het nabijgelegen bedrijventerrein voor watergebonden bedrijvigheid werd niet grondig onderzocht op mogelijkheden voor de bestaande vraag naar bedrijfsoppervlakte. Door herschikking, intensiever gebruik en herbestemming kan heel wat ruimte ter beschikking worden gesteld van nieuwe bedrijvigheid. Ook wordt aangegeven dat geen rekening werd gehouden met de, in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Brugge aangekondigde, herstructurering van verschillende bedrijventerreinen, waaronder de Blauwe Toren. Naast argumenten met betrekking tot het bestaande aanbod gaan een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen in op verschuivingen naar shortsea shipping en verschuivingen naar de passagiersvraag (gekoppeld aan een gewijzigde ruimtevraag, koppeling aan activiteiten aan deze van de haven van Antwerpen en gewijzigde nood aan watergebonden bedrijventerreinen). Ook wordt gewezen op een weinig zuinig ruimtegebruik van de beschikbare gronden in het havengebied.

In antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat hierbij uit het oog verloren wordt dat het merendeel van deze 41 hectare percelen zijn die bedoeld zijn

als toekomstige uitbreidingsmogelijkheden voor de bedrijven die deze gronden hebben aangekocht en er reeds gevestigd zijn. De opbouw en uitrusting van een bedrijf is vaak een proces van meerdere jaren zodat niet alle percelen onmiddellijk na de aankoop worden bebouwd. Bovendien betreft het hier gronden die conform de beslissing van de Vlaamse Regering van 19 juni 2009 over het GRUP 'Afbakening zeehaven Zeebrugge' gelegen en bestemd zijn binnen de perimeter van het zeehavengebied als havengebonden bedrijvigheid. Hierdoor kunnen deze percelen niet worden aangewend in functie van het voldoen aan de behoefte voor regionale bedrijvigheid in het kader van het regionaalstedelijk gebied maar enkel in functie van water- en havengebonden bedrijvigheid. Zodoende konden ze niet worden meegenomen in het zoeken naar een geschikt aanbod voor de regionale bedrijvigheid. Ook de in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan aangekondigde herstructurering van de gronden op Blauwe Toren werd in dat kader niet meegerekend omdat het hier in de eerste plaats een herstructurering naar functies betreft (en dus niet ruimtelijk). Bovendien blijkt uit geen enkel bepaling van de VCRO dat een GRUP zich zou moeten conformeren aan een gemeentelijk ruimtelijk structuurplan.

Eenzelfde redenering geldt voor de vraag in de bezwaren, opmerkingen en adviezen met betrekking tot een onderzoek naar nood aan water- en havengebonden bedrijventerreinen. Voorliggend GRUP biedt een antwoord aan de nood aan bedrijven binnen het regionaalstedelijk gebied Brugge en komt niet tegemoet aan de al dan niet bestaande nood aan bijkomende haventerreinen. Voor deze laatste werd zoals hoger aangehaald een perimeter vastgesteld door de Vlaamse Regering waarbinnen de ruimte voor havengebonden bedrijvigheid is vastgelegd. In voorliggend GRUP kunnen geen uitspraken gedaan worden over het (gebruik van het) havengebied.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

Een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen stellen dat er geen rekening wordt gehouden met de potenties die er zijn door niet alleen in m^2, maar ook in m^3 te rekenen: er is veel ruimte bovenop de enkele laag van bedrijfsgebouwen. Er is geen rekening gehouden met de verloren ruimte door het niet gemeenschappelijk in te vullen van niet-productieve ruimte als parkings, restgroen,... De basisprincipes van het RSV worden met dit GRUP geschonden.

Voorliggend GRUP geeft uitvoering aan het richtinggevend en bindend gedeelte van het RSV. Brugge wordt in het bindend gedeelte aangeduid als regionaalstedelijk gebied. De bindende bepalingen van het RSV bepalen over de afbakening van bedrijventerreinen als volgt (p. 483):

"De behoefte aan uit te rusten bedrijventerreinen wordt vastgesteld op 10.000 hectare tot 2007. Hiervan zal in aanlegplannen 6.000 hectare worden afgebakend als bedrijventerrein en 4.000 hectare als reservebedrijventerrein.

De bijkomende behoefte is opgenomen in punt 6. Vertaling van de kwantitatieve opties met betrekking tot economische activiteiten in de ruimteboekhouding.

De verhouding naar categorie en naar locatie van de af te bakenen nieuwe bedrijventerreinen is als volgt:

- 80-85 % als lokale en regionale bedrijventerreinen of bedrijventerreinen voor historisch gegroeide bedrijven in de economische knooppunten

- 15-20 % als lokale bedrijventerreinen en als bedrijventerrein voor historisch gegroeid bedrijven in gemeenten buiten de economische knooppunten

De regionale bedrijventerreinen in de grootstedelijke- en de regionaalstedelijke gebieden en in de economische knooppunten in het economisch netwerk van het Albertkanaal, en de bedrijventerreinen voor historisch gegroeide bedrijven worden door het Vlaams Gewest in de gewestplannen of in GRUP's afgebakend."

Wat ten slotte de gemeenschappelijke voorzieningen van de parking betreft, zijn de bezwaren onduidelijk. Op de locatie 'Blankenbergse Steenweg' of op de locatie 'De Spie' moet een gemeenschappelijke parking worden voorzien voor het stadion en de bedrijven, zodat deze locaties, althans vanuit het oogpunt van een aantal bezwaarindieners, aan de vereisten van zuinig ruimtegebruik voldoen. Er valt bovendien niet in te zien op welke wijze het voorzien van gemeenschappelijke voorzieningen voor de parking de behoefte voor bedrijventerreinen in het regionaalstedelijk gebied Brugge wijzigt.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

Een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen vragen om het in het plan bestemde aanbod aan bijkomende bedrijventerreinen gefaseerd op de markt te brengen. Door al deze gronden gelijktijdig op de markt te brengen dreigt de leegstand op bestaande industrieterreinen toe te nemen en wordt ondoordacht met open ruimte omgesprongen.

Voorliggend plan voorziet in bestemmingswijzigingen in functie bedrijvigheid op basis van een concrete behoefte. Dit houdt in dat aspecten zoals leegstand op bestaande terreinen, voor zover deze binnen het regionaalstedelijk gebied gelegen zijn, mee in rekening zijn gebracht om de behoefte te bepalen. Door expliciet een aantal plekken in het regionaalstedelijk gebied te voorzien in functie van bedrijvigheid wordt voorkomen dat op andere minder geschikte plekken bijkomende open ruimte wordt aangesneden in functie van bedrijvigheid. Gezien het tekort aan bedrijventerrein in het regionaalstedelijk gebied Brugge (zie hoger) dringt een fasering zich niet op.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt aangehaald dat in het voorliggend GRUP wordt geopteerd om 111 hectare, en daarbovenop nog 24 hectare extra, volledig in te vullen als louter regionale bedrijvigheid. De vraag wordt gesteld hoe het gewest hiermee concreet zal omgaan in de toekomst voor wat betreft vragen omtrent lokale bedrijvigheid binnen het regionaalstedelijk gebied en daarbuiten.

Voorliggend GRUP geeft uitvoering aan de principes van het RSV. De stad Brugge wordt overeenkomstig de bindende bepalingen van het RSV (p. 477) ingedeeld als regionaalstedelijk gebied. De bindende bepalingen van het RSV bepalen over de afbakening van bedrijventerreinen als volgt (p. 483):

"De behoefte aan uit te rusten bedrijventerreinen wordt vastgesteld op 10.000 hectare tot 2007. Hiervan zal in aanlegplannen 6.000 hectare worden afgebakend als bedrijventerrein en 4.000 hectare als reservebedrijventerrein.

De bijkomende behoefte is opgenomen in punt 6. Vertaling van de kwantitatieve opties

met betrekking tot economische activiteiten in de ruimteboekhouding.

De verhouding naar categorie en naar locatie van de af te bakenen nieuwe bedrijventerreinen is als volgt:

- 80-85 % als lokale en regionale bedrijventerreinen of bedrijventerreinen voor historisch gegroeide bedrijven in de economische knooppunten

- 15-20 % als lokale bedrijventerreinen en als bedrijventerrein voor historisch gegroeid bedrijven in gemeenten buiten de economische knooppunten

De regionale bedrijventerreinen in de grootstedelijke- en de regionaalstedelijke gebieden en in de economische knooppunten in het economisch netwerk van het Albertkanaal, en de bedrijventerreinen voor historisch gegroeide bedrijven worden door het Vlaams Gewest in de gewestplannen of in GRUP's afgebakend."

Dit betekent dat voorliggend plan met daarin een hierboven aangetoonde behoefte aan bedrijvigheid geen uitspraak doet over de noodzaak aan lokale bedrijvigheid. Bovendien worden in het plan bedrijventerrein bestemd die eveneens lokale bedrijven toelaten. De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

4. Zorgvuldig en zuinig ruimtegebruik

In een aanzienlijk aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat het GRUP zou ingaan tegen het principe van zorgvuldig ruimtegebruik, zuinig ruimtegebruik en duurzaam ruimtegebruik. Ook wordt gesteld dat voorliggend plan de ruimtelijke draagkracht overschrijdt.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen omtrent de vermeende schending van het beleidsprincipe van het "zorgvuldig ruimtegebruik" in het GRUP moet worden verworpen want missen feitelijke grondslag.

Zo werd er wel degelijk rekening gehouden met het beleidsprincipe van het zorgvuldig ruimtegebruik (cfr. RSV) en werd in het ontwerp GRUP een duurzaam ruimtegebruik (cfr. de principes opgelegd in artikel 1.1.4 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO)) nagestreefd.

Overeenkomstig artikel 2, 2° van het besluit van de Vlaamse Regering van 11 april 2008 tot vaststelling van de nadere regels met betrekking tot de vorm en de inhoud van de RUP's, kunnen inrichtingsvoorschriften bijvoorbeeld handelen over de beeldwaarde, de ontsluiting, het verzekeren van duurzaam ruimtegebruik en het garanderen van goed nabuurschap met naastliggende gebieden.

Uit artikel 1.1.4 van de VCRO, vloeit voort dat naar een duurzaam ruimtegebruik moet worden gestreefd dat de maatschappelijke behoeften gelijktijdig tegen elkaar moeten worden afgewogen en dat ruimtelijke kwaliteit moet worden nagestreefd. Dit is in casu wel degelijk gebeurd.

Artikel 1.1.4 VCRO is een algemene beginselbepaling, waaruit niet kan worden afgeleid dat er een algemene verplichting zou bestaan om een plan niet vast te stellen van zodra het een zekere invloed heeft op de ruimtelijke draagkracht. Elk plan kan immers een zekere mate van inname van de ruimte met zich meebrengen.

Voorliggend plan is het resultaat van het afbakeningsproces van het regionaalstedelijk gebied Brugge. Daarin werd expliciet vertrokken van de principes van het RSV waarbij zorgvuldig/zuinig/duurzaam ruimtegebruik centraal staan. Dit werd onder meer vertaald in volgende doelstellingen: toewijzen van een rol aan de verschillende entiteiten van het regionaalstedelijk gebied Brugge, optimaliseren van het uitstekend woon- en leefklimaat van het regionaalstedelijk gebied Brugge, ruimte bieden voor verzorgende en economische functies en stimuleren van de economisch dynamiek, optimaliseren van de verkeers- en vervoersinfrastructuur en benutten van openbaar vervoerspotenties ter sturing van stedelijke ontwikkelingen en op een gerichte manier functie geven aan groene open ruimtegebieden ter vrijwaring van open ruimtekwaliteiten. Deze doelstellingen en de daaruit volgende ruimtelijke concepten zijn uitdrukkelijk in de toelichtingsnota bij het GRUP opgenomen.

Verder werden deze principes concreet gemaakt voor elk deelplan; zowel toelichtend uitgelegd, als een aandachtspunt bij de doorvertaling van de milderende maatregelen en verordenend doorvertaald:

- **Klein Appelmoes:**
  - Dit gebied wordt ingezet om de Groene Gordel verder te versterken en te beschermen. In het kader daarvan wordt in de toelichtingsnota aandacht gevraagd voor het niet overschrijden van de ruimtelijke draagkracht van het gebied en wordt aangegeven dat de voorziene verweving van functies noch de aanwezige of te realiseren bestemmingen in de onmiddellijke omgeving, noch de gewenste ruimtelijke structuur in het gedrang kan brengen of verstoren.
  - Parkgebied: In artikel 1.2 worden daartoe hoog dynamische recreatieve activiteiten uitgesloten en is volgende bepaling opgenomen *"Er moet rekening gehouden worden met de schaal en de ruimtelijke impact van deze activiteiten. Daarbij wordt, onverminderd de bepalingen van artikel 1.1, ten minste aandacht besteed aan:*
    - *de relatie met de in de omgeving aanwezige functies;*
    - *de invloed op de omgeving wat betreft het aantal te verwachten gebruikers of bezoekers;*
    - *de invloed op de mobiliteit en de verkeersleefbaarheid;*
    - *de relatie met de in de omgeving van het gebied vastgelegde bestemmingen."*
  - Woongebied: in artikel 3.2 wordt het volgende aangegeven: *"Alle handelingen die nodig of nuttig zijn voor de realisatie van de bestemming zijn toegelaten voor zover ze wat schaal en ruimtelijke impact betreft verenigbaar zijn met de omgeving. Daarbij wordt ten minste aandacht besteed aan:*
    - *de relatie met de in de omgeving aanwezige functies;*
    - *de invloed op de omgeving wat betreft het aantal te verwachten gebruikers, bewoners of bezoekers;*
    - *de invloed op de mobiliteit en de verkeersleefbaarheid;*
    - *de relatie met de in de omgeving van het woongebied vastgelegde bestemmingen;*
    - *de bestaande of gewenste woondichtheid."*

- **Lac Van Loppem:**
  - De omgeving van de Lac in Loppem biedt uitzonderlijke mogelijkheden voor ruimtelijke kwaliteit (waterplas met parklandschap errond), onder meer

omwille van de goede bereikbaarheid binnen het regionaalstedelijk gebied. Het gebied is geschikt voor activiteiten aanvullend aan het wonen. Deze activiteiten aanvullend aan het wonen worden gekoppeld aan het niveau van het functioneren van de Autobaan. Het functioneren van dergelijke activiteiten kan niet gekoppeld zijn aan de E40 omdat de activiteiten van dergelijk hoog niveau de draagkracht van de plek zouden overschrijden. Een congrescentrum, groothandel en regionale bedrijven die functioneren op het niveau van de E40 is bijvoorbeeld ruimtelijk niet haalbaar. Een restaurant en/of hotel met vergadermogelijkheden zouden dat bijvoorbeeld wel kunnen zijn. Ook de bestaande manege overschrijdt de draagkracht van de plek niet.

- Bij het parkgebied is in artikel 2.3 het volgende opgenomen: *"Door het toepassen van een compacte bebouwing wordt het bebouwen van de oeverstroken beperkt. Bebouwing volledig in het water wordt niet toegelaten. Alle handelingen die nodig of nuttig zijn om de bestemming te realiseren, zijn toegelaten voor zover ze, wat schaal en ruimtelijke impact betreft, verenigbaar zijn met de omgeving. Daarbij wordt aandacht besteed aan de relatie met de functies die aanwezig zijn in de omgeving, in combinatie met de na te streven woondichtheid van het gebied."*
- Bij het voorschrift voor het gebied voor wegenis is in artikel 3.2 het volgende opgenomen: *"Gronden die niet voor de inrichting of het functioneren van de wegeninfrastructuur gebruikt worden, worden op een kwaliteitsvolle manier geïntegreerd in de omgeving."*

- **Chartreuse:**
  - In de toelichtingsnota staat het volgende vermeld: *" In functie van het creëren van een duidelijke identiteit en in kader van zorgvuldig ruimtegebruik is het wenselijk daarbij zoveel mogelijk gebruik te maken van hoogbouw."*
  - In artikel 1.2 zijn in het kader van zorgvuldig ruimtegebruik verordenende elementen opgenomen zoals *"De gebouwen zijn meerlagig indien de activiteit dit toelaat. Bestaande gebouwen die hieraan niet voldoen kunnen behouden blijven. Parkeren wordt gegroepeerd. De aanleg van niet-bebouwde en niet-verharde ruimtes moet zodanig gebeuren dat het geheel een parkkarakter verkrijgt. Afsluitingen worden verwerkt in groenelementen."*
  - In artikel 2.2 werd met betrekking tot ruimtelijke draagkracht gesteld dat: *"Er moet rekening gehouden worden met de schaal en de ruimtelijke impact van deze activiteiten. Daarbij wordt, onverminderd de bepalingen van artikel 2.1, ten minste aandacht besteed aan:*
    - *de relatie met de in de omgeving aanwezige functies;*
    - *de invloed op de omgeving wat betreft het aantal te verwachten gebruikers of bezoekers;*
    - *de invloed op de mobiliteit en de verkeersleefbaarheid;*
    - *de relatie met de in de omgeving van het gebied vastgelegde bestemmingen."*
  - Een gelijkaardige bepaling werd in artikel 3.2 (woongebied) opgenomen: *"Alle handelingen die nodig of nuttig zijn om de bestemming te realiseren, zijn toegelaten voor zover ze, wat schaal en ruimtelijke impact betreft, verenigbaar zijn met de omgeving. Daarbij wordt aandacht besteed aan de relatie met de functies die aanwezig zijn in de omgeving, in combinatie met de na te streven woondichtheid van het gebied."*

- Bij de zone voor kantoorachtigen werd toelichtend opgenomen dat zorgvuldig ruimtegebruik een algemeen principe is voor een bedrijventerrein. *"Bij de beoordeling van de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning wordt niet alleen rekening gehouden met het zorgvuldig ruimtegebruik maar ook onder meer met:*
    - *de invloed op de mobiliteit en de verkeersleefbaarheid;*
    - *de relatie met de in de omgeving van het gebied vastgelegde bestemmingen;*
    - *de inpassing in de omgeving."*
- Dit wordt in artikel 4.3 eveneens verordenend vastgelegd: *" Alle handelingen die nodig of nuttig zijn voor de realisatie van de bestemming zijn toegelaten voor zover ze rekening houden met zorgvuldig ruimtegebruik. Daarbij wordt minstens aandacht besteed aan:*
    - *het optimaal gebruiken van de percelen, echter rekening houdend met de verplichtingen inzake veiligheid;*
    - *de mogelijkheid om bepaalde diensten onder te brengen in gemeenschappelijke gebouwen op het bedrijventerrein;*
    - *het groeperen en organiseren op het bedrijventerrein van parkeermogelijkheden op eigen terrein voor de gebruikers en bezoekers (inclusief fietsenstallingen)."*
- Ook wordt toelichtend en verordenend vastgelegd (artikel 4.6) dat naast het aantrekken van de geschikte bedrijvigheid, het ook noodzakelijk is voldoende aandacht te besteden aan het nastreven van zorgvuldig ruimtegebruik zodat de plek voldoende intens benut wordt. Dit betekent dat activiteiten zoveel mogelijk gestapeld worden. Dit kan in de vorm van bedrijfsverzamelgebouwen. Een minimum aantal bouwlagen wordt in dit stedenbouwkundig voorschrift niet vastgelegd, onder meer omwille van de beperkingen die aan dit bedrijventerrein worden gelegd vanuit onder meer de aanvliegroutes voor vleermuizen en de nabijheid van het Groot Magdalenagoed. Wel wordt een maximaal aantal bouwlagen vastgelegd.
- In functie van zorgvuldig ruimtegebruik zijn eveneens in artikel 4.7 volgende principes met betrekking tot het parkeren: *"De parkeervraag dient te worden afgewikkeld binnen de afbakening van het bedrijventerrein. Deze parkeervraag moet gegroepeerd en/of meerlagig worden afgewikkeld op niveau van het bedrijventerrein."*
- Bovendien dient elke aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning te worden beoordeeld aan de hand van volgende criteria (artikel 4.10):
    - *"zorgvuldig ruimtegebruik;*
    - *een kwaliteitsvolle aanleg van het plangebied met aandacht voor kwalitatieve architecturale vormgeving en landschappelijke integratie van het bedrijventerrein;*
    - *het beperken van bodemverstoring, rekening houdend met plaatselijke bodemkenmerken en voorkomen van kwetsbare bodems;*
    - *kwalitatieve inrichting van het openbaar domein met zorg voor groene ruimtes, de wijze van ontsluiting en parkeren (voor gemotoriseerd en niet gemotoriseerd verkeer) en inrichting van de terreinen en gebouwen;*
    - *de relatie met de in de omgeving aanwezige functies;*
    - *de invloed op de omgeving wat betreft het aantal te verwachten gebruikers, bewoners of bezoekers."*

- In artikel 5.2 is ook het volgende opgenomen: " *Gronden die niet voor de inrichting of het functioneren van de wegeninfrastructuur gebruikt worden, worden op een kwaliteitsvolle manier geïntegreerd in de omgeving."*

- **Parkbegraafplaats**
  - In artikel 1.3 werd met betrekking tot ruimtelijke draagkracht gesteld dat: *"Er moet rekening gehouden worden met de schaal en de ruimtelijke impact van deze activiteiten. Daarbij wordt, onverminderd de bepalingen van artikel 1.1, ten minste aandacht besteed aan:*
    - *de relatie met de in de omgeving aanwezige functies;*
    - *de invloed op de omgeving wat betreft het aantal te verwachten gebruikers of bezoekers;*
    - *de invloed op de mobiliteit en de verkeersleefbaarheid;*
    - *de relatie met de in de omgeving van het gebied vastgelegde bestemmingen."*

- **De Spie**
  - Gezien de specifieke vorm van het terrein zijn vooral de zuidelijke percelen het minst geschikt voor regionale bedrijven met een grote oppervlaktebehoefte. Daarom is in de stedenbouwkundige voorschriften geen minimum perceelgrootte opgelegd.
  - In functie van zorgvuldig ruimtegebruik zijn bepalingen opgenomen in de stedenbouwkundige voorschriften met betrekking tot het parkeren.
  - Ook zijn in artikel 1.3 principes van zorgvuldig ruimtegebruik verordenend opgenomen: *"Alle handelingen die nodig of nuttig zijn voor de realisatie van de bestemming zijn toegelaten voor zover ze rekening houden met zorgvuldig ruimtegebruik. Daarbij wordt minstens aandacht besteed aan:*
    - *het optimaal gebruiken van de percelen, echter rekening houdend met de verplichtingen inzake veiligheid;*
    - *de mogelijkheid om bepaalde diensten onder te brengen in gemeenschappelijke gebouwen op het bedrijventerrein;*
    - *het groeperen en organiseren op het bedrijventerrein van parkeermogelijkheden voor de gebruikers en bezoekers (inclusief fietsenstallingen)."*

    Er staat in artikel 1.8 dat elke aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning zal worden beoordeeld aan de hand van volgende criteria:
    - *"zorgvuldig ruimtegebruik;*
    - *een kwaliteitsvolle aanleg van het plangebied met aandacht voor kwalitatieve architecturale vormgeving en landschappelijke integratie van het bedrijventerrein;*
    - *het beperken van bodemverstoring, rekening houdend met plaatselijke bodemkenmerken en voorkomen van kwetsbare bodems;*
    - *Bij de realisatie van het bedrijventerrein moet voorzien worden in de aanleg van de fietssnelwegverbinding doorheen of langsheen het gebied tussen de Sint-Pietersstraat en de A11."*
  - Eveneens met betrekking tot de in het gebied aanwezige leidingen zijn stedenbouwkundige voorschriften opgenomen die blijk geven van principes van zorgvuldig ruimtegebruik (artikel 1.21): *"(...) Nieuwe leidingen worden gerealiseerd in functie van het optimaal ruimtegebruik van de leidingstraat en met het oog op het behoud van de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving. De*

aanvragen voor vergunningen voor een transportleiding en aanhorigheden worden beoordeeld rekening houdend met de in grondkleur aangegeven bestemming."

- **Blauwe Toren**
  - Bij dit deelplan wordt de nadruk eerder gelegd op een herstructurering naar functies dan wel een herstructurering naar inrichting aangezien dit bedrijventerrein zo goed als volledig ontwikkeld is. Dit sluit niet uit dat in artikel 1.3 principes van zorgvuldig ruimtegebruik verordenend opgenomen zijn: *"Alle handelingen die nodig of nuttig zijn voor de realisatie van de bestemming zijn toegelaten voor zover ze rekening houden met zorgvuldig ruimtegebruik. Daarbij wordt minstens aandacht besteed aan:*
    - *het optimaal gebruiken van de percelen, echter rekening houdend met de verplichtingen inzake veiligheid;*
    - *de mogelijkheid om bepaalde diensten onder te brengen in gemeenschappelijke gebouwen op het bedrijventerrein;*
    - *het groeperen en organiseren op het bedrijventerrein van parkeermogelijkheden voor de gebruikers en bezoekers (inclusief fietsenstallingen)."*
  - In artikel 1.10 is verordenend vastgelegd dat in functie van zorgvuldig ruimtegebruik de parkeervoorzieningen ook gebundeld kunnen worden.

- **Sint-Pietersplas – Blankenbergse Steenweg**
  - In de toelichtingsnota wordt aangegeven dat beide activiteiten (voetbal en bedrijvigheid) een plaats kunnen vinden naast en met elkaar waardoor het gebruik van bepaalde voorzieningen zoals een geclusterde parking mogelijk wordt en dus vanuit ruimte-inname beter te verantwoorden is (dubbel gebruik). Hierop is uitvoerig ingegaan in punt 7.7.3 van de toelichtingsnota.
  - In het gebied voor stedelijke activiteiten is verordenend opgenomen:
    - In artikel 2.1 wordt aangegeven dat de bij een stadion ondersteunende activiteiten enkel zijn toegelaten voor zover ze geïntegreerd worden in het stadiongebouw.
    - In artikel 2.2: *"Alle handelingen die nodig of nuttig zijn voor de realisatie van de bestemming zijn toegelaten voor zover ze wat schaal en ruimtelijke impact betreft verenigbaar zijn met de omgeving. Daarbij wordt ten minste aandacht besteed aan:*
      - *de relatie met de in de omgeving aanwezige functies;*
      - *de invloed op de omgeving wat betreft het aantal te verwachten gebruikers, bewoners of bezoekers;*
      - *de invloed op de mobiliteit en de verkeersleefbaarheid;*
      - *de relatie met de in de omgeving vastgelegde bestemmingen."*
    - In artikel 2.4: *"Elke aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning zal worden beoordeeld aan de hand van volgende criteria:*
      - *zorgvuldig ruimtegebruik;*
      - *een kwaliteitsvolle aanleg van het plangebied;*
      - *de afwerking van de gebouwen en het architecturaal karakter van de site;*
      - *het beperken van bodemverstoring, rekening houdend met plaatselijke bodemkenmerken en voorkomen van kwetsbare bodems;*

- *het organiseren van de ontsluiting; met name infrastructurele maatregelen op niveau van de verbetering van de ontsluiting en het voorzien van buffercapaciteit om op eigen terrein het toekomend en vertrekkend verkeer op te vangen;*
- *het groeperen en organiseren van parkeermogelijkheden voor het stadion en het bedrijventerrein Blankenbergse Steenweg zonder afwenteling op het openbaar domein; met een maximum van 7200 parkeerplaatsen op de site en de directe omgeving;*
- *het inspelen op de bereikbaarheid met het openbaar vervoer en andere ondersteunende maatregelen om het autogebruik naar het voetbalstadion en de onmiddellijke nabijheid te beperken;*
- *de sturing van het verkeer via de N31 en de A11 van/naar het voetbalstadion."*

- In artikel 2.5 (aangepast op basis van bezwaren, opmerkingen en adviezen – zie verder in het besluit bij het deelplan Sint-Pietersplas – Blankenbergse Steenweg): *"Het voorzien van een gemeenschappelijk parkeeraanbod voor het stadion en het aangrenzend bedrijventerrein Blankenbergse Steenweg is verplicht. Deze parkeervraag moet gegroepeerd en/of meerlagig (bovengronds en al dan niet in verschillende volumes) uitgevoerd worden. "*

- In de stedenbouwkundige voorschriften voor het bedrijventerrein is opgenomen:
  - In artikel 3.3: *"Alle handelingen die nodig of nuttig zijn voor de realisatie van de bestemming zijn toegelaten voor zover ze rekening houden met zorgvuldig ruimtegebruik. Daarbij wordt minstens aandacht besteed aan:*
    - *het optimaal gebruiken van de percelen, echter rekening houdend met de verplichtingen inzake veiligheid;*
    - *de mogelijkheid om bepaalde diensten onder te brengen in gemeenschappelijke gebouwen op het bedrijventerrein;*
    - *het groeperen en organiseren op het bedrijventerrein van parkeermogelijkheden voor de gebruikers en bezoekers;*
    - *het afschermen van laad- en losruimten en relevante installaties in de richting van de nabijgelegen woningen."*
  - In artikel 3.7: *"De parkeervraag mag niet worden afgewend op het openbaar domein. Het voorzien van een gemeenschappelijk parkeeraanbod voor het bedrijventerrein in de aangrenzende zone voor stedelijke activiteiten is verplicht, zoals bepaald in artikel 2.6."*
  - In artikel 3.8: *"Elke aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning zal worden beoordeeld aan de hand van volgende criteria:*
    - *zorgvuldig ruimtegebruik;*
    - *een kwaliteitsvolle aanleg van het plangebied met aandacht voor kwalitatieve architecturale vormgeving en landschappelijke integratie van het bedrijventerrein;*
    - *het beperken van bodemverstoring, rekening houdend met plaatselijke bodemkenmerken en voorkomen van kwetsbare bodems;*

- *het organiseren van de ontsluiting met aandacht voor de spreiding van de ontsluiting van bedrijventerreinen 'De Spie' en 'Blankenbergse Steenweg';*
- *het groeperen en organiseren van parkeermogelijkheden voor het voetbalstadion en het bedrijventerrein Blankenbergse Steenweg zonder afwenteling op het openbaar domein."*

- **Sint Elooi**
  - In functie van zorgvuldig ruimtegebruik zijn bepalingen opgenomen in de stedenbouwkundige voorschriften met betrekking tot het parkeren.
  - In artikel 1.3 werd verordenend opgenomen:*" Alle handelingen die nodig of nuttig zijn voor de realisatie van de bestemming, zijn toegelaten voor zover ze rekening houden met zorgvuldig ruimtegebruik. Daarbij wordt minstens aandacht besteed aan:*
    - *het optimale gebruik van de percelen, rekening houdend met de verplichtingen inzake veiligheid;*
    - *de mogelijkheid om bepaalde diensten onder te brengen in gemeenschappelijke gebouwen op het bedrijventerrein;*
    - *het groeperen en organiseren op het bedrijventerrein van parkeermogelijkheden voor de gebruikers en bezoekers (inclusief fietsenstallingen) ;*
    - *het afschermen van laad- en losruimten en relevante installaties in de richting van de omwonenden."*
  - In artikel 1.9 is eveneens opgenomen: *"Elke aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning zal worden beoordeeld aan de hand van volgende criteria:*
    - *zorgvuldig ruimtegebruik;*
    - *een kwaliteitsvolle aanleg van het plangebied met aandacht voor kwalitatieve architecturale vormgeving en landschappelijke integratie van het bedrijventerrein;*
    - *het beperken van bodemverstoring, rekening houdend met plaatselijke bodemkenmerken en voorkomen van kwetsbare bodems;*
    - *het groeperen en organiseren van parkeermogelijkheden zonder afwenteling op het openbaar domein."*

Kortom er is wel degelijk rekening gehouden met het *"beleidsprincipe van zorgvuldig ruimtegebruik"* en met principes van zuinig en duurzaam ruimtegebruik uit het RSV. De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

5. Milieubeoordeling

5.1. Europese richtlijn – klimaattoets - klimaatstrategie

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt verwezen naar de Europese richtlijn in verband met milieueffectrapportage die stelt dat een MER aandacht moet besteden aan de klimaattoets en biodiversiteit. Er wordt gewezen op de groei van de CO_2-emissies van het verkeer als één van de grootste problematieken binnen het Vlaams klimaatbeleid en een ernstige barrière voor het vervullen van internationale engagementen binnen het akkoord van Parijs, op het ontbreken van concrete energie-efficiëntiemaatregelen en van onderzoek naar CO_2- uitstoot die zal gegenereerd worden door de extra verkeerstromen door het project en mogelijke oplossingsrichtingen (opname ervan in groenzones, CO_2-compensatie).

In antwoord op de bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat de richtlijn waarnaar verwezen wordt, een project-MER-richtlijn betreft, terwijl het MER gekoppeld aan voorliggend plan een plan-MER betreft. De nieuwe project-MER-richtlijn waarvan sprake legt een klimaattoets op vanaf 16 mei 2017.

De Overeenkomst van 12 december 2015 van Parijs door de partijen bij het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering, aangenomen te New York op 9 mei 1992, goedgekeurd bij decreet van het Vlaams Parlement van 25 november 2016 (BS 21 december 2016) voorziet niet in een klimaattoets doch in een aantal doelstellingen om het Raamverdrag van 1992 te verbeteren, de wereldwijde dreiging van de klimaatverandering te versterken in de context van duurzame ontwikkeling en inspanningen om armoede uit te bannen. Uit de artikelen 2 en volgende blijkt dat het aan de lidstaten staat de nodige maatregelen te treffen om de vooropgestelde doelstellingen te bereiken, waaruit blijkt dat de overeenkomst niet self-executing is. Er wordt mitsdien door de bezwaarmakers vruchteloos naar verwezen. Dat neemt niet weg dat voor sommige van de in voorliggend plan voorziene werken, op het ogenblik van de concrete aanvraag voor het bekomen van een omgevingsvergunning een milieubeoordeling op project-niveau zal worden uitgevoerd, overeenkomstig de geldende regelgeving en dat derhalve op die manier wordt tegemoet gekomen aan de in deze bezwaren geformuleerde zorg voor het leefmilieu.

De huidige plan-MER richtlijn (2001/42/EG) bevat in verband met de aanpak rond klimaat minder verregaande informatie dan de nieuwe project-MER-richtlijn (2014/52/EU). Het decreet van 1 juli 2016 tot wijziging van de regelgeving voor RUP's teneinde de plan-MER en andere effectbeoordelingen in het planningsproces voor RUP's te integreren door wijziging van diverse decreten (BS 19 augustus 2016) heeft in artikel 4.2.8 DABM een paragraaf 1bis ingevoegd. Het bepaalt sub6° dat het plan-MER een beschrijving en onderbouwde beoordeling van de mogelijke aanzienlijke milieueffecten van het plan of programma of van de onderzochte redelijke alternatieven bevat op onder meer de klimatologische factoren. Artikel 66 van dat decreet bepaalt dat het in werking treedt op een door de Vlaamse Regering vast te stellen datum. Artikel 26 van het besluit van de Vlaamse Regering betreffende het geïntegreerde planningsproces voor RUP's, plan-MER, ruimtelijke veiligheidsrapportage en andere effectbeoordelingen (BS 28 maart 2017) bepaalt dat het decreet in werking treedt op 1 mei 2017. Voorliggend plan-MER werd reeds goedgekeurd op 19 mei 2016. Het decreet heeft geen retroactieve werking en het inmiddels goedgekeurde plan-MER diende dus geen "klimaattoets" te bevatten.

Bovendien wordt opgemerkt dat in het goedgekeurde plan-MER verschillende aspecten van klimaat (onder meer CO_2) en biodiversiteit voldoende zijn onderzocht conform de huidige plan-MER richtlijn. Het aspect biodiversiteit is voldoende onderzocht in het kader van de discipline fauna en flora. In de discipline lucht is op planniveau ingegaan op de belangrijkste luchtverontreinigende stoffen (stikstofdioxide, fijn stof, zeer fijn stof, zwaveldioxide, koolmonoxide, vluchtige organische stoffen en kooldioxide). Voor de berekeningen van de luchtemissies en de luchtkwaliteit werd beroep gedaan op de modellen IFDM-Traffic en CAR-Vlaanderen. CAR-Vlaanderen wordt toegepast voor de wegvakken waar bewoning aanwezig is op een afstand kleiner dan 30 m tegenover de as van de weg. IFDM-traffic wordt toegepast voor de wegen waar de afstand tussen de bebouwing en de as van de weg groter is dan 30 m. De verkeersintensiteiten voor de berekening van de luchtkwaliteit werden ontleend aan de discipline Mobiliteit waarin de verschillende deelplannen (en hun eventuele alternatieven) zijn doorgerekend. De milderende maatregelen die ruimtelijk vertaalbaar waren, zijn opgenomen in voorliggend plan. Dit heeft onder meer betrekking op het spreiden van het verkeer naar de

Blankenbergse Steenweg. Klimaat komt op planniveau voldoende aan bod in het plan-MER. De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

Een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wijzen op het belang van het ontwikkelen van een klimaatstrategie.

Het ontwikkelen van een klimaatstrategie op Vlaams niveau of zelfs op schaal van het regionaastedelijk gebied Brugge is een doelstelling die buiten de scope van voorliggend GRUP valt omdat het deel uitmaakt van het generiek beleid op het vlak van leefmilieu voor heel Vlaanderen.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

5.2. water

Een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen geven aan dat niet is onderzocht in welke mate de locaties hinder kunnen ondervinden van wijzigingen in het polderpeil die zich kunnen opdringen om verzilting van het grondwater tegen te gaan. Evenmin werd onderzocht in welke mate het evident of zelfs noodzakelijk kan zijn om het reeds bestaande stedelijke hitte-eilandeffect van de stad Brugge te milderen (bijvoorbeeld door de aanleg van zones waar verdamping plaats kan grijpen), noch waar infiltratiegebieden voor zoet water ter aanvulling van de grondwaterlaag zich kunnen situeren (en of het GRUP in deze zone daar een hypotheek zouden op leggen voor wat de noordrand van Brugge betreft).

Conform de op moment van goedkeurde geldende plan-MER richtlijn (2001/42/EG) werd in het plan-MER voldoende ingegaan op de verschillende aspecten die de disciplines grondwater en oppervlaktewater met zich meebrengt. Met betrekking tot de discipline grondwater is het volgende opgenomen:

"De impact op de grondwaterkwantiteit wordt over het algemeen als verwaarloosbaar tot matig negatief beoordeeld. Dit omwille van de reeds aanwezige verharding in specifieke planelementen of omwille van de infiltratiemogelijkheden die aanwezig zijn. Uitzondering is de ontwikkeling van het planelement Sint-Pietersplas – Blankenbergse Steenweg – De Spie waar een significant negatief effect wordt verwacht op de grondwaterkwantiteit. Dit omwille van de aanzienlijke toename aan bijkomende verharding en beperkte infiltratiemogelijkheden. Hierbij worden volgende milderende maatregelen geformuleerd:

- *Vermijden van grondwateronttrekking in de bovenste watervoerende laag*
- *Indien een open afwateringsstructuur wordt gerealiseerd, is het belangrijk om het drainerend effect van het afwateringssysteem te beperken, bijvoorbeeld door een aangepaste diepte, door het aanbrengen van drempels, ...*

Aanvullend wordt opgemerkt dat de gewestelijk stedenbouwkundige verordening reeds voorwaarden oplegt inzake infiltratievoorzieningen. Gezien de ligging in poldergebied zijn de infiltratiemogelijkheden beperkt en is het weinig zinvol om bijkomende infiltratie-eisen als milderende maatregel voor te stellen.

Rekening houdend met voorgaande wordt als milderende maatregel voorgesteld om maximaal in te zetten op het gebruik van doorlatende materialen.

Daarnaast worden aanzienlijk negatieve milieueffecten verwacht daar waar bemaling wordt voorzien op locaties waar verzilt grondwater voorkomt op geringe diepte (meer bepaald ter hoogte vanhet planelement Sint-Pietersplas – Blankenbergse Steenweg – De

Spie) en waar een gekende verontreiniging binnen de invloedssfeer van bemaling kan komen te liggen (meer bepaald ter hoogte van de site Jan Breydel). De impact op de grondwaterkwaliteit thv deze locaties kan worden gereduceerd tot een verwaarloosbaar effect door de invloedssfeer van bemaling te beperken.

Wat betreft de multifunctionele sportsite is er vanuit de discipline grondwater een verwaarloosbaar effect voor de locatie Jan Breydelstadion, omdat dit de herinrichting van een bestaande site betreft. Voor wat betreft de overige locaties worden eveneens geen aanzienlijk negatieve milieueffecten verwacht (na milderende maatregelen)."

Met betrekking tot de discipline oppervlaktewater is het volgende vermeld in het plan-MER:

"Het oppervlaktewatersysteem in het regionaalstedelijk gebied Brugge is zeer gevoelig aan verhoogde afvoer van hemelwater ingevolge bijkomende verharde oppervlakten. Het studiegebied omvat namelijk sterk waterzieke gebieden namelijk:

- *het noordelijke poldergebied: trage afwatering – afhankelijk van peilbeheer in het poldergebied (planelement 'Sint-Pietersplas – Blankenbergse Steenweg – De Spie')*
- *de vallei van de Kerkebeek en zijlopen: effectief overstromingsgevoelig (Watertoetskaart) over een groot deel van de waterloop (planelementen 'Chartreuse', Lac van Loppem' en 'Sint-Elooi')*
- *de vallei van de Gemene Weidebeek: effectief overstromingsgevoelig (Watertoetskaart)*

(ter hoogte van het planelement 'Klein Appelmoes'

De effectgroep wijziging in de oppervlaktewaterkwantiteit wordt beoordeeld tot (zeer) significant negatief voor de planelementen gelegen in of afwaterend naar overstromingegevoelige gebieden. Concreet worden voor de planelementen Sint-Elooi, Chartreuse (invulling met bedrijvigheid of kantoor(achtigen)), Lac van Loppem en Klein Appelmoes (invulling maximaal wonen) milderende maatregelen (strengere lozings- en bufferingsvoorwaarden voorgesteld (410 m³/ha en 10l/s.ha)) voorgesteld.

De bestemmingen met betrekking tot bedrijvigheid, kantoor(achtigen), wonen en gelijkwaardige functies zullen afvalwater met zich meebrengen. Hierbij dient voldaan te worden aan de vigerende wetgeving waarbij het afvalwater gezuiverd geloosd kan worden op een waterloop (sectorale lozingsvoorwaarden voor bedrijfsafvalwater - Vlarem: Bijlage 5.3.2) of afgevoerd via het omgevend rioleringsnetwerk naar de RWZI Brugge. De RWZI Brugge omvat op heden nog restcapaciteit. Bij de verdere uitwerking van het plan op projectniveau dient de beschikbaarheid ervan opnieuw gecheckt worden. Hiermee rekening houdend worden er geen effecten verwacht op de oppervlaktewaterkwaliteit.

Wat betreft de multifunctionele sportsite is er vanuit de discipline oppervlaktewater een verwaarloosbaar effect voor de locatie Jan Breydelstadion, omdat dit de herinrichting van een bestaande site betreft. Voor wat betreft de overige locaties worden eveneens geen significant negatieve milieueffecten verwacht (na milderende maatregelen)."

De in het plan-MER geformuleerde milderende maatregelen en aanbevelingen werden per deelplan vertaald in de verordenende voorschriften. De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

5.3. Discipline Mens

Een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen stellen algemeen dat het aspect mens in het plan-MER is verwaarloosd.

De discipline mens in het plan-MER werd uitgewerkt in overeenstemming met de richtlijnenboeken van de dienst MER. De uitwerking wordt dan ook al voldoende beschouwd. In het MER worden de milieueffecten onderzocht op niveau van het plan, namelijk de afbakening van een regionaalstedelijk gebied. Meer bepaald is hierover het volgende opgenomen:

"Door realisatie van het plan ter hoogte van De Spie, Sint-Pietersplas en Blankenbergse Steenweggaat een significant landbouwareaal verloren, waarbij eveneens enkele woningen worden ingenomen. De effecten zijn hier significanter voor het gebied Blankenbergse Steenweg. Het planelement is gelegen in een omgeving die reeds wordt gekenmerkt met de infrastructuur van de N31 en de A11 en het bedrijventerrein Blauwe Toren. De ontwikkelingen sluiten bijgevolg goed aan bij de ruimtelijke economische structuur. Door deze ligging is het planelement voor het gemotoriseerd verkeer goed bereikbaar. Er kan (ook onafhankelijk van voorliggend plan) worden onderzocht of het voorzien van een stopplaats op de spoorlijn Brugge-Blankenbergse (Neptunusplan) mogelijk is.

Afhankelijk van de concrete inrichting van het bedrijventerrein kan het geluidsklimaat voor de woningen in de omgeving significant wijzigen. In de omgeving van De Spie zijn slechtst beperkt aantal woningen aanwezig en wordt het omgevingsgeluid reeds sterk bepaald door de infrastructuur en bestaande bedrijvigheid. Hierdoor is het effect ten aanzien van de woonkwaliteit ter hoogte van De Spie slechts matig negatief.

Ook bij de Blankenbergse Steenweg zal het effect ten aanzien van de woonkwaliteit voornamelijk bepaald worden door de intrinsieke kwaliteit van het bedrijventerrein.

Ook de realisatie van een multifunctionele sportsite op het deel De Spie of Blankenbergse Steenweg resulteert in ruimte-inname en verlies aan landbouwfunctie. Bij gelaagd parkeren (boven- of ondergronds kan maximale ruimte voorzien worden voor bedrijvigheid. Bij een zuidelijke inplanting op de Blankenbergse Steenweg worden zowel de recreatieve als de economische structuur (bedrijvigheid) maximaal versterkt. Bij een uitbreiding van de site op Jan Breydel gaan geen landbouwfunctie en woningen verloren (maar dan wel voor de ontwikkeling voor regionale bedrijvigheid op de sites De Spie en Blankenbergse Steenweg). De hinder voor omwonenden, die op vandaag reeds bestaat, zal bij een verdere uitbreiding van de site op Jan Breydel verder toenemen.

De realisatie van het plan in het planelement Chartreuse betekent een verlies van de landbouwfunctie (en bijhorende bedrijfswoning), waarbij afhankelijk van de variant, ruimte voor regionale bedrijvigheid, kantoor(achtigen) of natuur wordt gecreëerd.

De creatie van ruimte voor natuur zal de groene gordel in het zuiden van Brugge verder versterken. Bij realisatie van regionale bedrijvigheid of kantoor(achtigen) zal deze groene gordel worden aangetast, waarbij de huidige versnippering van de E40 zal worden versterkt door deze nieuwe infrastructuren. De realisatie van regionale bedrijvigheid of kantoor(achtigen) zal het omgevingsgeluid niet significant wijzigen, gezien de E40 op vandaag reeds sterk bepalend is voor het omgevingsgeluid.

De milieueffecten voor het planelement Lac van Loppem zijn voor de discipline verwaarloosbaar tot matig positief. Er wordt met name ruimte gecreëerd voor de functie wonen. Gezien op vandaag de site niet meer in recreatiegebruik is en de aanwezige recreatiefunctie (manege) ook kan binnen de nieuwe bestemming, gaat feitelijk – op enkele landbouwpercelen - geen functies verloren. De nieuwe woonontwikkelingen sluiten daarenboven aan bij de woonomgeving van Loppem en kent een goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer en fietsroutes. De E40 is op deze locatie bepalend voor het omgevingsgeluid.

Het planelement Sint-Elooi voorziet de ontwikkeling van regionale bedrijvigheid, waardoor een significante oppervlakte landbouwgrond verloren gaat. De realisatie van bedrijvigheid op deze locatie zal resulteren in een nieuwe verstoring in een op vandaag al versnipperd gebied. De leefbaarheid voor de woningen gelegen nabij het planelement kan onder druk komen te staan.

Het plan voor Klein Appelmoes voorziet ruimte voor natuur, waarbij de landbouwfunctie kan blijven bestaan binnen de nieuwe bestemming. In de tweede variant wordt naast ruimte voor natuur, eveneens ruimte voor wonen voorzien. Door de realisatie van bijkomende ruimte voor natuur wordt de ruimtelijke kwaliteit voor de woningen in de omgeving verder versterkt."

In de bezwaren, opmerkingen en adviezen worden geen concrete elementen aangegeven die ontbreken in het plan-MER wat de discipline mens betreft.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

5.4. Behoefte bedrijvigheid

Een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen verwijzen naar uitspraken van de Raad van State waarbij gewezen wordt op de verantwoording van de behoefte aan bedrijventerreinen en het onderzoek hoe tot een bepaalde vooropgestelde behoefte wordt gekomen, en dat dat het voorwerp dient uit te maken van het plan-MER. Het plan-MER voldoet derhalve niet aan de vereisten en bepalingen van het DABM (zie onder andere artikel 4.1.4, 51, artikel 4.1.7, artikelen 4.27, SI en 52 DABM), zodat de intrinsieke degelijkheid ervan wordt betwist.

Hierboven werd bij de bespreking van de bezwaren, opmerkingen en adviezen die handelen over de behoefte aan bedrijvigheid reeds aangetoond dat met voorliggend RUP wordt tegemoetgekomen aan een behoefte aan bedrijvigheid in het regionaalstedelijk gebied Brugge. De behoefte werd in functie van voorliggend plan geactualiseerd ten opzichte van de behoefteberekening zoals deze werd opgenomen in het plan-MER. In het plan-MER wordt aangegeven dat de behoefteberekening en verantwoording uitvoerig is gebeurd in het afbakeningsproces. In bijlage 3 van het plan-MER wordt uitvoerig ingegaan op de berekening van de behoefte aan bedrijvigheid zodat kan worden gesteld dat het plan-MER wel voldoet aan de vereisten en bepalingen van het DABM. Ook moet worden gewezen op de richtlijnen van de dienst MER waarin was gevraagd om de taakstelling en behoefte verder te verduidelijken, rekening houdend met onder andere beschikbare terreinen en leegstand. Hierbij werd ook aangegeven dat een behoeftestudie de scope van het MER overschrijdt. In het MER wordt aangegeven dat de taakstelling voor regionale bedrijventerreinen bijkomend geldt aan de hergebruiksmogelijkheden van bestaande bedrijvensites. In bijlage 1 van het plan-MER wordt voldoende ingegaan op de doelstelling en verantwoording van het plan.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt aangegeven dat het plan-MER geen transporteconomische studie bevat om de effecten van onder meer de verwachte economische groei/daling na te gaan.

In antwoord hierop kan worden gesteld dat dergelijke aspecten niet in een milieubeoordeling thuishoren maar wellicht eerder in maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). Een MKBA werd voor dit GRUP niet opgemaakt en is geen decretaal verplicht onderdeel voor dit GRUP.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

5.5. Alternatievenonderzoek

5.5.1. Algemeen

Een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen stellen algemeen dat de alternatieven voor bedrijvigheid en voetbalstadion onvoldoende afgewogen zijn.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen gaan niet dieper in op waarom de alternatieven voor bedrijvigheid en de inplanting van een nieuw voetbalstadion onvoldoende zouden zijn afgewogen. In het kader van het plan-MER werden er, conform de bepalingen uit het DABM, locatie-alternatieven afgewogen en onderzocht voor zowel bedrijvigheid als voor een voetbalstadion. Ook in de richtlijnen van de dienst MER van 23 maart 2015 wordt de nadruk gelegd op de noodzaak aan locatie-alternatieven. Er werd daarin gevraagd om de taakstelling en behoefte verder te verduidelijk, rekening houdend met onder andere beschikbare terreinen en leegstand. Hierbij werd ook aangegeven dat een behoeftestudie de scope van het MER overschrijdt. In het plan-MER wordt in bijlage 1 voldoende ingegaan op de alternatieven voor bedrijvigheid. Ook wordt in het plan-MER voldoende ingegaan op deze voor een voetbalstadion. De hieruit volgende redelijke alternatieven werden onderzocht op hun milieueffecten.

De kritiek blijft beperkt tot algemene beweringen zonder concrete staving en vormt derhalve opportuniteitskritiek. De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

Een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen stellen dat toekomstgerichte bouwprojecten, in het bijzonder projecten van deze grootteorde, beter niet alleen beoordeeld worden op klassieke criteria (verkeersafwikkeling, R.O., fijn stof, ozon, waterhuishouding,...) maar zich tevens dienen te baseren op toekomstgerichte denkbeelden.

Voorliggend GRUP geeft conform de betreffende bepalingen van de VCRO uitvoering aan de principes van het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen en bevat met onder meer de opmaak van een plan-MER en Ruimtelijk Veiligheidsrapport (en de doorvertaling ervan in het plan en de verordenende voorschriften) de noodzakelijk onderdelen waaraan een GRUP wettelijk en juridisch moet voldoen. Bovendien werd hoger reeds aangetoond dat voorliggend plan een duidelijke ruimtelijke en dus toekomstgerichte visie bevat. Een visie waar bezwaarindieners het kennelijk niet mee eens zijn. De kritiek blijft beperkt tot algemene beweringen zonder concrete staving en vormt derhalve opportuniteitskritiek.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

5.5.2. Nulalternatief

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat er geen grondige studie werd gemaakt van het nulalternatief.

In het plan-MER wordt in deel I op p.33 besproken wat het nulalternatief inhoudt. Onder het nulalternatief wordt begrepen de toestand wanneer het plan niet wordt uitgevoerd met daarbij de evolutie van het plangebied zonder de voorgenomen ingrepen. Voor de verschillende planonderdelen (in het bijzonder een voetbalstadion en sportsite en regionale bedrijvigheid) worden de behoefte en verantwoording aangetoond binnen het afbakeningsproces. Het nulalternatief komt daarom enkel aan bod bij de bespreking van de referentiesituatie 2020 en het ontwikkelingsscenario.

In de handleiding alternatieven in MER. staat het volgende: "Het nulalternatief voldoet in de meeste gevallen niet aan de doelstelling(en) van het plan of project, en is om deze reden vaak geen redelijk alternatief voor het voornemen. In een aantal gevallen is het niet realiseren van een plan of project echter nog een realistische piste die overwogen wordt. Denkbare situaties zijn inspraakreacties waaruit blijkt dat het nulalternatief nog moet worden onderzocht of beleidsmakers die een plan of project willen onderzoeken terwijl de haalbaarheid ervan nog niet gekend is. Het MER moet dan dieper ingaan op de effecten van het niet-realiseren van het plan of project en dit nulalternatief als een volwaardig alternatief beschrijven en beoordelen." Zoals hierboven aangehaald wordt in het plan-MER het nulalternatief meegenomen bij de bespreking van de referentiesituatie 2020 en het ontwikkelingsscenario.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

5.5.3. Alternatievenonderzoek stadion

5.5.3.1. algemeen redelijke alternatieven

Een aantal bezwaarindieners stelt dat het alternatievenonderzoek in het plan-MER niet uitgebreid genoeg is gevoerd en dat het onderzoek niet aan de vereisten van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid voldoet, omdat niet alle redelijke alternatieven werden onderzocht en afgewogen.

Overeenkomstig artikel 4.2.8., 5°, f) van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid bevat een plan-MER "*een beschrijving en onderbouwde beoordeling van de mogelijke aanzienlijke milieueffecten van het plan of programma en van de onderzochte redelijke alternatieven (...)*". Overeenkomstig artikel 4.2.8., 5°, h° van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid bevat een plan-MER "*een schets met opgave van de redenen voor de selectie van de onderzochte alternatieven en een omschrijving van de wijze waarop de evaluatie is doorgevoerd, met inbegrip van de moeilijkheden ondervonden bij het inzamelen van de vereiste gegevens, zoals technische tekortkomingen of gebrek aan kennis.*"

Uit deze bepalingen volgt dat alle "*redelijke alternatieven*" in een plan-MER moeten worden meegenomen. Wat "*redelijk*" is, moet worden getoetst aan het doel en de geografische werkingssfeer van het plan of programma (zie ook RvS 7 oktober 2014, nr. 228.693, Decorte). In de handleiding "*Alternatieven in de MER*" van de dienst MER worden "*redelijke*

alternatieven" beschouwd als "*alternatieven die beschikken over de kwaliteiten die het de moeite maken hen in een MER te bestuderen, en later eventueel te realiseren.*" (https://www.lne.be/sites/default/files/atoms/files/Handleiding%20alternatieven%20in%20mer%2020150818.pdf, p. 28). In deze handleiding wordt op pagina 28 aangegeven dat een redelijk alternatief een kansrijk alternatief moet zijn. Een alternatief dat hoogstwaarschijnlijk nooit zal gerealiseerd (kunnen) worden, is geen redelijk alternatief. Ook een onevenredige (en niet te milderen of compenseren) aanslag op mens, milieu of natuur kan er toe leiden een alternatief als niet realistisch te beschouwen. Zo staat in de handleiding het volgende: "Kansrijke alternatieven hebben ook geen onaanvaardbare effecten op het milieu. Hoewel het onderzoeken van de milieueffecten juist het voorwerp is van het MER (en de omvang ervan dus niet altijd a priori gekend is) kan voor sommige alternatieven toch al bij voorbaat gesteld worden dat hun milieueffecten onaanvaardbaar hoog zijn. De kans dat deze alternatieven ooit gerealiseerd worden is klein, ze vallen dus af." De dienst MER bepaalt, op basis van de informatie die haar wordt aangereikt, welke alternatieven redelijk zijn, en legt deze keuze vast in de richtlijnen.

De richtlijnen van de dienst MER van 23 maart 2015 bepalen inzake de plandoelstelling voor de inplanting van een multifunctionele sportsite als volgt: "*Voor de multifunctionele sportsite zullen de uitgangspunten van het programma (onder andere behoefte aan een stadion voor 40.000 toeschouwers) en bijhorende behoefte aan ruimte verder verduidelijkt worden. Het opleidingscentrum dat Club Brugge plant in Westkapelle maakt geen deel uit van dit programma en zal dus niet binnen dit MER meegenomen worden.*" Verder bepalen de richtlijnen inzake het alternatievenonderzoek voor de inplanting van een stadion als volgt:

"*In het multifunctionele sportstadion kunnen evenementen georganiseerd worden. Ten behoeve van de effectinschatting zal een voldoende gedetailleerde beschrijving van de effectieve functies voor de stedelijke deelgebieden weergegeven worden in het MER. De mogelijke invullingen van de verschillende deelgebieden zullen duidelijk beschreven en beoordeeld worden. Wanneer de concrete invulling nog niet gekend is, dient uitgegaan te worden van een maximaal programma in functie van de draagkracht van het deelgebied. Onderbouwing van de uitgangspunten van dit maximale programma is noodzakelijk. Een andere mogelijkheid bestaat erin om verschillende scenario's m.b.t invulling te onderzoeken.*

(...)

Voor het gebied Sint-Elooi-Zuid worden alternatieve invullingen (onder andere woonzone, KMO, kantoren en multifunctionele sportsite) voorgesteld. Ook voor het Lac van Loppem wordt, gelet op de ligging nabij de E40, een alternatieve invulling als industriegebied in plaats van woonzone voorgesteld.

(...)

Met betrekking tot de multifunctionele sportsite zullen, naast de alternatieven uit de kennisgeving, de volgende alternatieven onderzocht worden in het MER:

- *Eén stadion met een capaciteit van 40.000 toeschouwers voor zowel Cercle Brugge als Club Brugge op de Jan Breydelsite;*
- *Twee stadions op de Jan Breydelsite. Op de richtlijnenvergadering werd aangegeven dat dit alternatief fysiek niet mogelijk is. In het MER dient dus op afdoende wijze aangetoond te worden dat dit niet als een redelijk alternatief kan beschouwd worden;*
- *Eén stadion met een capaciteit van 18.000 toeschouwers voor Cercle Brugge op de*

alternatieven" beschouwd als *"alternatieven die beschikken over de kwaliteiten die het de moeite maken hen in een MER te bestuderen, en later eventueel te realiseren."* (https://www.lne.be/sites/default/files/atoms/files/Handleiding%20alternatieven%20in%20mer%2020150818.pdf, p. 28). In deze handleiding wordt op pagina 28 aangegeven dat een redelijk alternatief een kansrijk alternatief moet zijn. Een alternatief dat hoogstwaarschijnlijk nooit zal gerealiseerd (kunnen) worden, is geen redelijk alternatief. Ook een onevenredige (en niet te milderen of compenseren) aanslag op mens, milieu of natuur kan er toe leiden een alternatief als niet realistisch te beschouwen. Zo staat in de handleiding het volgende: "Kansrijke alternatieven hebben ook geen onaanvaardbare effecten op het milieu. Hoewel het onderzoeken van de milieueffecten juist het voorwerp is van het MER (en de omvang ervan dus niet altijd a priori gekend is) kan voor sommige alternatieven toch al bij voorbaat gesteld worden dat hun milieueffecten onaanvaardbaar hoog zijn. De kans dat deze alternatieven ooit gerealiseerd worden is klein, ze vallen dus af." De dienst MER bepaalt, op basis van de informatie die haar wordt aangereikt, welke alternatieven redelijk zijn, en legt deze keuze vast in de richtlijnen.

De richtlijnen van de dienst MER van 23 maart 2015 bepalen inzake de plandoelstelling voor de inplanting van een multifunctionele sportsite als volgt: *"Voor de multifunctionele sportsite zullen de uitgangspunten van het programma (onder andere behoefte aan een stadion voor 40.000 toeschouwers) en bijhorende behoefte aan ruimte verder verduidelijkt worden. Het opleidingscentrum dat Club Brugge plant in Westkapelle maakt geen deel uit van dit programma en zal dus niet binnen dit MER meegenomen worden."* Verder bepalen de richtlijnen inzake het alternatievenonderzoek voor de inplanting van een stadion als volgt:

"In het multifunctionele sportstadion kunnen evenementen georganiseerd worden. Ten behoeve van de effectinschatting zal een voldoende gedetailleerde beschrijving van de effectieve functies voor de stedelijke deelgebieden weergegeven worden in het MER. De mogelijke invullingen van de verschillende deelgebieden zullen duidelijk beschreven en beoordeeld worden. Wanneer de concrete invulling nog niet gekend is, dient uitgegaan te worden van een maximaal programma in functie van de draagkracht van het deelgebied. Onderbouwing van de uitgangspunten van dit maximale programma is noodzakelijk. Een andere mogelijkheid bestaat erin om verschillende scenario's m.b.t invulling te onderzoeken.

(...)

Voor het gebied Sint-Elooi-Zuid worden alternatieve invullingen (onder andere woonzone, KMO, kantoren en multifunctionele sportsite) voorgesteld. Ook voor het Lac van Loppem wordt, gelet op de ligging nabij de E40, een alternatieve invulling als industriegebied in plaats van woonzone voorgesteld.

(...)

Met betrekking tot de multifunctionele sportsite zullen, naast de alternatieven uit de kennisgeving, de volgende alternatieven onderzocht worden in het MER:

- *Eén stadion met een capaciteit van 40.000 toeschouwers voor zowel Cercle Brugge als Club Brugge op de Jan Breydelsite;*
- *Twee stadions op de Jan Breydelsite. Op de richtlijnenvergadering werd aangegeven dat dit alternatief fysiek niet mogelijk is. In het MER dient dus op afdoende wijze aangetoond te worden dat dit niet als een redelijk alternatief kan beschouwd worden;*
- *Eén stadion met een capaciteit van 18.000 toeschouwers voor Cercle Brugge op de*

- *10 hectare en 8 hectare voor de stadions;*
- *9 hectare voor 12 oefenvelden;*
- *circa 5 hectare voor interne wegenis, groenaanleg en waterberging;*
- *parkeerplaatsen voor auto's en voor bussen.*

In het plan-MER wordt de parking mee beoordeeld, maar het aantal parkeerplaatsen wordt niet op voorhand (als uitgangspunt) vastgelegd. De multimodale ontsluiting van elk onderzoeklocatie vormt immers een onderzoeksvraag voor de milieubeoordeling. Uit de milieubeoordeling zullen aanbevelingen en/of randvoorwaarden volgen in verband met de ontsluiting en bereikbaarheid van het gebied (modal split) en daarmee samenhangend het aanbod aan parkeerplaatsen.

Als uitgangspunt wordt in het plan-MER uitgegaan van een ruimtebehoefte van ca. 32 hectare (exclusief parkeerplaatsen) voor de ontwikkeling van de multifunctionele sportsite volgens het maximaal scenario. Dit scenario wordt onderzocht voor de locaties 'De Spie' en 'Blankenbergse Steenweg West'. In de milieubeoordeling wordt de oppervlaktebehoefte van 32 hectare exclusief parkeerplaatsen afgerond naar een grootteorde van circa 35 hectare (met inbegrip van een minimum aan parkeervoorzieningen).

Specifiek voor de locatie Blankenbergse Steenweg kan het programma van de multifunctionele sportsite begrepen worden in combinatie met regionale bedrijvigheid. Ook voor de combinatie met regionale bedrijvigheid zullen vanuit de milieubeoordeling aanbevelingen en/of randvoorwaarden volgen in verband met de ontsluiting van het gebied (modal split) en daarmee samenhangend het aanbod aan parkeerplaatsen.

Het maximaal scenario houdt de volledige verplaatsing in van de voetbalactiviteiten van Club Brugge en Cercle Brugge van de Jan Breydelsite alsook van de stedelijke sportaccommodatie naar de nieuwe locatie. Het planinitiatief voor de herontwikkeling van de site Jan Breydel wordt door de stad genomen en is niet het voorwerp van voorliggend plan-MER.

De herontwikkeling van de site Jan Breydel wordt als een mogelijke geplande ontwikkeling in het plan-MER meegenomen. Op deze manier worden de cumulatieve milieueffecten van activiteiten op beide locaties op niveau van het stedelijk gebied in beeld gebracht.

3.1.3.2 Gespreid scenario

Het gespreid scenario omvat de herlokalisatie van de voetbalactiviteiten van Club Brugge en het behoud van de voetbalactiviteiten van Cercle Brugge (samen met overige faciliteiten) op de site Jan Breydel. Hierbij wordt uitgegaan van een grootschalig voetbalstadion voor Club Brugge van maximaal 40.000 zitplaatsen en een renovatie of nieuwbouw van het huidige stadion op de site Jan Breydel naar een multifunctioneel stadion met een capaciteit van maximaal 18.000 zitplaatsen. Bijhorende voorzieningen zoals weginfrastructuur voor de interne circulatie, parkeervoorzieningen, waterberging, ... zijn eveneens inbegrepen.

Het programma voor de herlokalisatie van de voetbalactiviteiten van Club Brugge kan ruimtelijk als volgt worden vertaald:

- *10 hectare voor het voetbalstadion,*

- *4,5 hectare tot 5 hectare voor 6 oefenvelden,*
- *circa 5 hectare voor interne wegenis, groenaanleg en waterberging,*
- *parkeerplaatsen voor auto's en bussen.*

Analoog als in het maximaal scenario wordt de parking mee beoordeeld, maar wordt het aantal parkeerplaatsen niet op voorhand (als uitgangspunt) vastgelegd. De multimodale ontsluiting van elk onderzoekslocatie vormt immers een onderzoeksvraag voor de milieubeoordeling. Uit de milieubeoordeling zullen aanbevelingen en/of randvoorwaarden volgen in verband met de ontsluiting en bereikbaarheid van het gebied (modal split) en daarmee samenhangend het aanbod aan parkeerplaatsen.

Als uitgangspunt wordt in het plan-MER uitgegaan van een ruimtebehoefte van circa 20 hectare (exclusief parkeerplaatsen) op de nieuwe locatie voor de ontwikkeling van de multifunctionele sportsite volgens het gespreid scenario. Dit scenario wordt onderzocht voor de locaties 'De Spie' en 'Blankenbergse Steenweg West'. In de milieubeoordeling wordt de oppervlaktebehoefte van 20 hectare exclusief parkeerplaatsen afgerond naar een grootteorde van circa 23 hectare (met inbegrip van een minimum aan parkeervoorzieningen).

Specifiek voor de locatie 'Blankenbergse Steenweg' kan het programma van de multifunctionele sportsite begrepen worden in combinatie met regionale bedrijvigheid. Ook voor de combinatie met regionale bedrijvigheid zullen vanuit de milieubeoordeling aanbevelingen en/of randvoorwaarden volgen in verband met de ontsluiting van het gebied (modal split) en daarmee samenhangend het aanbod aan parkeerplaatsen.

In het gespreid scenario blijven de voetbalactiviteiten van Cercle Brugge en ook de stedelijke sportaccommodatie (turnzaal, judozaal, skeelerpiste, burelen stedelijke sportdienst, ...), 6 trainingsvelden en bijhorende kleedkamers op de site Jan Breydel. In het voorstel van Cercle Brugge wordt op de site onder meer voorzien in een renovatie of nieuwbouw van het bestaande stadion naar een multifunctioneel stadion met maximale capaciteit van maximaal 18.000 zitplaatsen. De herontwikkeling van de resterende zone op de site Jan Breydel vormt geen onderdeel van het plan is niet het voorwerp van voorliggend plan-MER, maar wordt als een mogelijke geplande ontwikkeling in het plan-MER meegenomen. Op deze manier worden de cumulatieve milieueffecten van activiteiten op beide locaties op niveau van het stedelijk gebied in beeld gebracht.

3.1.3.3 Minimaal scenario

Het minimaal scenario omvat de ontwikkeling van de voetbalactiviteiten van Club Brugge en Cercle Brugge naar één gezamenlijk voetbalstadion met een capaciteit van 40.000 zitplaatsen. Bijhorende voorzieningen zoals weginfrastructuur voor de interne circulatie, parkeervoorzieningen, waterberging, ... zijn eveneens inbegrepen.

Dit programma kan ruimtelijk als volgt worden vertaald:

- *10 hectare voor het voetbalstadion,*
- *9 hectare voor 12 oefenvelden,*
- *circa 5 hectare voor interne wegenis, groenaanleg en waterberging,*
- *parkeerplaatsen voor auto's en bussen.*

Analoog als in het maximaal scenario wordt de parking mee beoordeeld, maar wordt het aantal parkeerplaatsen niet op voorhand (als uitgangspunt) vastgelegd. De multimodale ontsluiting van elk onderzoekslocatie vormt immers een onderzoeksvraag voor de milieubeoordeling. Uit de milieubeoordeling zullen aanbevelingen en/of randvoorwaarden volgen in verband met de ontsluiting van het gebied (modal split) en daarmee samenhangend het aanbod aan parkeerplaatsen.

Als uitgangspunt wordt in het plan-MER uitgegaan van een ruimtebehoefte van circa 24 hectare (exclusief parkeerplaatsen) voor de ontwikkeling van de multifunctionele sportsite volgens het minimaal scenario. Dit scenario wordt onderzocht voor de locaties 'De Spie' en 'Blankenbergse Steenweg West' alsook op de (huidige) locatie Jan Breydel. In de milieubeoordeling wordt de oppervlaktebehoefte van 24 hectare exclusief parkeerplaatsen afgerond naar een grootteorde van circa 27 hectare (met inbegrip van een minimum aan parkeervoorzieningen).

Specifiek voor de locatie Blankenbergse Steenweg kan het programma van de multifunctionele sportsite begrepen worden in combinatie met regionale bedrijvigheid. Ook voor de combinatie met regionale bedrijvigheid zullen vanuit de milieubeoordeling aanbevelingen en/of randvoorwaarden volgen in verband met de ontsluiting en bereikbaarheid van het gebied (modal split) en daarmee samenhangend het aanbod aan parkeerplaatsen.

Het minimaal scenario kan de volledige verplaatsing inhouden van de voetbalactiviteiten van Club Brugge en Cercle Brugge van de Jan Breydelsite alsook van de stedelijke sportaccommodatie naar de nieuwe locatie. In deze situatie wordt het planinitiatief voor de herontwikkeling van de site Jan Breydel door de stad genomen en vormt dit geen voorwerp van voorliggend plan- MER. De herontwikkeling van de site Jan Breydel wordt dan als een mogelijke geplande ontwikkeling in het plan-MER meegenomen. Op deze manier worden de cumulatieve milieueffecten van activiteiten op beide locaties op niveau van het stedelijk gebied in beeld gebracht."

In het plan-MER werden met andere woorden de redelijke alternatieven voor de inplanting van een nieuw voetbalstadion onderzocht. In het MER deel 1 pagina 35 en 36 worden de alternatieven voor de multifunctionele site beschreven. In deel 2 van het MER worden voor de 'Blankenbergse Steenweg' en 'De Spie' 3 scenario's onderzocht, namelijk maximaal scenario (2 stadions), minimaal scenario (1 stadion) en een gespreid scenario. Op Jan Breydel wordt enkel een minimaal scenario (1 stadion) onderzocht. Voor het maximaal scenario (2 stadions) op deze site wordt voldoende gemotiveerd dat dit geen redelijk alternatief is. Op pagina 88 van deel 2 van het MER staat aangegeven dat dezelfde milderende maatregelen zoals onder andere een daling van het aantal wagens nodig zijn op de Jan Breydelsite als aan de Blankenbergse Steenweg/De Spie. Voor de Jan Breydelsite wordt aangegeven dat de ruimtelijke mogelijkheden (ruimte voor wegenis en parkeren) er onbestaande zijn zonder drastische ingrepen in het bestaande stedelijke (woon-)weefsel. In het MER staat op pagina 94 van deel 2 vermeld dat de nood aan milderende maatregelen voor de Olympiasite hoger ligt omdat hier een sanering nodig is van de reeds in de huidige situatie bestaande verkeersoverlast en congestie. Als ook deze wordt weggewerkt, wordt een vergelijkbare situatie bekomen. De effectbeoordeling en voorstel tot milderende maatregelen is dan ook voldoende uitgewerkt op het niveau van een afbakening van een regionaalstedelijk gebied.

Elk van deze alternatieven is op hun milieueffecten onderzocht, zodat een volwaardige

vergelijking tussen de redelijke alternatieven kon plaatsvinden. Het plan-MER werd op 19 mei 2016 door de dienst MER goedgekeurd. Daarbij werd door de dienst MER nagegaan of het plan-MER beantwoordt aan de geldende regelgeving en invulling geeft aan de richtlijnen. De bevindingen van de dienst MER, onder meer in zake het onderzoek van alternatieven en het nulalternatief zijn opgenomen in het goedkeuringsverslag. Daaruit blijkt voldoende dat het plan-MER voldoet aan de vereisten van het DABM en de Europese richtlijn en aan de specifieke richtlijnen van de dienst MER.

Uit de eerder gegeven omschrijving blijkt voorts dat alle redelijke alternatieven die in aanmerking kwamen voor de inplanting van een stadion, werden weerhouden. Alle alternatieven die enerzijds door de plan initiërende overheid en anderzijds na inspraak door het publiek naar voren zijn geschoven en die redelijk of kansrijk zijn, werden onderzocht en dit op uitgebreide wijze. Dit onderzoek werd op 19 mei 2016 door de dienst MER goedgekeurd. De bezwaarindieners tonen niet aan dat deze goedkeuring kennelijk onredelijk is. Zij maken het bestaan van andere, niet-onderzochte redelijke alternatieven niet aannemelijk. Evenmin tonen zij aan dat het alternatievenonderzoek tussen de weerhouden redelijke alternatieven niet op volwaardige wijze is gebeurd.

De kritiek van een aantal bezwaarindieners over het alternatievenonderzoek is dan ook te algemeen en te vaag, zodat zij niet kan worden bijgetreden. De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt verwezen naar de stationsomgeving als alternatieve locatie voor de inplanting van een stadion. Daarbij wordt gewezen op het feit dat voor deze omgeving financieel 'slimme deals', waarbij de belastingbetaler ontzien wordt en die de staatskas sparen, niet of onvoldoende werden onderzocht.

Voorliggend plan bestemt gronden en legt hiervoor de ruimtelijke (rand)voorwaarden vast. Er wordt in dat kader geen uitspraak gedaan over de financiering van de realisatie van de bestemming. Aangeven dat financiële opties niet werden onderzocht, is opportuniteitskritiek. Wat de bezwaren, opmerkingen en adviezen betreft dat de stationsomgeving als alternatieve locatie niet is onderzocht, wordt verwezen naar de behandeling van de overige bezwaren over het onderzoek van planalternatieven en wordt vastgesteld dat dit alternatief niet werd ingesproken in het openbaar onderzoek over de kennisgevingsnota van 19 december 2014. De dienst MER heeft deze locatie evenmin als een redelijk alternatief beschouwd. Bovendien moet worden opgemerkt dat een loutere verwijzing naar de stationsomgeving te algemeen is om te kunnen beoordelen. In de bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt niet aangegeven over welke locatie het concreet gaat, hoe groot deze bijkomende locatie zou kunnen zijn én in functie van welk programma. Op basis van deze ingesproken bezwaren, opmerkingen en adviezen kan het voorstel onmogelijk als een redelijk te onderzoeken alternatief worden beschouwd in functie van het programma dat nu op de Blankenbergse Steenweg wordt bestemd. Het louter gelegen zijn in de nabijheid van een openbaar vervoersknooppunt als onbetwistbaar pluspunt, is onvoldoende om deze locatie als een volwaardig alternatief te beschouwen. Bovendien zijn er in het kader van het plan-MER de verschillende alternatieve locaties in beeld gebracht; hierbij werd eveneens rekening gehouden met ligging dichtbij openbaar vervoer. Er werd immers, ter voorbereiding van het GRUP goedgekeurd in 2011 en het daarbij horende plan-MER in 2006 een locatiestudie uitgevoerd waarin de locatie aan het

station werd onderzocht maar niet weerhouden wegens de genomen beleidsopties en ruimteclaims. Sinds 2006 is de situatie echter nog drastisch gewijzigd wegens de realisatie van grote kantoorprojecten aan het station waardoor die ruimteclaims effectief zijn ingevuld.

Dit voorstel is dan ook te algemeen en te vaag, zodat dit niet kan worden bijgetreden. De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

5.5.3.2. Bezwaren over alternatief Jan Breydel

Een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen hebben bedenkingen bij het alternatief *"Jan Breydel"*:

- er wordt niet aangetoond dat het behoud van het Jan Breydelstadion niet als redelijk alternatief kan worden aangehouden;
- het alternatief *"Jan Breydel"* is niet afdoende onderzocht;
- de beoordeling van de Jan Breydelsite is niet correct. In het plan-MER RUP afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge van 13 oktober 2008 werd op grond van de milieueffecten en duurzaam ruimtegebruik een herinrichting van de site vanuit milieuoogpunt geschikt geacht. In het plan-MER van 17 mei 2016 wordt daarentegen gesteld dat er geen afdoende mobiliteitsconcept kan worden uitgewerkt, gelet op de ligging in een dens bebouwde omgeving en gelet op de beperkte ruimte. Deze motivering zou niet volstaan. Er wordt verwezen naar de mogelijkheid om milderende maatregelen te formuleren op strategisch niveau waarbij het werkingsgebied van de milderende maatregelen niet beperkt hoeft te zijn tot de site zelf;
- er wordt verwezen naar de haalbaarheidsstudie (2007) voor de uitbouw van het Jan Breydelstadion onder leiding van Vlaams Bouwmeester Marcel Smets waaruit zou blijken dat het verder onderzoek naar de mogelijkheden van de huidige locatie absoluut de moeite loont in tegenstelling tot een aantal andere visies;
- de negatieve impact op de mobiliteit van de Jan Breydelsite weegt niet zwaarder door dan de negatieve gevolgen die gekoppeld zijn aan de nieuwe ruimte-inname en de verschuiving van de mobiliteitsimpact. De milderende maatregelen voor een inplanting op de Jan Breydelsite zijn niet afdoende onderzocht;
- het is niet verantwoord om 43 hectare agrarisch gebied op te offeren ten opzichte van de beperkte overlast in de buurt van de Jan Breydelsite.

In antwoord op de opmerkingen, bezwaren en adviezen kan het volgende worden gesteld:

<u>*Jan Breydel werd als redelijk alternatief in het plan-MER onderzocht en beoordeeld*</u>

De Jan Breydelsite werd in het plan-MER wel degelijk onderzocht. Meer bepaald werd het volgende programma op deze site onderzocht (plan-MER, deel I, pagina 19):

"Op de locatie Jan Breydel wordt een programma voor een multifunctionele sportsite onderzocht. Omwille van de beperkte ruimtelijke mogelijkheden wordt hierbij uitgegaan van een programma dat één grootschalig voetbalstadion met een capaciteit van 40.000 zitplaatsen omvat voor Club Brugge en Cercle Brugge.

Daarnaast wordt op de site Jan Breydel het behoud van de voetbalactiviteiten van Cercle

Brugge (in combinatie met een herlokalisatie van de voetbalactiviteiten van Club Brugge) onderzocht. Hierbij wordt uitgegaan van een grootschalig voetbalstadion voor Club Brugge van maximaal 40.000 zitplaatsen op een nieuwe locatie en een renovatie of nieuwbouw van het huidige stadion op de site Jan Breydel naar een multifunctioneel stadion met een capaciteit van maximaal 18.000 zitplaatsen."

Het alternatief *"Jan Breydel"* maakt dan ook wel degelijk een *"redelijk"* alternatief uit, dat volwaardig is onderzocht. Een deel van de bezwaren, opmerkingen en adviezen die poneren dat dit alternatief *"van tafel werd geveegd"* of niet op volwaardige wijze op zijn milieueffecten is onderzocht, kan om die reden reeds niet worden bijgetreden.

Jan Breydel werd afdoende onderzocht

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt, met verwijzing naar het eerder opgemaakt plan-MER, gesteld dat een herinrichting van de Jan Breydelsite vanuit milieuoogpunt wel degelijk geschikt geacht werd. Er wordt dienaangaande ook gesteld dat er milderende maatregelen op strategisch niveau kunnen worden genomen, waarbij het werkingsgebied van deze maatregelen niet beperkt hoeft te zijn tot de site zelf.

Het uitgangspunt van deze bezwaren, opmerkingen en adviezen is niet juist. Het plan-MER RUP 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge' van 13 oktober 2008 was ook al erg kritisch over de herinrichting van de Jan Breydelsite. In dat plan-MER werd met name als volgt gesteld (plan-MER RUP 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge' van 13 oktober 2008, deel III, pagina 109):

"Samengevat betekent het bovenstaande dat het huidige functioneren van het voetbalstadion op vlak van milieueffecten niet ideaal verloopt. De vraag tot herlokalisatie van het voetbalstadion (bij uitbreidingsplannen) is met andere woorden gefundeerd als aan de verkeers- en parkeerproblematiek geen toereikend antwoord wordt gegeven. Het 'advies uitgebracht door de stedelijke ambtelijke adviesgroep over de studies omtrent een voetbalstadion voor Brugge van 40.000 toeschouwers' (december 2007 zie ook richtlijnen dd. 28 april 2008-PLMER-0068-RL) spreekt in dit verband over het mogelijks instellen van een ruime perimeter – wat supporters moet weerhouden te blijven proberen zo dicht mogelijk bij het stadion te parkeren – en hieraan verbonden het uitbouwen van randparking waarvan de supporters verplicht gebruik moeten maken. Dit vergt investeringen en afspraken over pendelvervoer tussen parkings en stadion, versterkt door de intentie tot capaciteitsverhoging tot 40.000 toeschouwers. Bij herlokalisatie zal, ongeacht de locatie, een even belangrijke inspanning moeten geleverd worden om de significantie negatieve effecten op het vlak van mobiliteit en afgeleide effecten te voorkomen en te milderen. Dit geldt voor alle sites, ook Jan Breydel. Wanneer deze ontoereikend zijn door gebrek aan inspanning of falen van de handhaving zullen de negatieve effecten waarschijnlijk zeer direct voelbaar zijn in de omgeving van Jan Breydel, gelet op de aard van deze (woon)omgeving."

In het plan-MER RUP 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge' van 13 oktober 2008 werd benadrukt dat de bestaande situatie op vlak van mobiliteit en hinder voor de omgeving problematisch is en een oplossing vraagt, temeer gelet op de beoogde capaciteitsverhoging naar 40.000 zitplaatsen. In het plan-MER van 17 mei 2016 werden deze conclusies hernomen. Er werd bovendien uitdrukkelijk gesteld dat een alternatieve locatie voor een groot stadion van 40.000 zitplaatsen te verkiezen is omdat de milieueffecten van een dergelijk stadion op de huidige site *"zeer problematisch zouden*

worden in de omgeving van Jan Breydel, in het bijzonder voor de verkeersleefbaarheid."

In hoofdstuk I van deel II van het plan-MER van 17 mei 2016 worden de mobiliteitseffecten van de inplanting van een stadion op de onderzochte locaties (en in de onderzochte scenario's) onderzocht. Weliswaar geldt voor elke locatie dat er een sterke verkeersgenererende impact is en dat het aantal auto's in het autonome scenario 2020 moet dalen. Specifiek voor de Jan Breydelsite wordt in het plan-MER echter bijkomend gesteld dat er restricties zijn om de noodzakelijk geachte milderende maatregelen (die wel op de andere locaties kunnen worden doorgevoerd) op de Jan Breydelsite door te voeren (plan-MER, deel II, pagina 89):

"Maar in de praktijk zijn er restricties en zijn bepaalde cruciale maatregelen nauwelijks toe te passen. Gelet op het ruimtegebruik op de site Olympia is het bijkomend promoten van het gebruik van supportersbussen moeilijk, want de bussen kunnen er niet parkeren en bijkomende bussen dienen na het lossen van de supporters onmiddellijk de omgeving te verlaten wegens gebrek aan parkeermogelijkheden. Het opvangen van meerdere supporters met pendelbussen betekent ook het realiseren van grotere opvangparkings. Maar ook het vervoer van een deel van de 21.500 supporters vanop randparkings of treinstations wordt zo goed als onmogelijk wegens praktische onbereikbaarheid van de site. Verkeersbegeleidende maatregelen op de toegangswegen naar Olympia zijn nauwelijks mogelijk omdat dit de wagens zou wegdrukken, die nu verspreid de capaciteit van deze wegen gebruiken richting stadion en omgeving. Trouwens deze 21.500 supporters zijn er 3.500 meer dan in de Blankenbergse Steenweg / De Spie. Slechts het weghalen van bijkomende wagens op de toegangswegen maakt de ontsluiting voor bussen mogelijk, maar dit vergt dan weer een grotere modal shift. Ter illustratie, de modal shift van het autonoom naar duurzaam scenario bedraagt een stap van 80 naar 45% auto-afhankelijkheid om de site te bereiken.

Gelet op de ligging in een dens bebouwde woonomgeving van Sint-Andries is de realisatie van ingrijpende infrastructurele maatregelen die de autobereikbaarheid van de site verbeteren (bijvoorbeeld door nieuwe toegangswegen of verbeteren van wegen) niet mogelijk, zonder ingrijpende negatieve gevolgen op andere aspecten. En trouwens de parkeermogelijkheden zijn ook moeilijk te verbeteren zonder zware ruimtelijke ingrepen in dit stedelijk weefsel. Deze omgeving laat geen infrastructurele maatregelen toe, die de mobiliteitsproblemen van een stadion van 40.000 supporters wezenlijk milderen."

Het plan-MER heeft aldus wel degelijk onderzocht of een mildering van de mobiliteitseffecten bij het alternatief Jan Breydel mogelijk is. Het plan-MER achtte een mildering van de *"zeer negatieve effecten"* op vlak van mobiliteit voor de Jan Breydelsite echter niet realistisch. Op dit punt onderscheidt het plan-MER-onderzoek voor de Jan Breydel-locatie zich dus van het onderzoek van de overige locaties.

In de mate dat de bezwaarindieners naar stellingen van de Vlaamse Bouwmeester verwijzen, is er op te wijzen dat de studie van de Vlaamse Bouwmeester geen milieueffectbeoordeling bevat. Dit was slechts een "haalbaarheidsstudie" waar werd onderzocht of de mogelijkheden van het huidig stadion in overeenstemming te brengen zijn met de ambities van Club Brugge, met name. capaciteitsuitbreiding tot 40.000.

Het plan-MER gaat bijgevolg verder op de studie van de Vlaamse Bouwmeester en neemt Jan Breydel mee als alternatieve locatie om verder te onderzoeken op de milieueffecten en de vergelijking ervan met andere potentiële locaties. In deze haalbaarheidsstudie wordt

als volgt gesteld:

"Het resultaat van de haalbaarheidsstudie kan helpen in de discussie over mogelijke alternatieven en bij de afweging ervan. Het kan tevens meespelen bij de uiteindelijke keuze en beslissing. Het spreekt voor zich dat de stad Brugge zowel het stadion als Club Brugge zelf daarbij graag als uithangbord voor de regio binnen de eigen stadsgrenzen wil houden. De huidige site is daarbij één van de te onderzoeken mogelijkheden. De studie van mogelijke andere alternatieven valt buiten het bestek van deze opdracht."

"In deze haalbaarheidsstudie zijn de mogelijkheden en beperkingen voor een duurzaam project op de huidige locatie én op maat van (Club) Brugge grondig in beeld gebracht. Deze zijn af te wegen tegen mogelijke andere locaties en de realisatiemogelijkheden bij herbestemming na de eventuele verhuis van Club Brugge. Ruimtelijke, juridische, procedurele, praktische en andere aspecten spelen daarin een rol."

In het plan-MER is bovendien uitdrukkelijk gemotiveerd dat de omgeving geen infrastructurele maatregelen toelaat die de mobiliteitsproblemen van een stadion van 40.000 supporters wezenlijk mildert. Er zijn geen omstandigheden die doen twijfelen aan de conclusies van het plan-MER wat de haalbaarheid van het programma op de Jan Breydelsite betreft. Het milderen van de zeer significante negatieve effecten wordt door het plan-MER aldus niet realistisch geacht, zodat de keuze voor een andere locatie dan Jan Breydel niet kennelijk onredelijk is. Overigens is het effect op vlak van mobiliteit zelfs na mildering op de Jan Breydelsite wat doorstroming en verkeersleefbaarheid betreffen nog steeds zeer significant negatief (---) en wat bereikbaarheid en verkeersveiligheid betreffen significant negatief (--).

De bezwaren, opmerkingen en adviezen tonen niet aan dat deze conclusie kennelijk onredelijk is. Zij verwijzen louter naar een eerder plan-MER (terwijl dit plan-MER intussen is hernomen conform de vereiste procedures) en poneren dat milderende maatregelen op strategisch niveau kunnen worden genomen, ook als deze buiten het plangebied vallen. Nog daargelaten of dat inderdaad mogelijk zou zijn, volstaat dergelijke opportuniteitskritiek echter niet. In het licht van voormelde beoordeling uit het plan-MER kan de stelling van bezwaarindieners dat de Jan Breydelsite vanuit milieuoogpunt aanvaardbaar is, evenmin worden bijgetreden. De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

<u>*Beoordeling van de milieueffecten is niet kennelijk onredelijk*</u>

Een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen stelt dat de negatieve impact op de mobiliteit van de Jan Breydelsite niet zwaarder doorweegt dan de negatieve gevolgen die gekoppeld zijn aan de nieuwe ruimte-inname en de verschuiving van de mobiliteitsimpact. Zij stellen ook dat het niet verantwoord is om 43 hectare landbouwgrond op te offeren ten opzichte van *"de beperkte overlast in de buurt van de Jan Breydelsite"*.

Uit het plan-MER blijkt dat de keuze voor het alternatief Blankenbergse Steenweg een significant tot zeer significant effect op het ruimtegebruik heeft. Dit effect is voor het alternatief Jan Breydelsite matig positief. Er is immers reeds een stadion op de Jan Breydelsite gelegen zodat er geen landbouwareaal verloren gaat, terwijl landbouwgronden en een beperkt aantal woningen op de Blankenbergse Steenweg zijn gelegen die door de keuze voor dit alternatief verloren gaan.

Uit deze vaststelling vloeit echter nog niet voort dat de keuze voor de locatie Blankenbergse Steenweg en niet voor de locatie Jan Breydelsite kennelijk onredelijk is, want:

- Het effect op het ruimtegebruik bij het alternatief Blankenbergse Steenweg kan worden gemilderd tot matig negatief (-) (plan-MER, deel II, pagina 413). Het plan-MER formuleert de volgende milderende maatregel: "*Groene auditieve en visuele buffer en kwalitatieve architecturale vormgeving en landschappelijke integratie.*" Deze milderende maatregel werd op rechtszekere wijze in de stedenbouwkundige voorschriften doorvertaald. Zo verplicht artikel 2.11 van de stedenbouwkundige voorschriften van deelplan 7 in beginsel de integratie van ecologische waardevolle ecotopen en bestaande corridors en stapstenen in het gebied.
- Daarnaast bepaalt artikel 2.15 van de stedenbouwkundige voorschriften van het plan dat een buffering ten opzichte van de Blankenbergse Dijk rekening moet houden met de historische context van het landschap. In westelijke richting is een buffer aan te leggen als een open, verspreid beplante zone van 20 meter breed die mee benut kan worden als lintvormig waterbuffervolume met ecologische medefunctie. De bezwaren, opmerkingen en adviezen stellen dan ook ten onrechte dat het effect op het ruimtegebruik significant negatief is en niet opweegt tegen de mobiliteitseffecten van het alternatief Jan Breydel.
- Voorts is de keuze voor het alternatief Blankenbergse Steenweg in weerwil van het alternatief Jan Breydel ingegeven vanuit de vaststelling dat de omgeving van de Jan Breydelsite op vlak van mobiliteit zeer significant negatief scoort. Het gaat niet om "beperkte overlast" (zoals door sommige bezwaarindieners wordt geponeerd). De zeer significant negatieve effecten kunnen niet worden gemilderd. Een stadion op de Jan Breydelsite wordt dan ook slechts haalbaar geacht bij de realisatie van een kleiner en aangepast stadion en zeker niet bij een uitbreiding tot 40.000 zitplaatsen (cf. plan-MER, deel II, pagina 440). Dit komt in wezen overeen met het gespreid scenario (punt 3.1.3.2 van het plan-MER). Vanuit milieuoogpunt is de inplanting van een stadion met 40.000 zitplaatsen op de Jan Breydelsite aldus niet wenselijk, gelet op de effecten voor de omgeving en, dienvolgens, het verlies aan leefkwaliteit voor de omwonenden;
- Ten slotte verwijst het plan-MER naar de sectorale regelgeving, die instrumenten aanreikt om het verlies aan landbouwgrond te milderen. Vermits dit niet-ruimtelijk vertaalbare maatregelen zijn, werden zij niet als milderende maatregel opgelegd.

Op basis van bovenstaande argumenten is gekozen voor de inplanting van het nieuwe stadion voor Club Brugge aan de Blankenbergse Steenweg. Deze redenering is ook opgenomen in de toelichtingsnota in het besluit van de Vlaamse Regering met betrekking tot de voorlopige vaststelling van voorliggende GRUP. De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

5.5.3.3. Bezwaren over het alternatief Blankenbergse Steenweg

Een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen stellen dat het significant negatief effect van de aantasting van de open ruimte aan de Blankenbergse Steenweg, niet kan worden gemilderd. Dit zou wel het geval zijn op de Jan Breydelsite.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen gaan er ten onrechte vanuit dat het alternatief Blankenbergse Steenweg een significant negatief effect inzake ruimtegebruik heeft. Dit is, zoals uit de eerdere weerlegging van de bezwaren reeds bleek, geen significant negatief maar een matig negatief effect. Omdat deze bezwaren, opmerkingen en adviezen van een verkeerd uitgangspunt vertrekken, kan het om die reden niet worden bijgetreden.

Voor het overige kan worden herhaald dat de keuze voor een bepaald alternatief een afweging veronderstelt. De omstandigheid dat een alternatief in een bepaalde discipline niet het beste scoort, betekent niet noodzakelijk dat dit alternatief niet gekozen zou kunnen worden. Er dient weliswaar een afdoende motivering voor de keuze te gebeuren, inzonderheid waarom dit alternatief, ondanks de negatieve effecten in een bepaalde discipline, gekozen wordt.

De keuze voor het niet-weerhouden van de Jan Breydelsite is hoofdzakelijk ingegeven vanuit de beleidsmatige wens om de zeer negatieve significante effecten op de Jan Breydelsite te vermijden. Opdat de leefbaarheid van die site kan worden gevrijwaard, dient het stadion met 40.000 zitplaatsen op een andere locatie te worden ingeplant. Een dergelijk stadion op de Jan Breydelsite wordt vanuit milieuoogpunt niet aanvaardbaar geacht als daarbij geen milderende maatregelen worden voorzien. Weliswaar wordt een landbouwareaal en een aantal woningen ingenomen. Deze (matige) negatieve effecten zijn afgewogen tegen de zeer significante negatieve effecten bij het alternatief Jan Breydel.

De motivering voor de keuze voor de site Blankenbergse Steenweg is opgenomen in de toelichtingsnota in het besluit van de Vlaamse Regering met betrekking tot de voorlopige vaststelling van voorliggende GRUP. Deze keuze is gestoeld op objectieve gronden. Er wordt niet aangetoond dat deze keuze kennelijk onredelijk is. De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

5.5.3.4. Bezwaren over het alternatief De Spie

Een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen stellen dat het alternatief De Spie ten onrechte niet werd weerhouden voor de inplanting van een stadion. Dat dit alternatief een slechtere bereikbaarheid heeft, weegt niet op tegen de andere gegevens in het dossier. Voorts wordt de restruimte bekritiseerd die na inplanting van het stadion op De Spie ontstaat. Er zou 19 hectare grond overblijven, die zou volstaan voor lokale bedrijven.

Uit het plan-MER blijkt dat de alternatieven Blankenbergse Steenweg en De Spie vergelijkbaar zijn wat de milieueffecten betreft. Beide locaties worden principieel geschikt als locatie voor de inplanting van een stadion met 40.000 zitplaatsen bevonden, mits een aantal milderende maatregelen worden genomen.

Een concrete beoordeling van de milieueffecten, rekening houdend met de specificiteit van beide terreinen, heeft er evenwel toe geleid dat het alternatief Blankenbergse Steenweg is weerhouden als de voorkeurslocatie:

- Deze locatie is beter ontsluitbaar dan De Spie, mits het nemen van milderende maatregelen van de discipline mobiliteit. In het plan-MER werd voor de site Blankenbergse Steenweg een duurzaam scenario onderzocht (deel 2 p 83 tem 88). Ook voor De Spie werd een duurzaam scenario onderzocht. Hieruit kan het volgende worden geconcludeerd: *"Conclusie uit bovenstaande is dat een aantal ingrepen noodzakelijk zijn om de verkeerstroom richting parkeercapaciteit op en naast de site mogelijk te maken. Deze zijn enerzijds de ontsluiting via de N31, met aanpassingen voor de ingaande stroom (capaciteitsverhoging van de afslagstrook) en aanpassingen voor de uitgaande stroom (nieuwe toerit naar N31 of afwikkeling via complex van de Oostendse Steenweg). En anderzijds de ontsluiting via de A11 (verkeersbegeleiding via knooppunt met de Blankenbergse Steenweg en/of Alfred Ronsestraat).*

Het duurzaam scenario werd meer concreet uitgewerkt voor de locatie Blankenbergse Steenweg, maar bovenstaande conclusies gelden evenzeer voor de locatie De Spie. Beide

locaties zijn voornamelijk onderling verschillend op vlak van verkeerssturing:

i. De opties voor De Spie zijn deels gelijkaardig aan deze van de Blankenbergse Steenweg, maar moeten op een afwijkende manier geïnterpreteerd worden. De in het plan-MER beschreven optie 1 kan 'herbruikt' worden voor De Spie maar dan voor het verkeer komende van de N31 aangezien de parking B-Park ten westen van De Spie ligt. Optie 2 kan gebruikt worden om verkeer van de A11 af te leiden. Het promoten van het gebruik van de A11 is sowieso noodzakelijk.

ii. De optie van een nieuwe ongelijkgrondse kruising van de N31 ter hoogte van de te bouwen weegbrug en de mogelijkheden tot een herinrichting van het op- en afrittencomplex Oostendse Steenweg zijn voor locatie De Spie niet van toepassing. Sowieso heeft deze locatie in vergelijking met 'Blankenbergse Steenweg' minder mogelijkheden qua infrastructurele optimalisatie die de bereikbaarheid moeten verbeteren. Dit is een gevolg van de ligging op microniveau. De Spie is dus qua bereikbaarheid inferieur aan de Blankenbergse Steenweg."

- Een inplanting van een voetbalstadion op De Spie legt restricties op de rest van het gebied. Deze restricties doen zich niet voor op de locatie Blankenbergse Steenweg. Met name is de restruimte op De Spie te klein om er een haalbaar programma aan bedrijvigheid te ontwikkelen. Dit geldt te meer vermits rekening te houden is met de parkeergelegenheid die voor zowel het stadion als het deel bedrijvigheid te voorzien is. Het is immers beleidsmatig wenselijk om de parkeergelegenheid voor beide functies te combineren, zodat synergiën tussen de functies kunnen ontstaan. Dit is in wezen het gevolg van de vorm van de respectievelijke sites. Het alternatief Blankenbergse Steenweg heeft een eerder rechthoekige vorm. Het terrein van De Spie is op dit punt, gelet ook op de vorm van de locatie en de aanwezigheid van de Lisseweegse Vaart, niet geschikt. Dit is voor het alternatief Blankenbergse Steenweg niet het geval. Deze eigenheden hebben vanzelfsprekend gevolgen voor de potenties van de ruimte en de invulling ervan naast het stadion.

  In de ruimtebehoefte wordt nog geen rekening gehouden met de oppervlakte van de parking omdat (zoals eerder gesteld) het aantal parkeerplaatsen niet op voorhand (als uitgangspunt) wordt vastgelegd. Uit de argumentatie van de toelichtingsnota (pagina 228 en volgende) blijkt de noodzaak aan 7.200 parkeerplaatsen. Parking van 7.200 auto's ongeveer 100 bussen en 4000 fietsenstallingen kunnen niet meer worden gerealiseerd op de resterende en versnipperde ruimte van 19 hectare op De Spie. Bovendien kan er dan al helemaal geen bedrijfsruimte meer bij die ook dient gebruik te maken van de parking omwille van efficiënt ruimtegebruik (cf. uitgangspunten plan-MER).

De keuze, voor de Blankenbergse Steenweg is dus afdoende gemotiveerd. Er is een afweging gemaakt op grond van alle betrokken belangen, waaronder milieubelangen, rekening houdend met de specifieke voorwaarden voor elke locatie. Deze afweging is niet kennelijk onredelijk:

- Uit het plan-MER is gebleken dat de discipline mobiliteit een belangrijk aspect vormt voor de beoordeling van de inplanting van het stadion. De ontsluiting maakt daar deel van uit. Dat de ontsluiting beter is voor het alternatief Blankenbergse Steenweg kan dan ook wel degelijk worden meegenomen in de afweging tussen de alternatieven en de keuze voor het finaal te weerhouden alternatief.

- De keuze voor het alternatief Blankenbergse Steenweg is tevens gegrond op de overweging dat er in het alternatief De Spie restruimten ontstaan die niet nuttig door andere functies (bedrijvigheid) kunnen worden ingevuld. Of die bedrijvigheid lokaal is of bovenlokaal, wijzigt dit gegeven niet. De bezwaarindieners gaan er immers aan voorbij dat de restruimte van circa 20 hectare niet aaneensluitend maar versnipperd over het terrein zou komen te liggen. Het alternatief Blankenbergse Steenweg kent dergelijke beperking niet. Het clusteren van het stadion met bedrijvigheid is een voordeel van dit alternatief ten opzichte van De Spie. Het versnipperen van de ruimte, zoals bij het alternatief De Spie het geval is, zou niet van zuinig ruimtegebruik getuigen, zodat de keuze voor het alternatief Blankenbergse Steenweg mede op die grond steunt.

Het is in het licht van het voorgaande niet kennelijk onredelijk om in de keuze tussen de alternatieven rekening te houden met overwegingen over zuinig ruimtegebruik.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

5.5.3.5. Bezwaren over het alternatief Chartreuse

Een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen stellen dat het alternatief Chartreuse ten onrechte niet als redelijk locatiealternatief is weerhouden. Deze locatie zou wel degelijk een redelijk alternatief uitmaken. Voor de invulling van Chartreuse als kantoorachtigen zijn immers ook de nodige milderende maatregelen noodzakelijk. Er wordt bovendien gesteld dat er niet werd onderzocht om de kantoren, die zijn voorzien in het alternatief Chartreuse, te kunnen onderbrengen in een multifunctioneel stadion (in plaats van een monofunctioneel stadion).

Voor de site Chartreuse wordt op pagina 35 van deel 1 van het plan-MER vermeld dat vanuit milieuoogpunt, ondanks het feit dat deze site in het verleden onder voorwaarden geschikt werd gevonden voor de inplanting van een voetbalstadion, de site enkel geschikt was onder zeer strikte randvoorwaarden, waarbij het beperken van verstoring, ontsluiting en het vermijden van cumulatieve effecten met andere ontwikkelingen in de groene gordel van cruciaal belang zijn. In het plan-MER staat het volgende: *"Voor de locatie Chartreuse kon gezegd worden dat ze vanuit milieuoogpunt enkel geschikt was onder zeer strikte randvoorwaarden, waarbij het beperken van verstoring en het vermijden van cumulatieve effecten met andere ontwikkelingen in de groene gordel van cruciaal belang zijn. Later onderzoek of nieuwe inzichten ontbreken en het is dus niet uitgewezen dat de realisatie van een voetbalstadion binnen deze randvoorwaarden haalbaar en zinvol is. Op vandaag blijven deze uitspraken van de bestaande plan-MER geldig en een ontwikkeling van een multifunctionele sportsite is er niet verenigbaar met de vraag voor hoogwaardige bedrijvigheid/kantoor(achtigen). De site Chartreuse wordt derhalve niet als een redelijk alternatief voor de realisatie van het programma multifunctionele sportsite beschouwd. Dit werd bekrachtigd in de richtlijnen, uitgevaardigd door de dienst MER op 23/3/2015."*

. Zoals bevestigd in de richtlijnen van de dienst MER werd de site Chartreuse dan ook niet als een redelijk alternatief beschouwd voor de inplanting van een multifunctionele site. De dienst MER stelde in haar richtlijnen van 23 maart 2015 wat dit betreft als volgt:

"Ook werd gevraagd om de mogelijkheid voor een multifunctionele sportsite of regionale bedrijvigheid in het gebied Chartreuse te onderzoeken. De invulling van de site Chartreuse als combinatie sportsite-regionale bedrijvigheid of enkel als sportsite werd reeds in het vorige plan-MER onderzocht. Beide invullingen werden omwille van milieueffecten niet

weerhouden. Er zijn geen elementen die aangeven (bijvoorbeeld wijziging omgeving, wijziging plankenmerken) dat de eerdere milieubeoordeling van deze locatie zou wijzigen, zodat dit niet als redelijk alternatief in het MER zal meegenomen worden."

In het plan-MER wordt over deze locatie als volgt gesteld (plan-MER, deel I, pagina 35):

"Uit de beoordeling bleek dat site Chartreuse en Oostkampse Baan zeer ernstige milieueffecten gaven. Van de locatie Chartreuse kon gezegd worden dat ze vanuit milieuoogpunt enkel geschikt was onder zeer strikte randvoorwaarden, waarbij het beperken van verstoring en het vermijden van cumulatieve effecten met andere ontwikkelingen in de groene gordel van cruciaal belang zijn. Later onderzoek of nieuwe inzichten ontbreken en het is dus niet uitgewezen dat de realisatie van een voetbalstadion binnen deze randvoorwaarden haalbaar en zinvol is. Op vandaag blijven deze uitspraken van de bestaande plan-MER geldig en een ontwikkeling van een multifunctionele sportsite is er niet verenigbaar met de vraag voor hoogwaardige bedrijvigheid / kantoor(achtigen). De site Chartreuse wordt derhalve niet als een redelijk alternatief voor de realisatie van het programma multifunctionele sportsite beschouwd. Dit werd bekrachtigd in de richtlijnen, uitgevaardigd door de dienst MER op 23/3/2015. Wel wordt de site verder onderzocht voor de realisatie van een programma gemengd regionaal bedrijventerrein of hoogwaardige bedrijvigheid/kantoor(achtigen) of voor een bestemming als gemengd openruimtegebied."

Uit de beoordeling van dit alternatief in het plan-MER RUP 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge' van 13 oktober 2008 is aldus gebleken dat het alternatief Chartreuse vanuit milieuoogpunt zeer slecht scoorde om er een stadion in te planten. Het alternatief Chartreuse zou gepaard gaan met zeer strikte randvoorwaarden, opdat het kan worden gerealiseerd. Om die reden wordt dit alternatief niet als een redelijk alternatief beschouwd.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen tonen niet aan dat het niet-weerhouden van deze locatie als redelijk alternatief kennelijk onredelijk is. Indien bij voorbaat is geweten dat een bepaald alternatief onaanvaardbare effecten op het milieu heeft en dat kans voor de realisatie van de plandoelstelling in dit alternatief aldus klein is, moet het alternatief niet als redelijk alternatief worden beschouwd (zie handleiding dienst MER, *"alternatieven in de MER"*, pagina 29-30). Bij voorbaat stond aldus vast dat de milieueffecten van het stadion in het alternatief Chartreuse onaanvaardbaar zouden zijn. De realisatie ervan was afhankelijk van zeer strikte omstandigheden. In die omstandigheden is het niet kennelijk onredelijk om een dergelijk alternatief niet te weerhouden als mogelijke geschikte locatie voor de inplanting van een stadion.

Ten overvloede is er op te wijzen dat de sportsite op de locatie Chartreuse in het kader van het initiële plan-MER wel degelijk was onderzocht op effecten. Het is dus geenszins zo dat de effecten ervan nooit werden onderzocht. Bezwaarindieners brengen echter geen elementen aan die tot een gewijzigde beoordeling zouden leiden of die ertoe zouden leiden dat het alternatief Chartreuse thans als een voorkeursalternatief zou te beschouwen zijn.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

6. Landbouw

6.1. Ontbreken van een LER

Een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen stellen dat een landbouweffectenrapport (LER) moest worden opgemaakt alvorens het plan werd vastgesteld. Het plan-MER voorziet geen specifieke landbouwanalyse. Er is niet bestudeerd welke toekomstperspectieven de zones hebben als blijvende landbouwzone in de stedelijke regio aan de hand van de structuur van de huidige landbouwbedrijven en de vraag naar landbouwgrond in de regio. Een LER is noodzakelijk gezien zoveel goede landbouwgrond een andere bestemming krijgt in de verschillende deelgebieden.

Overeenkomstig artikel 4.2.6 van het decreet van 28 maart 2014 betreffende de landinrichting kan een LER worden opgemaakt om de effecten van projecten, plannen of programma's op de landbouw in zijn geheel en op de individuele landbouwbedrijven te onderzoeken. Dit instrument wordt nader uitgewerkt in de artikelen 4.2.4.2 eervolle vermelding van het besluit van de Vlaamse Regering van 6 juni 2014 betreffende de landinrichting. Overeenkomstig deze bepaling beslist het agentschap op basis van een screeningsanalyse of de opmaak van een LER relevante bijkomende informatie kan opleveren voor de haalbaarheid van het project, plan of programma. Wanneer uit een screeninganalyse blijkt dat de effecten van landbouw, in cumulatie met eventueel andere geplande en definitief besliste projecten, de leefbaarheid van de bestaande bedrijfsvoering van een of meerdere bedrijven ernstig in het gedrang kunnen komen, moet een LER worden opgemaakt. Overeenkomstig artikel 2.1.4.3, § 4, tweede lid van voormeld besluit blijkt dat de leefbaarheid van de bestaande bedrijfsvoering ernstig in het gedrang komt als het arbeidsinkomen daalt onder twee derden van het gewestelijk vergelijkbaar inkomen. Uit het verslag aan de Vlaamse Regering blijkt dat een landbouwimpactstudie (LIS) een voorbeeld is van een screeningsanalyse, zoals bedoeld in artikel 4.2.4.2 van het besluit van de Vlaamse Regering van 6 juni 2014 betreffende de landinrichting.

Uit de bewoordingen van artikel 4.2.6 van het decreet van 28 maart 2014 betreffende de landinrichting blijkt dat de opmaak van een LER een facultatief karakter heeft ("*kan*"). Reeds om die reden zijn de bezwaren, opmerkingen en adviezen niet bij te treden. Zij gaan immers uit van het foutieve uitgangspunt dat er een verplichting zou bestaan.

Het LER is bovendien één van de mogelijke studies die ter onderbouwing van een inrichtingsnota kan worden opgemaakt. Een inrichtingsnota moet voor de realisatie van een project, plan of programma worden vastgesteld wanneer de inzet van de instrumenten als vermeld in deel 2 van het decreet van 28 maart 2014 betreffende de landinrichting noodzakelijk is. Het voorgenomen plan heeft echter geen betrekking op de instrumenten, zoals opgesomd in deel 2 van voormeld decreet. Een LER kan aldus worden opgemaakt wanneer een inrichtingsnota moet worden opgemaakt. Dit is *in casu* niet het geval. Er is bijgevolg niet aan het toepassingsgebied van artikel 4.2.6 van het decreet van 28 maart 2014 betreffende de landinrichting voldaan, zodat de bezwaren, opmerkingen en adviezen niet kunnen worden bijgetreden.

In het richtlijnenboek 'Stadsontwikkeling en recreatie' wordt op pagina 171 het volgende aangegeven: "Verdere detaillering van het ruimtegebruik, zoals de effectieve eigenaars, of teelten bij landbouwpercelen, horen niet thuis in een MER. Met betrekking tot landbouw kunnen deze wel in een LER behandeld worden." Een LER moet dus geen deel uitmaken van het plan-MER. Er werd in het kader van het voorgenomen plan louter op vraag van het

departement Landbouw en Visserij een LIS van 3 augustus 2015 opgemaakt. In de richtlijnen van de dienst MER van 23 oktober 2015 wordt hierover als volgt gesteld:

"Het departement Landbouw & Visserij vraagt om een LIS op te maken. Het opnemen van een LIS in het MER wordt niet noodzakelijk geacht. Er dient wel voldoende aandacht besteed te worden aan de impact op landbouw, rekening houdende met het detailniveau van dit MER. Ook dient reeds aandacht besteed te worden aan mogelijke flankerende maatregelen voor de betrokken landbouwers."

In een advies van 21 januari 2016 adviseerde het departement Landbouw & Visserij over het ontwerp plan-MER als volgt:

"Het departement Landbouw en Visserij vraagt voldoende rekening te houden met de landbouwimpact zoals die in de LIS die integraal opgenomen zijn in voorliggend document, werd onderzocht.

Het totale verlies aan landbouwareaal (agrarische bestemming) bij ontwikkeling van alle planelementen uit het GRUP 'Afbakening Regionaalstedelijk gebied Brugge' bedraagt ongeveer 450 hectare en is bijgevolg aanzienlijk. Het departement Landbouw en Visserij beklemtoont dat geschikte milderende maatregelen op maat van de individuele landbouwer moeten worden voorgesteld op basis van voorafgaandelijk overleg met de betrokken landbouwers. Alle getroffen landbouwers, zowel pachters als eigenaars, dienen gepast te worden vergoed."

Het LIS werd, hoewel dit dus niet noodzakelijk werd geacht, vrijwillig opgemaakt en als bijlage 9 aan het plan-MER gevoegd. Er werd voor elk deelgebied een LIS opgemaakt. Het LIS werd opgemaakt als vertrekpunt in het plan-MER voor de beoordeling van de effecten van het voorgenomen plan op het ruimtegebruik (en in het bijzonder de herbestemming van agrarisch gebied naar bedrijvigheid). Dit is in overeenstemming met het advies van het departement Landbouw & Visserij, waarin werd verzocht om met het LIS rekening te houden.

De resultaten van het LIS werden aldus betrokken in de beoordeling van de discipline mens ruimtelijke aspecten (plan-MER, deel II, pagina 384). De effectbeoordeling steunt op de volgende criteria:

- gebouwen: aanwezigheid bedrijfsgebouwen,
- totale oppervlakte,
- grootte van de percelen,
- herbevestigd agrarisch gebied of niet,
- landbouwwaardering,
- aantal betrokken landbouwers.

Deze criteria werden vervolgens kwalitatief ten opzichte van elkaar afgewogen. De effectbeoordeling van het plan-MER heeft aldus de beoordeling in de landbouweffectstudie mee beoordeeld. Het betrof met andere woorden een instrument dat vrijwillig is opgesteld om de effecten op het landbouwareaal. te beoordelen. De effecten op landbouw werden

voldoende onderzocht in het plan-MER. De bezwaarindieners leiden uit de facultatieve opmaak van een LIS aldus ten onrechte af dat een LER diende te worden opgemaakt.

Vermits geen van de instrumenten, zoals bedoeld in deel 2 van het decreet van 28 maart 2014 betreffende de landinrichting, noodzakelijk is voor het voorgenomen plan, diende geen inrichtingsnota en een LER te worden opgemaakt. Dit belet niet dat de instrumentenkoffer uit het decreet van 28 maart 2014 betreffende de landinrichting in de toekomst noodzakelijk zou kunnen worden gehanteerd. Dit vindt trouwens zijn bevestiging in het plan-MER (plan-MER, deel II, pagina 409-410):

"9.8 Milderende maatregelen en aanbevelingen

In de sectorale wetgeving, meer bepaald het decreet landinrichting, bestaat er een "instrumentenkoffer" die kan gehanteerd worden om maatregelen te realiseren.

Mogelijke instrumenten zijn onder andere: de opmaak van een LER (LER), de inzet van een lokale grondenbank, vrijwillige herverkaveling, herverkaveling uit kracht van wet (eventueel met planologische ruil), inrichtingswerken, inrichtingswerken uit kracht van wet, opleggen van erfdienstbaarheden tot openbaar nut, beheerovereenkomsten, dienstenvergoedingen, onteigening. De instrumenten kunnen ingeschakeld worden voor:

- *de inrichting van gronden: inrichtingswerken, het vestigen van erfdienstbaarheden voor openbaar nut en vergoedingen voor waardeverlies van gronden;*
- *het beheer van gronden: vrijwillige beheerovereenkomsten en verplichte dienstenvergoedingen;*
- *grondverwerving en -mobiliteit: naast grondverwerving zelf, staan instrumenten ter beschikking zoals het recht van voorkoop, vrijwillige herverkaveling en herverkaveling uit kracht van wet eventueel gecombineerd met planologische ruil.*

Het verlies aan landbouwgrond wordt voor de planelementen Sint-Pietersplas – Blankenbergse Steenweg, De Spie, Chartreuse, Sint-Elooi alsook bij een herlocalisatie van de multifunctionele sportsite als aanzienlijk negatief beoordeeld. Voor deze gebieden is het toepassen van het decreet landinrichting en het uitwerken van een gepast flankerend beleid noodzakelijk om de aanzienlijk negatieve impact afdoende te kunnen milderen."

Het plan-MER gaat er weliswaar vanuit dat er een gepast flankerend beleid moet worden uitgewerkt. Dit sectoraal beleid, en meer in het bijzonder de instrumenten die kunnen worden aangewend in het kader van het decreet van 28 maart 2014 betreffende de landinrichting, zijn niet als milderende maatregelen of aanbeveling geformuleerd. Sowieso betreft het een ruimtelijk niet vertaalbare maatregel. Uit voormelde passage is eveneens af te leiden dat het voorgenomen plan zelf geen instrumenten in de zin van deel 2 van het decreet van 28 maart 2014 betreffende de landinrichting aanwendt. Parallel aan voorliggend GRUP is een inrichtingsnota voor het flankerend beleid van de landbouw uitgewerkt door de Vlaamse Landmaatschappij (VLM) waarin concrete maatregelen ter ondersteuning van de getroffen landbouwers zijn opgenomen. Deze nota waarover de Vlaamse Regering heeft beslist, is als bijlage IX opgenomen bij voorliggend GRUP.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat het voorlopig vastgesteld GRUP strijdig is met het RSV omdat het in een stedelijk gebied agrarische

gebied herbestemt, daar waar volgens het RSV de landbouw in stedelijke gebieden moet behouden blijven en zelfs ontwikkelingsmogelijkheden moet hebben. Ter ondersteuning van die stelling wordt uit het RSV geciteerd. In deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt eveneens verwezen naar EU landbouwdoelstellingen.

Het citaat in deze bezwaren, opmerkingen en adviezen is echter niet correct en kennelijk misleidend. In 4.11 "Waarborgen voor landbouw in stedelijke gebieden" staat in het RSV (gecoördineerde versie van 2011) te lezen :

"De stedelijke landbouw heeft een eigen karakter en moet de nodige ontwikkelingsmogelijkheden behouden *rekening houdend met de draagkracht van het stedelijk gebied en de andere ontwikkelingsperspectieven voor de stedelijke gebieden*. De landbouw draagt ook bij tot het beheer van delen van het randstedelijk groen, levert een positieve bijdrage tot de stedelijke ecologie (ecologische functie) (...)"

Wat cursief is aangehaald, is in de bezwaren, opmerkingen en adviezen weggelaten. Het behoud van de ontwikkelingsmogelijkheden van de landbouw in stedelijk gebied is dus geen absoluut bindende norm maar enkel een streefdoel dat onder meer afhankelijk is van andere ontwikkelingsperspectieven voor stedelijke gebieden, eensdeels, en staat er niet aan in de weg dat in die context bestaand landbouwgebied in stedelijk gebied herbestemd wordt, anderdeels. Van strijdigheid met het RSV is derhalve geen sprake.

En welke doelstellingen de EU in zijn landbouwbeleid moet nastreven, is hier niet aan de orde. Voorliggend GRUP is opgesteld uitgaand van een ruimtelijke visie voor het regionaalstedelijk gebied waarbij de ontwikkelingsmogelijkheden voor de verschillende ruimtegebruikers, waaronder de landbouw, werden afgewogen.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

6.2. Verlies aan landbouwgrond

Een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen stellen dat het negatief effect van het verlies van de open ruimte en van het open polderlandschap niet kan worden gecompenseerd of gemilderd. Een aantal bezwaarindieners stelt dat de effecten op de agrarische sector van het verlies van 214 hectare niet werd onderzocht en dat de landbouwbelangen (onder meer het belang van streekeigen producten) niet ernstig werden overwogen. Het is volgens hen onduidelijk hoe het verlies aan landbouwgrond zal worden gemilderd. Het flankerend beleid zou eveneens ontbreken.

Vooreerst is te wijzen op de bindende bepalingen van het RSV overeenkomstig waarvan het buitengebied wordt beschouwd als gebieden die niet als stedelijk gebied worden afgebakend (pagina 479). De deelgebieden liggen allemaal binnen het regionaalstedelijk gebied Brugge en zijn geografisch ook in de rand van de stad Brugge gelegen. De deelgebieden zijn aldus niet in het buitengebied gelegen. In de mate de bezwaren, opmerkingen en adviezen aldus voorhouden dat het landbouwareaal en de open ruimtes uit de bestaande toestand dienden te worden gevrijwaard, is hun visie van het gebied niet in overeenstemming met de geografische ligging en, dienvolgens, de mogelijkheid dat andere functies in het regionaalstedelijk gebied kunnen worden voorzien. De landbouwgronden, gelegen in de deelgebieden Sint-Pietersplas – Blankenbergse Steenweg, de Spie, Chartreuse en Lac van Loppem zijn bovendien niet in herbevestigd agrarisch gebied gelegen.

De open ruimte is overigens in eerste instantie in het buitengebied voorzien. Ook agrarisch gebied, dat onder het buitengebied valt (cf. RSV, pagina 480), moet in de buitengebieden worden voorzien, respectievelijk herbevestigd.

Voorts is het effect van het plan op het ruimtegebruik door het plan-MER voor elk deelgebied beoordeeld. De synthese uit het plan-MER luidt ter zake als volgt (plan-MER, deel II, pagina 412):

"Door realisatie van het plan ter hoogte van De Spie, Sint-Pietersplas - Blankenbergse Steenweg gaat een significant landbouwareaal verloren, waarbij eveneens enkele woningen worden ingenomen. De effecten zijn hier significanter voor het gebied Blankenbergse Steenweg. Het planelement is gelegen in een omgeving die reeds wordt gekenmerkt met de infrastructuur van de N31 en de A11 en het bedrijventerrein Blauwe Toren. De ontwikkelingen sluiten bijgevolg goed aan bij de ruimtelijke economische structuur. Door deze ligging is het planelement voor het gemotoriseerd verkeer goed bereikbaar. Er kan (ook onafhankelijk van voorliggend plan) worden onderzocht of het voorzien van een stopplaats op de spoorlijn Brugge-Blankenbergse (Neptunusplan) mogelijk is.

Afhankelijk van de concrete inrichting van het bedrijventerrein kan het geluidsklimaat voor de woningen in de omgeving significant wijzigen. In de omgeving van De Spie zijn slechtst beperkt aantal woningen aanwezig en wordt het omgevingsgeluid reeds sterk bepaald door de infrastructuur en bestaande bedrijvigheid. Hierdoor is het effect ter attentie van de woonkwaliteit ter hoogte van De Spie slechts matig negatief.

Ook bij de Blankenbergse Steenweg zal het effect ter attentie van de woonkwaliteit voornamelijk bepaald worden door de intrinsieke kwaliteit van het bedrijventerrein.

Ook de realisatie van een multifunctionele sportsite op het deel De Spie of Blankenbergse Steenweg resulteert in ruimte-inname en verlies aan landbouwfunctie. Bij gelaagd parkeren (boven- of ondergronds) kan maximale ruimte voorzien worden voor bedrijvigheid. Bij een zuidelijke inplanting op de Blankenbergse Steenweg worden zowel de recreatieve als de economische structuur (bedrijvigheid) maximaal versterkt. Bij een uitbreiding van de site op Jan Breydel gaan geen landbouwfunctie en woningen verloren (maar dan wel voor de ontwikkeling voor regionale bedrijvigheid op de sites De Spie en Blankenbergse Steenweg). De hinder voor omwonenden, die op vandaag reeds bestaat, zal bij een verdere uitbreiding van de site op Jan Breydel verder toenemen.

De realisatie van het plan in het planelement Chartreuse betekent een verlies van de landbouwfunctie (en bijhorende bedrijfswoning), waarbij afhankelijk van de variant, ruimte voor regionale bedrijvigheid, kantoor(achtigen) of natuur wordt gecreëerd.

De creatie van ruimte voor natuur zal de groene gordel in het zuiden van Brugge verder versterken. Bij realisatie van regionale bedrijvigheid of kantoor(achtigen) zal deze groene gordel worden aangetast, waarbij de huidige versnippering van de E40 zal worden versterkt door deze nieuwe infrastructuren. De realisatie van regionale bedrijvigheid of kantoor(achtigen) zal het omgevingsgeluid niet significant wijzigen, gezien de E40 op vandaag reeds sterk bepalend is voor het omgevingsgeluid.

De milieueffecten voor het planelement Lac van Loppem zijn voor de discipline verwaarloosbaar tot matig positief. Er wordt met name ruimte gecreëerd voor de functie wonen. Gezien op vandaag de site niet meer in recreatiegebruik is en de aanwezige

recreatiefunctie (manege) ook kan binnen de nieuwe bestemming, gaat feitelijk, op enkele landbouwpercelen, geen functies verloren. De nieuwe woonontwikkelingen sluiten daarenboven aan bij de woonomgeving van Loppem en kent een goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer en fietsroutes. De E40 is op deze locatie bepalend voor het omgevingsgeluid.

Het planelement Sint-Elooi voorziet de ontwikkeling van regionale bedrijvigheid, waardoor een significante oppervlakte landbouwgrond verloren gaat. De realisatie van bedrijvigheid op deze locatie zal resulteren in een nieuwe verstoring in een op vandaag al versnipperd gebied. De leefbaarheid voor de woningen gelegen nabij het planelement kan onder druk komen te staan.

Het plan voor Klein Appelmoes voorziet ruimte voor natuur, waarbij de landbouwfunctie kan blijven bestaan binnen de nieuwe bestemming. In de tweede variant wordt naast ruimte voor natuur, eveneens ruimte voor wonen voorzien. Door de realisatie van bijkomende ruimte voor natuur wordt de ruimtelijke kwaliteit voor de woningen in de omgeving verder versterkt."

De deelgebieden, Sint-Pietersplas – Blankenbergse Steenweg, De Spie, Chartreuse, Lac van Loppem en Sint-Elooi hebben elk een, minstens matig, negatief effect op het ruimtegebruik. De inplanting van het stadion heeft dat eveneens. Het plan-MER formuleert, gelet op deze negatieve milieueffecten de volgende milderende maatregelen en aanbevelingen (plan-MER, deel II, pagina 410-411):

"9.8.1 Milderende maatregelen

Vanuit de milieubeoordeling worden (zeer) significant negatieve milieueffecten verwacht. Voor deze effecten worden volgende milderende maatregelen voorgesteld:

- *Sint-Pietersplas - Blankenbergse Steenweg, De Spie*
    - *Groene auditieve en visuele buffer en kwalitatieve architecturale vormgeving en landschappelijke integratie.*
- *Sint-Elooi*
    - *Groene auditieve en visuele buffer en kwalitatieve architecturale vormgeving en landschappelijke integratie.*
- *Lac van Loppem*
    - *Zone van 30m langsheen de E40 waarin wonen wordt uitgesloten (cf. discipline Lucht, zie 9.5.4).*
    - *Woningen op een afstand minder dan 250m langsheen de E40 moeten worden afgeschermd met behulp van een gronddam of geluidsscherm. De lengte van de geluidsreducerende maatregel kan indicatief worden bepaald aan de hand de "140°-regel". De "140°-regel" bestaat erin, vanaf de af te schermen woningen een zichthoek van 140° te creëren, waarvan de middellijn loodrecht op de as van de rijweg staat waarin wonen wordt uitgesloten.*

9.8.2 Aanbevelingen

Daarnaast kunnen volgende aanbevelingen worden geformuleerd om de (matig) negatieve milieueffecten te beperken en/of de positieve effecten te versterken:

- *Sint-Pietersplas - Blankenbergse Steenweg, De Spie*
  - *Behoud Blankenbergse Dijk als as voor langzaam verkeer;*
  - *Blankenbergse Steenweg Milieuzonering in deel Blankenbergse Steenweg om hinder naar omwonenden en meer specifiek bewoners langsheen Blankenbergse Steenweg tot een minimum te beperken;*
  - *Elementen integreren in het project die bijdragen tot het bereiken van de doelstellingen ,van het klimaatplan Brugge te halen: 20% CO_2 reductie tegen 2020 en klimaatneutrale stad tegen 2050 door onder andere te streven naar een minimale energie impact door inzet van hernieuwbare energiebronnen en gebruik van restwarmte via bijvoorbeeld bestaande warmtenet of anderzijds via nieuwe warmteproducenten;*
  - *Doordachte oriëntatie van de multifunctionele sportsite: kantoorruimten en andere permanente locaties zoveel mogelijk zuid gericht oriënteren;*
  - *Voorzien in een verbinding voor voetgangers en fietsers tussen De Spie en de bedrijvenzone ten zuiden van de spoorlijn Brugge-Blankenberge. Dit om bijvoorbeeld gebruik te kunnen maken van de voorzieningen op het B-park.*
- *Multifunctionele sportsite*
  - *Doordachte oriëntatie van de multifunctionele sportsite: kantoorruimten en andere permanente locaties zoveel mogelijk zuid gericht oriënteren;*
  - *Elementen integreren in het project die bijdragen tot het bereiken van de doelstellingen van het klimaatplan Brugge te halen: 20% CO_2 reductie tegen 2020 en klimaatneutrale stad tegen 2050 door onder andere te streven naar een minimale energie impact door inzet van hernieuwbare energiebronnen en gebruik van restwarmte via bijvoorbeeld een bestaand warmtenet of anderzijds via nieuwe warmteproducenten;*
  - *Gebruik van duurzame en energiezuinige verlichting in de multifunctionele sportsite, oefenvelden, parking, ... indien verlichting noodzakelijk wordt geacht;*
  - *Voorzien in een verbinding voor voetgangers en fietsers tussen De Spie en de bedrijvenzone ten zuiden van de spoorlijn Brugge-Blankenberge. Dit om bijvoorbeeld gebruik te kunnen maken van de voorzieningen op het B-park.*
- *Chartreuse*
  - *Milieuzonering, rekening houdende met de ruimtelijke kenmerken van het planelement zelf;*
  - *Elementen integreren in het project die bijdragen tot het bereiken van de doelstellingen van het klimaatplan Brugge te halen: 20% CO_2 reductie tegen 2020 en klimaatneutrale stad tegen 2050 door onder andere te streven naar een minimale energie impact door inzet van hernieuwbare energiebronnen;*

- *Oriëntatie kantoorruimten maximaal zuidgericht inplanten en maximaal afstemmen op afschermende werking geluid.*

- *Lac van Loppem*

  - *Oriëntatie gebouwen maximaal zuidgericht inplanten en maximaal afstemmen op afschermende werking geluid;*

  - *In het volledige woongebied dient men bij de bouwaanvraag te suggereren om voldoende geluidsisolatie te voorzien."*

De noodzakelijk geachte (en ruimtelijk vertaalbare) milderende maatregelen werden allen doorvertaald in de stedenbouwkundige voorschriften van het voorgenomen plan. De effectbeoordeling na het in rekening nemen van de milderende maatregelen is, wat het aspect ruimtegebruik betreft, voor de deelgebieden Sint Pieters-Plas - Blankenbergse Steenweg, De Spie, Chartreuse, Lac van Loppem, Sint-Elooi en Klein Appelmoes slechts matig negatief (-).

Het plan-MER gaat er weliswaar vanuit dat er een gepast flankerend beleid moet worden uitgewerkt en niet ruimtelijk kan worden vastgelegd in het GRUP. Dit sectoraal beleid, en meer in het bijzonder de instrumenten die kunnen worden aangewend in het kader van het decreet van 28 maart 2014 betreffende de landinrichting, zijn niet als milderende maatregelen of aanbeveling geformuleerd. Parallel aan voorliggend GRUP is een inrichtingsnota voor het flankerend beleid van de landbouw uitgewerkt door de VLM waarin concrete maatregelen ter ondersteuning van de getroffen landbouwers zijn opgenomen. Deze nota waarover de Vlaamse Regering heeft beslist, is als bijlage IX opgenomen bij voorliggend GRUP.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

6.3. Flankerend beleid

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd naar het flankerend beleid voor de landbouw. In het GRUP en het plan-MER wordt er wel naar verwezen maar dit is niet concreet uitgewerkt.

Het plan-MER gaat ervan uit dat er een gepast flankerend beleid voor de landbouw moet worden uitgewerkt Dit sectoraal beleid, en meer in het bijzonder de instrumenten die kunnen worden aangewend in het kader van het decreet van 28 maart 2014 betreffende de landinrichting, zijn niet als milderende maatregelen of aanbeveling geformuleerd.

Parallel aan voorliggend GRUP is een inrichtingsnota voor het flankerend beleid van de landbouw uitgewerkt door de VLM waarin concrete maatregelen ter ondersteuning van de getroffen landbouwers zijn opgenomen. Deze nota waarover de Vlaamse Regering heeft beslist, is als bijlage IX opgenomen bij voorliggend GRUP.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

7. Historisch permanente graslanden

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gewezen op de aanduiding van de historische permanente graslanden (Besluit van de Vlaamse Regering van 27 november 2015). Bepaalde percelen in de deelgebieden 'Sint-Pietersplas - Blankenbergse Steenweg'

en 'De Spie' werden op de betreffende kaart aangeduid als historisch permanent grasland. Er wordt daarbij gesteld dat de Vlaamse Regering geen gegronde motivatie aangeeft, in case voor het 'dwingende karakter' voor de omzetting van deze graslanden. Er wordt daarnaast gewezen op een verplichte melding van de schrapping van de graslanden aan de Europese Commissie. Tevens wordt gevraagd om, als de schrapping effectief doorgaat, er voorzien wordt in een passende compensatie. Daar door het schrappen een onevenwicht zou worden bereikt.

De bescherming van Historisch Permanente Graslanden (HPG) in de landbouwstreek De Polders is tweeledig. Bepaalde percelen worden beschermd vanuit de natuurwetgeving en andere vanuit de landbouwwetgeving. Sommige percelen genieten een dubbele bescherming. De grafische kaarten van de HPG in de landbouwstreek de Polders, zoals definitief vastgesteld door de Vlaamse Regering op 27 november 2015, geven niet expliciet het beschermingsstatuut van de opgenomen percelen weer.

Vanuit de natuurregelgeving worden percelen in bepaalde gebieden beschermd door de artikelen 7 (verbodsbepaling) en 8 (vergunningsplicht) van het besluit van de Vlaamse Regering van 23 juli 1998 tot vaststelling van nadere regels ter uitvoering van het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu, het laatst gewijzigd op 27 november 2015 (hierna: 'Natuurbesluit').

Artikel 7 van Natuurbesluit voorziet in een principieel verbod van wijzigen aan HPG wanneer deze gelegen zijn in de volgende gebieden:

> a) groengebieden, parkgebieden, buffergebieden, bosgebieden en de bestemmingsgebieden die vergelijkbaar zijn met die gebieden, aangewezen op de plannen van aanleg of de RUP's die van kracht zijn in de ruimtelijke ordening;
>
> b) een beschermd cultuurhistorisch landschap;
>
> c) de speciale beschermingszones Poldercomplex (BE2500932) en Het Zwin (BE2501033), zoals aangeduid bij het besluit van de Vlaamse Executieve van 17 oktober 1988 tot aanwijzing van speciale beschermingszones in de zin van artikel 4 van de Richtlijn 79/409/E.E.G. van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 2 april 1979 inzake het behoud van de vogelstand, als er voor die gebieden geen afwijkende instandhoudingsdoelstellingen vastgesteld zijn op grond van artikel 36ter, § 1, van het decreet;
>
> d) in een gebied waarin bij besluit van de Vlaamse Regering HPG definitief zijn vastgesteld conform artikel 9bis, § 7, Natuurdecreet. In een dergelijk gebied is het wijzigen van HPG verboden als ze definitief zijn vastgesteld conform artikel 9bis, § 7, van het Natuurdecreet en als ze zich bevinden in de gebieden vermeld in punt a), b) of c).

Artikel 8 van het Natuurbesluit voorziet in een vergunningsplicht voor het wijzigen van HPG, met inbegrip van het daaraan verbonden microreliëf en poelen, als ze in de volgende gebieden liggen:

> a) valleigebieden, brongebieden, natuurontwikkelingsgebieden, agrarische gebieden met ecologisch belang of agrarische gebieden met bijzondere waarde en de bestemmingsgebieden die vergelijkbaar zijn met die gebieden, aangewezen op de plannen van aanleg of de RUP's die van kracht zijn in de ruimtelijke ordening;

b) de speciale beschermingszone IJzervallei (BE 2500831), aangewezen ter uitvoering van de Vogelrichtlijn;

c) de speciale beschermingszones aangewezen ter uitvoering van de habitatrichtlijn, als het desbetreffende type HPG binnen deze perimeters als habitat is aangemeld;

d) in een gebied waarin bij besluit van de Vlaamse Regering HPG definitief zijn vastgesteld conform artikel 9bis, § 7, Natuurdecreet. In een dergelijk gebied is het wijzigen van HPG een vergunningsplichtige activiteit als ze definitief zijn vastgesteld conform artikel 9bis, § 7, van het Natuurdecreet en als ze zich bevinden in de gebieden vermeld in punt a), b) of c).

In casu zijn de HPG binnen het GRUP 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge – herneming' gelegen in een agrarisch gebied en dus niet in één van de in artikel 7 of 8 Natuurbesluit opgesomde gebieden waarvoor een verbod of bijzonder vergunningsplicht geldt.

Voor de percelen die definitief zijn vastgesteld bij artikel 1 van het besluit van de Vlaamse Regering van 27 november 2015 houdende de definitieve vaststelling van de kaarten van de historisch permanente graslanden in de landbouwstreek de Polders en houdende vaststelling van bijhorende beschermingsbepalingen, maar niet beschermd zijn op basis van bovenvermelde artikelen van het Natuurbesluit (lees: de door de Vlaamse Regering vastgestelde HPG in de landbouwstreek de Polders die niet gelegen zijn in de gebieden vermeld in artikel 7, 4°, a) tot en met c), Natuurbesluit) is de bescherming van HPG via de landbouwwetgeving geregeld:

- in artikel 37, § 2, van het besluit van de Vlaamse Regering van 24 oktober 2014 tot vaststelling van de voorschriften voor de rechtstreekse betalingen aan landbouwers in het kader van de steunregelingen van het gemeenschappelijk landbouwbeleid, het laatst gewijzigd bij besluit van de Vlaamse Regering van 11 december 2015, en;
- in artikel 5 van het ministerieel besluit van 13 juli 2015 houdende uitvoering van het besluit van de Vlaamse Regering van 24 oktober 2014, het laatste gewijzigd bij ministerieel besluit van 14 december 2015.

Overeenkomstig deze bepalingen mogen landbouwers deze graslanden niet omzetten of ploegen. De bescherming betekent geenszins een verbod ten aanzien van de overheid tot het aannemen van een GRUP, noch tot het verlenen van een stedenbouwkundige vergunning die een aantasting van de graslanden mogelijk maakt (zie ook artikel 45 Verordening (EU) nummer 1307/2013 van 17 december 2013).

1. *HPG beschermd door het Natuurbesluit*

Omwille van een verschillende bescherming van de HPG, vastgesteld op de grafische kaart bij besluit van 27 november 2015, moet er een onderscheid gemaakt worden tussen (i) de HPG beschermd door de artikelen 7 en 8 Natuurbesluit en (ii) de HPG beschermd door de landbouwregelgeving.

Overeenkomstig artikel 9 Natuurbesluit gelden de verbodsbepalingen en vergunningsplichten niet wanneer ze activiteiten betreffen die:

"1° hetzij worden uitgevoerd op huiskavels van een vergunde woning en/of bedrijfsgebouw en gelegen binnen een straal van maximum 100 meters rondom de vergunde woning en/of bedrijfsgebouw voor zover ze respectievelijk bewoond of in gebruik zijn. Deze straal wordt beperkt tot 50 meter als groengebied, parkgebied, buffergebied of bosgebied bestreken wordt. Voor zover gelegen binnen groengebieden, parkgebieden, buffergebieden en bosgebieden wordt dit beperkt tot het kadastraal perceel van de vergunde woning en/of bedrijfsgebouw met een maximale straal van 50 meter rondom de vergunde woning en/of bedrijfsgebouw;

2° hetzij worden uitgevoerd op basis van een regelmatige stedenbouwkundige vergunning afgeleverd met toepassing van de wetgeving op de ruimtelijke ordening na advies van het agentschap;

3° hetzij worden uitgevoerd op basis van een regelmatige machtiging of vergunning, afgeleverd op basis van het Bosdecreet van 13 juni 1990;

4° hetzij expliciet zijn opgenomen in:

a) een beheersplan voor natuurreservaten goedgekeurd met toepassing van artikel 34 van het decreet;

b) een beheersplan, goedgekeurd met toepassing van artikel 25 of 43 van het Bosdecreet van 13 juni 1990;

c) in een landinrichtingsplan goedgekeurd met toepassing van het besluit van de Vlaamse Regering van 28 maart 2014 betreffende de landinrichting;

d) een kavelplan goedgekeurd met toepassing van de wet van 22 juli 1970 op de ruilverkaveling van landeigendommen en inzoverre zij zijn uit te voeren in opdracht van het ruilverkavelingscomité;

e) een natuurinrichtingsproject, goedgekeurd met toepassing van artikel 47 van het decreet;

f) een beheersplan goedgekeurd met toepassing van het decreet van 16 april 1996 betreffende de landschapszorg;

g) een natuurrichtplan goedgekeurd met toepassing van artikel 48 en volgende van het decreet;

5° hetzij normale onderhoudswerken, als bedoeld in artikel 13, § 6, 4°, van het decreet, betreffen;

6° hetzij vallen onder en voldoen aan de beschermingsbepalingen van het VEN."

Omdat de betrokken percelen niet zijn beschermd door deze artikelen wordt hier verder niet op ingegaan.

2. HPG beschermd met het EKBG-statuut

2.1 EKBG-statuut

Overeenkomstig artikel 37, § 2, van het besluit van de Vlaamse Regering van 24 oktober 2014 tot vaststelling van de voorschriften voor de rechtstreekse betalingen aan landbouwers in het kader van de steunregelingen van het gemeenschappelijk

landbouwbeleid wijst de minister, bevoegd voor landbouw, de blijvende graslanden aan die ecologisch kwetsbaar zijn in zones als vermeld in Richtlijn 92/43/EEG van de Raad van 21 mei 1992 inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna of Richtlijn 2009/147/EG van het Europees Parlement en de Raad van 30 november 2009 inzake het behoud van de vogelstand en die beschermd moeten worden om de doelstellingen van de voormelde richtlijnen te verwezenlijken, met inbegrip van de veengronden en moerasgebieden binnen die zones (dit zijn de gronden die verplicht het ecologisch kwetsbaar blijvend grasland (EKBG) statuut krijgen).

Daarnaast kan de minister volgens het kader vastgelegd in artikel 41 van gedelegeerde verordening (EU) nummer 639/2014 arealen blijvend grasland die buiten de Natura 2000-gebieden gelegen zijn, aanduiden als ecologisch kwetsbaar.

Voor de HPG in de Polders is de kaart, vastgesteld bij besluit van de Vlaamse Regering van 27 november 2015, één van de referenties, naast het aspect dat het moet gaan over landbouwpercelen die blijvend grasland zijn. De bescherming bestaat uit de aanduiding van landbouwpercelen als EKBG.

Deze aanduiding en bescherming kadert binnen de directe steunverlening aan landbouwers volgens het gemeenschappelijk landbouwbeleid. Concreet betekent dit dat landbouwers die directe steun ontvangen vanuit het gemeenschappelijk landbouwbeleid, ook verplicht zijn om de vergroeningverplichtingen na te komen. Hiervoor krijgen ze dan een vergroeningsbetaling.

Een van die vergroeningsverplichtingen bestaat uit het respecteren van het ploeg- en scheurverbod van EKBG. Landbouwers die het ploeg- en scheurverbod niet naleven, zullen dan ook minder steun ontvangen. Bovendien moet de Vlaamse overheid hen verplichten het perceel terug om te zetten naar blijvend grasland, eventueel vergezeld van maatregelen om de ecologisch kwetsbare toestand te herstellen.

Echter, wanneer de omzetting naar een niet-landbouwgebruik het gevolg is van een beslissing die niet toe te schrijven is aan de landbouwer zelf, dan zal de betrokken landbouwer daar geen gevolgen van dragen.

De herbestemming van de als EKBG aangeduide percelen naar bedrijventerrein (De Spie) en zone voor stedelijke activiteiten (Sint-Pietersplas -Blankenbergse Steenweg) betekent dus niet dat de betrokken percelen hun statuut als EKBG verliezen.

Om het verbod tot omzetten of ploegen echter op te heffen (lees: de bescherming als EKBG) en een ontwikkeling van de betrokken percelen mogelijk te maken, onverminderd de eventuele toepassing van de natuurzorgplicht (*zie infra*), is het aangewezen om deze percelen ook expliciet van het EKBG-statuut te ontheffen. Vervolgens kan de Vlaamse Regering er voor kiezen om de betrokken HPG van de kaart, vastgesteld op 27 november 2015, te schrappen. Dit laatste is echter niet noodzakelijk omdat de aanduiding van de betrokken percelen op de grafische kaart verder geen gevolgen heeft op het beschermingsstatuut bij een onttrekking van het EKBG-statuut.

2.2 Opheffen EKBG statuut

Overeenkomstig het Richtsnoerdocument van de Europese Commissie van 16 juli 2015 betreffende de implementatie door de Lidstaten van de voorzieningen inzake permanente graslanden in de context van de vergroeningsbetalingen, voortvloeiend uit artikel 45 van

Verordening (EU) nummer 1307/2013 ('*Guidance document on the implementation by the Member States of permanent grassland provisions in the context of greening payment, pursuant to Article 45 of Regulation (EU) Number 1307/2013*'), kunnen blijvende graslanden worden onttrokken aan de aanduiding als EKBG als aan volgende voorwaarden is voldaan:

Voorwaarde	**Voldaan?**
1. *"conversion to non-agricultural areas not imputable to the decision of the farmer (for example infrastructure approved by a national administration for public utility)"*	Aan deze voorwaarde is voldaan omdat de landbouwer-gebruiker van de HPG niet zelf beslist om de betrokken percelen te scheuren.
2. *"by reasons of overriding public interest"*	Aan deze voorwaarde is voldaan aangezien het GRUP wordt opgemaakt met het oog op het algemeen belang. Overeenkomstig artikel 1.1.4 VCRO is de ruimtelijke ordening immers gericht op een duurzame ruimtelijke ontwikkeling waarbij de ruimte beheerd wordt ten behoeve van de huidige generatie, zonder dat de behoeften van de toekomstige generaties in het gedrang gebracht worden. Daarbij worden de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten gelijktijdig tegen elkaar afgewogen. Er wordt rekening gehouden met de ruimtelijke draagkracht, de gevolgen voor het leefmilieu en de culturele, economische, esthetische en sociale gevolgen. Op deze manier wordt gestreefd naar ruimtelijke kwaliteit. De ruimtelijke ordening van het Vlaamse Gewest, de provincies en de gemeenten wordt vastgelegd in ruimtelijke structuur-plannen, RUP's en verordeningen.
3. *"The withdrawal of the designated ESPG is to be defined in an explicit administrative act or decision from the responsible authority"*	Aan deze voorwaarde is voldaan omdat de Vlaamse Regering expliciet beslist om de betrokken percelen in de deelgebieden van het EKBG statuut te onttrekken.
4. *"In case of areas designated outside Natura 2000 under Article 45(1) second sub-paragraph, the undesignation is to be notified to the Commission on the basis of Article 65(1)(b) of Regulation (EU) Number 639/2014"*	Deze voorwaarde kan eenvoudig worden vervuld door een mededeling van deze beslissing aan de Europese Commissie. Deze mededeling moet gebeuren uiterlijk op 15 december van het kalenderjaar (voorafgaand aan het van kracht worden van de opheffing). Deze mededeling werd gedaan op 16 december 2016 en is als bijlage VIII bij het GRUP gevoegd.

Dergelijke ontheffing kan met een expliciete beslissing van de Vlaamse Regering aangezien de betrokken percelen enkel beschermd zijn omwille van de aanduiding van deze graslanden als ecologische kwetsbaar blijvend grasland bij ministerieel besluit van 13 juli 2015 houdende uitvoering van het besluit van de Vlaamse Regering van 24 oktober 2014, het laatste gewijzigd bij ministerieel besluit van 14 december 2015 (*Lex superior derogat legi inferiori*).

3. *De natuurzorgplicht (artikel 14 Natuurdecreet) en de natuurtoets (artikel 16 Natuurdecreet)*

Naast de bescherming die de HPG genieten vanuit de onderliggende sectorale regelgeving (*zie supra*), moet worden onderzocht of bij het aannemen van een RUP, dat voorziet in een bestemmingswijziging van de betrokken percelen naar een harde bestemming, of bij een opheffing van het EKBG-statuut van sommige HPG, moet rekening worden gehouden met de 'natuurzorgplicht' zoals vertaald in artikel 14, § 1, Natuurdecreet. Dit artikel stelt dat:

> *"§ 1. Iedere natuurlijke persoon of rechtspersoon die manueel, met mechanische middelen of pesticiden en met vaste of mobiele geluidsbronnen ingrijpt op of in de onmiddellijke omgeving van natuurlijke en deels natuurlijke habitats of ecosystemen, op waterrijke gebieden, op natuurlijke en halfnatuurlijke vegetaties, op wilde inheemse fauna of flora of trekkende wilde diersoorten of hun respectieve habitats of leefgebieden, of op kleine landschapselementen, en die weet of redelijkerwijze kan vermoeden dat deze habitats, ecosystemen, waterrijke gebieden, vegetaties, fauna, flora of kleine landschapselementen daardoor kunnen worden vernietigd of ernstig geschaad, is verplicht om alle maatregelen te nemen die redelijkerwijze van hem kunnen worden gevergd om de vernietiging of de schade te voorkomen, te beperken of indien dit niet mogelijk is, te herstellen."*

Indien deze zorgplicht van toepassing zou zijn, betekent dat, voor zover de vernietiging of de schade redelijkerwijs niet kan worden voorkomen, ze moet worden beperkt, en voor zover dat redelijkerwijs niet mogelijk is, ze moet worden hersteld.

Dat de HPG onder de 'beschermde natuur' valt van artikel 14 Natuurdecreet, kan niet worden betwist. Desalniettemin strekt de zorgplicht (en ook de natuurtoets van artikel 16 Natuur-decreet, *zie infra*) zich niet uit tot RUP's (zie ook P. DE SMEDT, *"Natuur en onderneming: juridische gids voor uw dagelijkse praktijk"* in X., *Het onroerend goed in de praktijk*, XV.T-5 - XV.T-185 (175 pagina)). Een RUP kan een bestemmingswijziging betekenen, maar is op zich geen toelating om een HPG te beschadigen of te vernietigen. Bovendien speelt de natuurzorgplicht ongeacht of de activiteiten of werken verenigbaar zijn met de planologische bestemming van het gebied. De zorgplicht geldt voor degenen die bepaalde handelingen verrichten of daartoe opdracht geven. De genoemde bepaling is niet van toepassing is op een plannende of vergunningverlenende overheid (zie ook Raad van State nummer 155.602 van 24 februari 2006).

Ook een beslissing van de Vlaamse Regering tot onttrekking van het EKBG-statuut van bepaalde HPG is geen toelating om deze waardevolle ecotopen aan te tasten. De natuurzorgplicht speelt bij een beslissing tot onttrekking van het EKBG-statuut van bepaalde HPG in casu dan ook niet.

Daarenboven, en in ondergeschikt orde, handelt artikel 14 (en ook artikel 16) Natuurdecreet over vermijdbare schade. De zorgplicht heeft dan ook niet tot gevolg dat de realisatie van de bestemming onmogelijk wordt gemaakt. De Raad van State stelt zelfs

expliciet in het arrest 165.664 van 7 december 2006 dat bovenvermelde bepalingen betrekking hebben op het geval van vermijdbare schade. De vermijdbaarheid van de schade hangt af van de aard en inplantingsplaats van de vergunningsplichtige activiteiten en/of het gedrag en de voornemens van de exploitant. Het argument dat de vermijdbaarheid van de schade er precies in kan bestaan om de exploitatie op een andere locatie in te richten, gaat dan ook niet op, omdat, als de vermijdbaarheid van de schade zou slaan op het weigeren van een vergunning (of bestemmingswijzigingen), alle schade vermijdbaar zou zijn, daar alle vergunningen geweigerd kunnen worden, aldus de Raad van State. Dergelijke interpretatie zou het in het Natuurdecreet gemaakte onderscheid tussen vermijdbare en onvermijdbare schade dan ook uithollen. Vermijdbare schade waarvan sprake in het Natuurdecreet, moet zo worden opgevat dat het gaat om schade die de exploitant kan vermijden door het aanpassen van zijn exploitatie, door het nemen van bepaalde voorzorgsmaatregelen, die in de praktijk haalbaar zijn en die niet leiden tot de onwerkbaarheid van de exploitatie (zie voorwaarden van 'redelijkerwijze'). Een vergunningverlenende overheid kan dan ook enkel een vergunning weigeren omwille van de natuurzorgplicht indien uit het dossier blijkt dat de exploitant niet bereid is maatregelen te nemen om de natuurschade te beperken alhoewel dat goed (lees: redelijkerwijs) mogelijk is.

Schade die onvermijdelijk het gevolg is van de (ruimtelijke) ontwikkeling van de betrokken deelgebieden 'de Spie' en 'Sint-Pietersplas – Blankenbergse Steenweg' waarop zich de HPG bevinden, lijkt dan ook niet kwalificeerbaar als vermijdbare schade, maar wel als onvermijdbare schade. Bijgevolg kan een vergunning om deze reden in beginsel ook niet worden geweigerd.

Wel bepaalt artikel 1.11 van de verordenende stedenbouwkundige voorschriften van het Gemengd bedrijventerrein 'De Spie' in het GRUP omtrent ecotopen, corridors, stapstenen en kleine landschapselementen dat:

> "1.11 Het integreren van ecologisch waardevolle ecotopen en het behoud van de bestaande corridors en stapstenen in het bedrijventerrein is verplicht. Het voorzien van corridors tussen de bebouwing en het nemen van ontsnipperende maatregelen ter hoogte van de wegenis is eveneens verplicht. Kleine landschapselementen moeten behouden blijven. Indien het behoud van kleine landschapselementen, ecologisch waardevolle ecotopen, bestaande corridors en stapstenen omwille van principes van zorgvuldig ruimtegebruik niet mogelijk is, worden deze verplaatst en geïntegreerd en/of gecompenseerd in de groenstructuur van het bedrijventerrein ter behoud van de aanwezige habitats."

Bovenstaande toevoeging lijkt dan ook een vertaling van de natuurzorgplicht op vergunningenniveau, met name dat schade aan HPG zal moeten worden beperkt of, in voorkomend geval, hersteld, zoals voorzien in artikel 16 Natuurdecreet. Er is geen compensatieplicht voorzien (in tegenstelling tot bij de VEN- of de habitattoets).

Of de betrokken percelen al dan niet een bijzondere bescherming genieten omwille van de aanwezigheid van HPG heeft overigens geen invloed op de mogelijke toepassing van bovenvermelde bepalingen van het Natuurdecreet. Deze bepaling staat immers los van de erkenning van de betrokken percelen als HPG/EKBG.

Uit het enkele feit dat men schade aan de natuur heeft veroorzaakt, quod non, kan op zich geen inbreuk op de natuurzorgplicht worden afgeleid. Men moet immers kunnen aantonen

dat men niet als een normaal zorgvuldige en redelijke overheid heeft gehandeld. In casu lijkt ook niet aan deze laatste voorwaarde te zijn voldaan.

Het redelijkheidsbeginsel, zoals ontwikkeld door de Raad van State, houdt in dat de overheid bij het nemen van een beslissing alle betrokken belangen vooraf op redelijke wijze moet afwegen. Dit beginsel begrenst ook de discretionaire beoordelingsbevoegdheid van de plannende overheid en kan enkel marginaal getoetst worden door de rechter. Beslissingen die als kennelijk onredelijk voorkomen, kunnen worden vernietigd. Binnen de grenzen van de redelijkheid behoudt de overheid haar beleidsvrijheid. Dit betekent dat de overheid binnen de grenzen van de redelijkheid verschillende beslissingen kan nemen (M. BOES, "Het redelijkheidsbeginsel", in I. OPDEBEEK en M. VAN DAMME (eds.), *Beginselen van behoorlijk bestuur*, Die Keure, Brugge, 2006, 175-199).

In het GRUP wordt de keuze van de Vlaamse Regering voor het bestemmen van de betrokken percelen naar een harde bestemming afdoende gemotiveerd. Bovendien moeten activiteiten binnen deze deelgebieden worden getoetst aan de geldende stedenbouwkundige voorschriften.

4. Standstillbeginsel

Tenslotte moet ook rekening worden gehouden met het standstillbeginsel, zoals vervat in artikel 23, derde lid, 4°, van de Grondwet, in artikel 8 Natuurdecreet en in artikel 1.2.1., § 2, DABM, en het integratiebeginsel uit artikel 1.2.1., § 3, DABM.

De rechtspraak van de Raad van State geeft aan dat het standstillbeginsel met de nodige soepelheid moet worden toegepast. De Raad van State neemt namelijk het standpunt in dat het standstill beginsel uit artikel 1.2.1 DABM en artikel 8 Natuurdecreet in beginsel een ruime appreciatiemarge toelaat in hoofde van de overheid belast met het vaststellen van een RUP (Zie onder meer Raad van State, Vereniging zonder winstoogmerk Red de Erpe- en Siesegemkouter, nummer 130.211, 9 april 2004, *TBP* 2005, 619, *TMR* 2004, 552, *TROS* 2004, 296; Raad van State, Van Keymolen, nr. 141.217, 24 februari 2005; Raad van State, Apers, nummer 166.439, 9 januari 2007; Raad van State, Peirs, nummer 183.356, 26 mei 2008).

Zo stelt de Raad van State dat de loutere opheffing van een groene bestemming (naar een rode of paarse bestemming) door de aanname van een RUP niet in strijd is met het standstill beginsel. Slechts kennelijke - dit zijn opzichtige, voor iedereen duidelijk waarneembare en onbetwistbare - schendingen van het standstill beginsel zullen aanleiding kunnen geven tot de ongeldigheid van een plan of een vergunning.

In de afweging van beleidsprioriteiten lijkt de Grondwet, het DABM en de VCRO weliswaar een groot gewicht toe te dichten aan de milieubelangen, doch lijkt geen van deze relevante bepalingen absoluut voor te schrijven dat een plannende overheid moet weigeren om een plan vast te stellen tenzij is voorzien in een volledige kwantitatieve en kwalitatieve compensatie in geval van aantasting van natuurwaarden. De plannende overheid beschikt over een ruime appreciatiebevoegdheid, die enkel marginaal getoetst kan worden (zie Raad van State Peirs, nummer 183.356, 26 mei 2008). In casu wordt de keuze van de harde bestemming van deze percelen ook afdoende gemotiveerd in het GRUP.

Uit bovenstaande valt af te leiden dat de aanwezigheid van EKBG de ontwikkeling van de bestemmingen zoals voorzien in het GRUP 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge-herneming' niet verhindert.

Wel is het om redenen van rechtszekerheid en duidelijkheid in het rechtsverkeer aangewezen om de HPG van het EKBG-statuut te ontheffen. Dit kan door middel van een expliciete beslissing van de Vlaamse Regering en een melding hiervan aan de Europese Commissie.

Noch de onttrekking van deze HPG aan het EKBG-statuut, noch de beslissing van de Vlaamse Regering tot het vaststellen van een GRUP zijn onderworpen aan de natuurzorgplicht van artikel 14 Natuurdecreet. Beide overheidsbeslissingen betekenen immers geen toelating om deze waardevolle ecotopen aan te tasten.

Vooruitlopende op eventuele vergunningsaanvragen ter realisatie van de toegelaten bestemmingen die deze graslanden aantasten, kan gesteld worden dat de natuurtoets niet kan leiden tot het weigeren van dergelijke vergunningen. Wel zal moeten worden voldaan aan de verordenende stedenbouwkundige voorschriften van het GRUP die stellen dat: "Het integreren van ecologisch waardevolle ecotopen en het behoud van de bestaande corridors en stapstenen in het bedrijventerrein is verplicht. Het voorzien van corridors tussen de bebouwing en het nemen van ontsnipperende maatregelen ter hoogte van de wegenis is eveneens verplicht. Kleine landschapselementen moeten behouden blijven. Indien het behoud van kleine landschapselementen, ecologisch waardevolle ecotopen, bestaande corridors en stapstenen omwille van principes van zorgvuldig ruimtegebruik niet mogelijk is, worden deze verplaatst en geïntegreerd en/of gecompenseerd in de groenstructuur van het bedrijventerrein ter behoud van de aanwezige habitats".

Een herbestemming van de betrokken percelen naar een harde bestemming is door de Vlaamse Regering ook afdoende gemotiveerd in het GRUP.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

8. Stedenbouwkundige voorschriften

8.1. Typevoorschriften

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd naar meer gedetailleerde stedenbouwkundige voorschriften (bouwhoogtes, afstanden, V/T-indexen...). Er wordt gevraagd om woorden of zinsneden toe te voegen of te wijzigen.

De stedenbouwkundige voorschriften in voorliggend RUP zijn gebaseerd zijn op de typevoorschriften, zoals vastgesteld door de Vlaamse Regering op 11 april 2008.

De typevoorschriften bestaan enerzijds uit standaardtypebepaling, bepalingen die nagenoeg altijd worden gebruikt als een gebied van een bepaalde soort in een RUP worden aangeduid, en gebiedsspecifieke typebepalingen, bepalingen die ook erg frequent voorkomen, maar de keuze om ze voor een gebied te gebruiken hangt af van de gerichte keuzes die in het planningsproces gemaakt worden, of van de bestaande toestand in het plangebied.

Verder geven verschillende milderende maatregelen, zoals geformuleerd in het plan-MER, in de bestemmingsvoorschriften aanleiding tot verdere opname van gebiedsspecifieke bepalingen. Op welke manier dit gebeurde, wordt verduidelijkt in het hoofdstuk over het plan-MER in de toelichtingsnota. Bij de vertaling van de milderende maatregelen werd de doelstelling van de milderende maatregel verankerd in het stedenbouwkundige voorschriften. Er worden in de stedenbouwkundige voorschriften daarom niet altijd

uitspraken gedaan over de manier waarop de opgelegde milderende maatregelen moeten uitgevoerd worden. Het is immers niet altijd wenselijk om de uitvoeringswijze op dit moment reeds bindend op te leggen en dus onveranderlijk vast te leggen, vermits op projectniveau op grond van gedetailleerd onderzoek en voortschrijdend inzicht steeds betere technieken kunnen betrokken worden. Verder werd er door de formulering van deze voorschriften voor gezorgd dat een effectieve realisatie van deze milderende maatregelen gegarandeerd wordt.

Een aantal van de gevraagde aanpassingen of toevoegingen zijn reeds afgedekt door de stedenbouwkundige voorschriften. Andere gevraagde aanpassingen voldoen niet aan of zijn niet verenigbaar met de algemene principes zoals hierboven verwoord.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

8.2. Regionale bedrijventerreinen

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gewezen op het ontbreken van de term 'regionaal' bij de stedenbouwkundige voorschriften met betrekking tot bedrijvigheid. Bezwaarindieners uiten de vrees dat deze terreinen hierdoor louter door lokale bedrijvigheid zullen worden ingevuld.

In voorliggend plan is er geopteerd om de term regionaal niet langer op te nemen zonder echter aan het regionaal karakter van deze bedrijventerreinen afbreuk te doen. De specifieke ligging van deze bedrijventerrein (Blauwe Toren, De Spie, Blankenbergse Steenweg en Sint-Elooi), nabij de haven en bovenlokale infrastructuren, leent zich vooral tot regionale bedrijven en eerder lokale bedrijven die een grote ruimtebehoefte/inname noodzaken. Om deze laatste categorie ook binnen het regionaalstedelijk gebied een plaats te geven en de term lokaal – regionaal in een aantal gevallen tot verwarring kan leiden, werd de term regionaal geschrapt.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

8.3. Agrarische productie

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd om bij de bedrijventerreinen ook agrarische productie toe te laten. De nieuwste ontwikkelingen vragen een nuance op deze term. Agrarische productie in de bebouwing en/of op het dak zou wel moeten toegelaten worden: bijvoorbeeld groenten kweken in een bedrijfsgebouw met bijvoorbeeld led-lampen in plaats van daglicht zou moeten kunnen en op deze manier kan er in de hoogte gewerkt worden, namelijk in lagen, en wordt er ruimte gespaard. Anderzijds kan ook het dak van een bedrijfsgebouw gebruikt worden om groenten te kweken.

De bezwaarindieners verwijzen in algemene termen naar nieuwe ontwikkelingen in deze sector en mogelijkheden om bijvoorbeeld groenten te kweken op het dak van een gebouw of met LED-verlichting. De impact van dergelijke ontwikkelingen op het functioneren van het bedrijventerrein onder meer naar parkeren, aan- en afvoer van deze producten en dergelijke is niet gekend. Bovendien wordt evenmin aangegeven wat de concrete vraag naar dergelijke ontwikkelingen is. Er kan dan ook worden gesteld dat de aangehaalde vraag eerder vaag en op dit moment te weinig onderbouwd is met concrete gegevens om dit als dusdanig in de stedenbouwkundige voorschriften op te nemen.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

8.4. Groothandel

Een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen vragen om bij het stedenbouwkundig voorschrift voor gemengd bedrijventerrein voor de deelplannen Sint-Pietersplas - Blankenbergse Steenweg en De Spie de bepaling dat groothandel toegelaten is, uit te sluiten. Dit omdat deze zouden voorzien in enkel de verkoop van goederen, zonder meerwaardeproductie in de bewerking van die goederen en dus een ongewenste dynamiek vergelijkbaar met kleinhandel te weeg brengen.

In antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen kan worden gesteld dat gebruik gemaakt wordt van de door de Vlaamse Regering vastgestelde typevoorschriften waarbij groothandel inderdaad is opgenomen als toegelaten activiteiten bij de bedrijvigheid. Deze verordenende bepalingen moeten echter samen gelezen worden met de bepaling dat "kantoren en toonzalen met beperkte vloeroppervlakte, ondergeschikt en gekoppeld aan de productieactiviteit van individuele bedrijven, toegelaten zijn voor zover die activiteiten geen loketfunctie hebben en geen autonome activiteiten uitmaken. De toonzalen mogen maximaal 10% van de gelijkvloerse bebouwde oppervlakte innemen, ongeacht op welk niveau de toonzalen worden ingericht, en de toonzaaloppervlakte mag maximaal 500 m² zijn." Deze bijkomende bepalingen (toonzaal niet als autonome activiteit en beperking van de oppervlakte van de toonzaal) bieden voldoende garanties dat groothandelszaken niet kunnen evolueren naar kleinhandel en de dynamiek beperkt blijft tot deze gekoppeld aan de bedrijventerrein.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

8.5. Sectorale wetgeving

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd om in het plan bijkomende bepalingen in de stedenbouwkundige voorschriften op te nemen voor onderwerpen die opgenomen zijn in sectorale regelgeving, zoals algemene regels die van toepassing zijn voor snelwegen of veiligheidsbepalingen die van toepassing zijn op ondergrondse voorzieningen zoals kabels en leidingen.

De opname van dergelijke bepalingen biedt juridisch geen meerwaarde en zou voor onduidelijkheid kunnen zorgen. Tegenspraak tussen de stedenbouwkundige voorschriften en sectorale regelgeving moet daarenboven worden vermeden omdat dit rechtsonzekerheid als gevolg zou hebben.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

8.6. Fietsverbinding

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt aandacht gevraagd voor het goedgekeurde Fietsplan Brugge 2015 en meer specifiek voor het uitbouwen van een fietsnetwerk van, naar en doorheen bedrijventerreinen. Dit wordt in het bijzonder gevraagd voor de deelgebieden De Spie, Blankenbergse Steenweg - Sint-Pietersplas en Blauwe Toren. Ook worden bijkomende fietsverbindingen gevraagd onder meer een fietsverbinding tussen de Kolvestraat en de Spreeuwenstraat zodat men zonder omwegen de brug over de N31 kan bereiken, een fietspad langs de N31,...

Het Fietsplan Brugge 2015 heeft inderdaad tot doel om de positie van Brugge als fietsstad te versterken en biedt een langetermijnvisie op het fietsen in Brugge. Dit plan is een initiatief van de stad Brugge en zal ook door de stad worden uitgevoerd. De gevraagd bijkomende fietsverbindingen behoren niet tot de scope van voorliggend plan maar worden evenmin onmogelijk gemaakt met de voorliggende bestemmingen. Bovendien is op dit moment nog geen zicht op de concrete fietsroutes waardoor deze niet in voorliggend plan kunnen worden opgenomen. Dergelijke verbindingen worden immers best ingetekend op basis van concrete plannen op projectniveau zodat aspecten zoals oversteekbaarheid, veilige overgangen,... in rekening kunnen worden gebracht bij het bepalen van het juiste tracé van deze fietsverbindingen. De stad Brugge zal hiervoor initiatief nemen.

Bijkomend kan worden gesteld dat de elementen uit het Fietsplan zaken betreffen die kunnen doorwerken op projectniveau, en aan de beoordeling van de vergunningverlener kunnen worden overgelaten. Er wordt bijvoorbeeld gewezen op het toepassen van het STOP-principe en het splitsen van auto- en fietsverkeer op een bedrijventerrein. Tevens is in de betrokken deelgebieden waar nieuwe ontwikkelingen worden gepland een inrichtingsstudie voorzien, waarin onder meer op het element modal split en fietsvoorzieningen moet worden ingegaan. Het bedrijventerrein Blauwe Toren waar letterlijk wordt naar verwezen betreft een reeds ingericht terrein. Hier kunnen steeds, in uitvoering van het Fietsplan, maatregelen worden genomen die de veiligheid kunnen verbeteren. De stedenbouwkundige voorschriften laten deze handelingen toe.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

9. Waardevermindering

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat het plan voor een waardevermindering van hun woning of bedrijf zou zorgen. In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wenst men een beroep te doen op de vergoedingen.

Wat de mogelijke waardevermindering betreft, kan verwezen worden naar de decretale voorziene mechanismen zoals onder meer de mogelijkheid voor het bekomen van planschade. Deze mechanismen garanderen desgevallend een billijke vergoeding zodat binnen voorliggende goedkeuringsprocedure geen specifieke bijkomende maatregelen vereist zijn. Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen vereisen derhalve geen aanpassingen van het ontwerp. Als bijlage bij het RUP is een register opgenomen van percelen waarop de regeling van planschade, planbaten, kapitaalschade of gebruikersschade van toepassing kan zijn. Hiermee wordt de nodige toelichting verstrekt over mogelijk effecten op de waarde van eigendommen en de bijbehorende wettelijke regelingen.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

10. Milieuverklaring

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen worden algemene vragen gesteld bij de manier waarop de milderende maatregelen werden vertaald in het GRUP.

De toelichtingsnota van het GRUP bevat verschillende tabellen waarbij duidelijk wordt aangegeven op welke manier de ruimtelijk vertaalbare milderende maatregelen vertaald zijn in het GRUP, hetzij op het grafisch plan, hetzij in de stedenbouwkundige voorschriften.

Tevens werd ook in de tabel onder punt 6.1.3 van de toelichtingsnota opgenomen welke milderende maatregelen die niet ruimtelijk vertaalbaar waren.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

11. Gebruikte ondergrond/luchtfoto

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen worden opmerkingen gemaakt over het al dan niet gedateerd zijn van bepaalde gebruikte ondergrond of luchtfoto's en wordt gevraagd om een meer recente ondergrond of luchtfoto te gebruiken. Deze opmerkingen hebben in hoofdzaak betrekking op de recent gewijzigde situatie ter hoogte van de A11.

In antwoord op deze opmerkingen, bezwaren en adviezen kan worden gesteld dat het grafisch plan is opgemaakt op de ondergrond op basis van het GRB. Dit is de meest recente kadastrale ondergrond op moment van voorlopige vaststelling door de Vlaamse Regering. Het is mogelijk dat hierop bepaalde (al dan niet recente) ingrepen of gebouwen niet zijn aangeduid. Het al dan niet voorkomen van gebouwen of infrastructuren op de referentie-ondergrond of toelichtende kaarten is niet bepalend voor de toelaatbaarheid van bepaalde activiteiten. De ondergrond op het grafisch plan dient enkel om een ruimtelijke referentie te bieden, zodat op het terrein de exact werkelijke contouren van de voorziene bestemmingswijzigingen af kunnen worden gepaald.

In de toelichtingsnota is door middel van tekst en kaart inzicht gegeven in de bestaande toestand van het gebied en hieruit blijkt dat onder meer met de aanwezigheid van de A11 rekening is gehouden. Bovendien zal deze feitelijk bestaande toestand bepalend zijn voor het beoordelen van concrete vergunningsaanvragen en niet een luchtfoto van 2012 of ondergrond van het grafisch plan. Daarnaast kan worden verwezen naar een aangebrachte aanpassing aan het grafisch plan van De Spie met betrekking tot het tracé van de Lisseweegse Vaart.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

12. Procedure

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd aan personen die een bezwaarschrift indienden een passend antwoord over te maken. In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt eveneens gevraagd om gezien de tijdsbesteding die zij in het formuleren van opmerkingen hebben gestoken, deze zorgvuldig en met aandacht te behandelen.

In antwoord hierop kan worden gesteld dat de VCRO niet voorziet in een individuele kennisgeving aan de bezwaarindieners maar dat voorliggend besluit, in overeenstemming met de bepalingen van de VCRO een behandeling bevat van alle ingediende bezwaren en de verschillende bezwaaronderdelen die daarin aan bod komen.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

In sommige bezwaren wordt gevraagd om gehoord te worden.

In antwoord hierop kan gesteld worden dat de decretaal voorziene procedure niet voorziet in de verplichting om in het kader van het openbaar onderzoek gehoord te worden.

In het kader van voorliggend gevoerd proces zijn verschillende inspraakmomenten georganiseerd: in het kader van de kennisgeving van de plan-MER werd een

terinzagelegging georganiseerd die liep van 15 januari 2015 tot en met 13 februari 2015. In het kader van het openbaar onderzoek (van 13 december 2016 tot en met 10 februari 2017) werden 2 infomarkten georganiseerd (24 januari 2017 te Zedelgem en 26 januari 2017 te Brugge). Bij beide inspraakmomenten werd voldoende mogelijkheid geboden om opmerkingen en bezwaren over te maken.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

13. Bezwaren, opmerkingen en adviezen die een gevoelswaarde uitdrukken

In de bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt zaken aangehaald, zoals 'Naar ons gevoel is dit het moment om te redden wat er nog overschiet van de Brugse Groene Gordel' , 'Over de inplanting van het voetbalstadium blijkt een politieke en een administratieve consensus. Maar wat met de maatschappelijke?', 'Wij als burgers worden maar geconfronteerd met wat er boven onze hoofden en in allerlei cenakels (zoals de loges rondom het terrein van Club Brugge) wordt bedisseld wanneer het bijna te laat is' , 'we zijn niet akkoord met...', ... zonder daarbij in te gaan op inhoudelijke argumenten.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen drukken allen een gevoelswaarde uit. Er wordt hiermee louter beleidskritiek geuit. Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen zijn ruimtelijk niet relevant.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

Onteigeningsplannen

1. Onteigeningsplan Sint-Pietersplas – Blankenbergse Steenweg
Bezwaren, opmerkingen en adviezen die leiden tot aanpassing van het plan

Overwegende dat volgende onderdelen van bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden tot aanpassingen van de verordenende delen van het GRUP of een aanvulling van de toelichtingsnota:

1. Nota en tabel

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gewezen op foutieve oppervlaktes van de te onteigenen percelen die in de tabel zijn opgenomen.

Als gevolg van deze bezwaren, opmerkingen en adviezen werden de tabellen en oppervlaktes waar nodig gecorrigeerd zodat de opgegeven oppervlaktes na aanpassing correct zijn.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen is aangegeven dat de argumentatie dat de onteigening van de Blankenbergse Dijk "onontbeerlijk is om een voldoende en adequate groen- en waterbuffering mogelijk te maken tussen de bestaande en in de toekomst te ontwikkelen bestemmingsgebieden die op zichzelf niet zonder meer met mekaar verenigbaar zijn" niet klopt omdat de bufferende functie is opgenomen in artikel 2.15 en 3.21 (nu 3.20) (zone voor stedelijke activiteit en bedrijvigheid). De functies die werden opgenomen in de stedenbouwkundige voorschriften kunnen door de huidige eigenaars/gebruikers worden uitgevoerd. De functie wegverbinding wordt volgens artikel

5.4 voorzien langs de Blankenbergse Dijk en niet op de Blankenbergse Dijk. Ook dit kan niet als argument gebruikt worden voor de onteigening.

In antwoord hierop wordt gesteld dat de bemerkingen met betrekking tot de bufferende functie terecht zijn. De nota werd op dat punt aangepast. De bemerking met betrekking tot de fietsverbinding is echter niet correct; de fietsverbinding wordt gerealiseerd op de Blankenbergse Dijk.

De Blankenbergse Dijk vormt hier een grenslijn en dit biedt opportuniteiten om het historisch lijnrelict dat de Blankenbergse Dijk is, opnieuw meer zichtbaarheid te geven in het landschap. Waar de dijk vroeger een beschermende functie had, kan ze nu een afschermende functie krijgen waarbij de zachte bestemming van het landbouwgebied afgescheiden wordt van de harde bestemming als regionaal bedrijventerrein ten oosten van de dijk. De historische dijk krijgt zo op een functionele wijze een plaats en wordt als zelfstandig en duidelijk herkenbaar landschapselement in het geheel van ontwikkelingen in deze zone geïntegreerd. Om de Blankenbergse Dijk als herkenbaar landschapselement te kunnen profileren en ontwikkelen en een fiets- en voetgangersverbinding hierbinnen te integreren, is een onteigening noodzakelijk wegens de eigendomsversnippering die, bij niet-onteigening, met zich kan brengen dat de realisatie van de bestemming niet of slechts zeer laat en gedifferentieerd gebeurt. De motivatie hiervoor wordt aangevuld.

2. Grafisch plan

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gewezen op gronden die in eigendom zijn van de stad Brugge. Het gaat over percelen K202/2A, K202/C2, K202/D2 Hierbij wordt aangegeven dat na onteigening door de WVI als onteigenende instantie de stad Brugge de betreffende bestemming (parkgebied) zelf zal realiseren.

In navolging van deze bezwaren, opmerkingen en adviezen worden de percelen K202/2A, K202/C2, K202/D2 uit het onteigeningsplan geschrapt aangezien de onteigening van deze percelen niet noodzakelijk wordt geacht voor de realisatie van de bestemming. Ook de betreffende tabellen worden op dat punt aangepast.

Een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen handelen over de onteigening van de percelen waarop masten van een bestaande hoogspanningslijn gesitueerd zijn. Het gaat over percelen 31808_K0047_00_A_000, 31808_K0018_00_A_000 en 3164_C0521_00_Z_000.

De nieuwe infrastructuur wordt in principe ontworpen met behoud van de pylonen voor hoogspanning en de onteigening van deze percelen wordt niet voorzien. In navolging van deze bezwaren, opmerkingen en adviezen worden deze percelen uit het onteigeningsplan gelaten. Ook de betreffende tabellen worden op dat punt ook aangepast.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gewezen op de bestaande zonevreemde horecazaak die in het noorden van de zone voor stedelijke activiteiten gelegen is. Er wordt gevraagd om deze zonevreemde horecazaak, die hier reeds meer dan 140 jaar ter plekke aanwezig is, niet in het onteigeningsplan op te nemen.

In navolging van deze bezwaren, opmerkingen en adviezen worden de percelen ten noorden van de Smalle Watergang niet langer in het onteigeningsplan opgenomen. De onteigening

van deze percelen wordt niet noodzakelijk geacht voor de realisatie van de bestemming. Dit betekent dat niet enkel de horeca-zaak uit het onteigeningsplan wordt gelaten, maar ook de naastliggende percelen die zich ruimtelijk in een gelijkaardige situatie bevinden. Ook de tabellen worden op dat punt aangepast.

In een aanzienlijk aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen worden vragen gesteld bij de opname van de bestemming 'gebied voor dag- en verblijfsrecreatie'. Een aanzienlijk aantal eigenaars vragen om uit het onteigeningsplan gelaten te worden. Hierbij wordt gewezen op volgende argumenten:

- een aantal gebouwen langsheen de Blankenbergse Dijk zijn niet in het onteigeningsplan opgenomen. Een aantal andere die zich in eenzelfde ruimtelijke situatie bevinden, zijn wel opgenomen;
- de noodzaak aan onteigening wordt in vraag gesteld; meer bepaald wordt gewezen op het ontbreken van concrete uitvoerbare plannen voor dit gebied;
- de verantwoording van algemeen nut voor onteigening ontbreekt. de mogelijkheid tot zelfrealisatie van een deel van de zone voor dag- en verblijfsrecreatie (meer bepaald de camping) wordt opgeworpen waardoor de noodzaak tot onteigening zou vervallen.

In antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat de door de bezwaarindieners aangehaalde argumenten gedeeltelijk terecht zijn; in navolging daarvan wordt de bestemming 'zone voor dag- en verblijfsrecreatie' niet langer in het onteigeningsplan opgenomen. In tegenstelling tot de bestemmingen bedrijventerrein en zone voor stedelijke activiteiten zijn de vooruitzichten op een snelle realisatie door de stad Brugge kleiner. Waar er voor het bedrijventerrein en de zone voor stedelijke activiteiten quasi onmiddellijk zal worden overgegaan tot verwerving van de gronden en realisatie van de bestemming, is dit voor het gebied voor dag- en verblijfsrecreatie minder zeker.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt bezwaar aangetekend tegen de onteigening van de bovengrondse eigendommen aangezien deze nodig blijven voor het correct uitbaten van het warmtenet en aldus noodzakelijk zijn voor het correct uitoefenen van onze taak van algemeen nut. Bijkomend wordt gewezen op de erfdienstbaarheden die gelden op een aantal andere percelen omwille van de aanwezigheid van ondergrondse leidingen.

Zoals hierboven aangegeven, wordt op basis van een aantal bezwaren, opmerkingen gekozen om de bestemming zone voor dag- en verblijfsrecreatie niet langer in het onteigeningsplan op te nemen. Dit doet echter niets af aan de bestemming 'zone voor dag- en verblijfsrecreatie' die echter wel in het grafisch plan opgenomen blijft. Ook de percelen met betrekking tot het warmtenet gelegen op de Blankenbergse Dijk worden niet langer in het onteigeningsplan opgenomen. De erfdienstbaarheden die in de bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt vermeld, betreffen sectorwetgeving die niet in het GRUP wordt opgenomen.

Bezwaren, opmerkingen en adviezen die niet leiden tot aanpassing van het plan

Hierna worden alle bezwaren, opmerkingen en adviezen weergegeven die niet leiden tot een aanpassing van het plan. Telkens wordt daarvoor ook de reden vermeld. Voor de leesbaarheid werden de verschillende bezwaren, opmerkingen en adviezen opgedeeld in onderdelen. Deze onderdelen hebben steeds betrekking op bepaalde thema's. De

behandeling van de bezwaren, opmerkingen en adviezen volgens de verschillende thema's moeten steeds in samenhang met elkaar gelezen worden.
Achtereenvolgens komen aan bod: algemene bezwaren, opmerkingen en adviezen, bezwaren die betrekking hebben op de onteigening binnen de zone voor stedelijke activiteiten, de zone voor bedrijvigheid en de Blankenbergse Dijk.

1. Algemeen – gehele deelplan

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gewezen op het feit dat intussen de eigendomssituatie gewijzigd werd en de onteigeningstabel dus niet actueel is.

De tabellen die in bijlage Ib zijn opgenomen, geven een eigendomssituatie weer die werd opgemaakt op basis van de meest beschikbare informatie maar hebben geen verordenende kracht en wijzigen de eigendomssituatie niet. Ze worden wel gebruikt als basis om de betrokken eigenaars te informeren over de intentie om de betrokken percelen te onteigenen. Sinds de opmaak van tabellen met een weergave van de eigendomssituatie, kan deze inderdaad soms gewijzigd zijn. De plannen (onteigeningsplannen) bij deze bijlage Ib hebben echter wel een verordenende kracht.

Uit de bezwaren, opmerkingen en adviezen blijkt echter dat de betrokken eigenaar die bijkomende eigendom heeft verworven reeds deel uitmaakte van het onteigeningsplan en derhalve ook geïnformeerd werd over de intentie om gronden te onteigenen. Er worden echter bij de bezwaren, opmerkingen en adviezen geen stukken gevoegd die deze eigendomsoverdracht staven.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aanzienlijk aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt in algemene zin aangegeven niet te kunnen instemmen met de voorgenomen onteigening. Hiervoor wordt onder meer verwezen naar de emotionele, de persoonlijke en de financiële situatie van de betrokken eigendommen. Hierbij worden verschillende voorbeelden gegeven van de specifieke waarde die deze eigendommen voor de betrokken eigenaars hebben.

De noodzaak van de onteigeningen wordt toegelicht in bijlage Ib van het GRUP. In deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt de noodzaak en motivering niet betwist met feitelijke of andere motieven, naast de persoonlijke eigendomssituatie.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat de te betalen onteigeningsvergoeding rekening moet houden met de huidige beroepsactiviteit en feitelijke waarde van het goed en dat er een correcte en billijke onteigeningsvergoeding moet worden betaald. Ook wordt een bijkomende vergoeding gevraagd. Voorts wordt gesteld dat een onteigening een ultimum remedium moet zijn. Ten slotte wordt de onteigeningsnoodzaak voor het hele deelplan in twijfel getrokken.

In antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat de bezwaarindieners vooruit lopen op de eigenlijke onteigening. Het plan betreft onder meer een onteigeningsplan, waarin een aantal percelen worden opgenomen die vervolgens overeenkomstig door de bij wet voorziene procedures kunnen worden onteigend. Het is niet in deze fase dat er reeds een onteigeningsvergoeding moet worden bepaald, laat staan betaald. De vraag naar een billijke onteigeningsvergoeding rijst niet met het voorliggend plan, maar slechts nadien (in de gerechtelijke fase van de onteigening). Het voorliggend GRUP doet daarover geen uitspraken. In elk geval moet de te betalen

onteigeningsvergoeding aan de voorwaarden van artikel 16 van de Grondwet voldoen (billijke schadevergoeding).

Bijkomend kan worden gesteld dat de WVI als onteigenende instantie voorziet om in de mate van het mogelijke de percelen in der minne te zullen aankopen zonder effectieve onteigening. In geval van onteigening zal het bedrag van de onteigeningsvergoeding worden bepaald door het Aankoopcomité. Bij de berekening van het bedrag wordt steeds rekening gehouden met de actuele marktprijs van vergelijkbare goederen in dezelfde streek. Conform de wettelijke bepalingen bestaan in geval van onteigening duidelijke garanties voor een billijke vergoeding van de betrokken eigenaars zodat een schadevergoeding in de strikte zin niet aan de orde is vermits er voorzien is in een vergoeding die overeenstemt met de werkelijke waarde van het goed.

Evenmin vereist de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening dat er meteen tot een onteigening zou dienen te worden overgegaan. Uit artikel 2.4.8 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, dat voorziet dat "wanneer binnen een termijn van vijf jaar, te rekenen vanaf de goedkeuring van het onteigeningsplan, de onteigeningsprocedure niet is begonnen, (...) de eigenaar per aangetekende brief de onteigenende instantie (kan) verzoeken van de onteigening van zijn goed af te zien", blijkt het tegendeel (cf. RvS 18 februari 2013, nummer 222.546, Poets). Het bezwaar dat er andere toereikende oplossingen bestaan (cf. het "ultimum remedium"-karakter van de onteigening), vitieert aldus evenmin de wettigheid van het voorgenomen plan.

Wat de onteigeningsnoodzaak betreft, kan ten slotte worden verwezen naar de weerlegging verder bij de bezwaren, opmerkingen en adviezen gericht tegen de verschillende bestemmingen. Uit het feit dat de onteigening voortvloeit uit artikel 2.4.3 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, vloeit een decretaal vermoeden van algemeen belang voort. De onteigening wordt aldus geacht van algemeen nut te zijn. De bezwaarindieners lijken dit vermoeden in algemene termen te betwisten. Zij moeten echter met concrete en precieze gegevens aantonen dat de plan initiërende overheid een bevoegdheid, welke haar bij de wet tot het bereiken van een bepaald oogmerk van algemeen belang is gegeven, aanwendt tot het nastreven van een ander doel, en dit andere doel het enige oogmerk van de betrokken bestuurshandeling is. Zij slagen hier niet in.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

Een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen geven aan geen bezwaar te hebben tegen de geplande onteigening.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat men bovenop het feit dat men onteigend wordt, ook nog een meerwaardebelasting moet betalen.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen verwijzen naar het register met de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding, een planbatenheffing, een kapitaalschadecompensatie of een gebruikerscompensatie. Artikel 2.6.1, § 4, 1° van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening heft met een goedgekeurde onteigeningsbeslissing de plicht voor opname in het register met de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding, een planbatenheffing, een kapitaalschadecompensatie of een gebruikerscompensatie op. Het bedoelde register heeft

als eerste doel de betrokken eigenaars te informeren over het feit dat de betrokken percelen in aanmerking kunnen komen voor een heffing of vergoeding, zonder een bindende uitspraak te doen over eventuele vrijstellingsgronden en zonder in de plaats te treden van de bevoegde instanties. Het register betreft dus een loutere informatie over de mogelijkheid dat het plan de basis kan vormen voor een latere heffing of vergoeding, conform de geldende regelgeving. Het register heeft dus op zichzelf niet als gevolg dat een meerwaardebelasting zou moeten betaald worden. Dergelijke meerwaardebelasting wordt, voor zover van toepassing, geheven via een procedure die geïnitieerd wordt op basis van het goedgekeurde plan en na specifiek onderzoek van de concrete situatie. De veronderstelling dat het register als gevolg zou hebben dat er na onteigening ook een meerwaardebelasting zou moeten worden betaald is dus niet terecht. De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt in vraag gesteld dat de onteigeningen voor de verschillende bestemmingen ten algemeen nut zouden zijn.

In antwoord op de bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat de onteigening geschiedt ter realisatie van een ruimtelijk uitvoeringsplan. In deze hypothese geldt overeenkomstig artikel 2.3.4, §1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening een vermoeden van algemeen nut. Een onteigening die geschiedt in uitvoering van de stedenbouwkundige voorschriften moet dan ook worden geacht van openbaar nut te zijn. Dit decretaal vermoeden is tevens door de Raad van State bevestigd (zie bijvoorbeeld de arresten RvS 18 februari 2013, nr. 222.546, Poets, RvS 14 maart 2016, nr. 234.122, Knoops). In deze algemene bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt niet verder ingegaan op de redenen waarom het onteigeningsplan niet ten algemeen nut zou zijn. In een aantal andere bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt wel concreet hierop ingegaan; deze worden verderop behandeld. De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt bezwaar aangetekend tegen de onteigening van de in het gebied aanwezige waterlopen aangezien deze eigendom zijn van de Nieuwe Polder van Blankenberge. Er wordt gewezen op het feit dat de tabellen met eigendomssituatie slechts een vermoeden van eigendom zijn. Bijkomend wordt gewezen op de erfdienstbaarheden die gelden op deze en naastliggende percelen.

In antwoord hierop wordt gesteld dat het onteigeningsplan wordt opgenomen om een project te kunnen realiseren. Dit houdt niet automatisch de onteigening in van alle onderdelen van dit plan. Wat de in de bezwaren, opmerkingen en adviezen genoemde percelen binnen de zone van parkgebied betreft, kan niet worden uitgesloten dat deze in functie van de realisatie van de bestemming noodzakelijk zullen zijn en dat er dus overdracht van eigendom nodig zal zijn.

De tabellen die in bijlage Ib zijn opgenomen, geven een eigendomssituatie weer die werd opgemaakt op basis van de meest beschikbare informatie maar heeft geen verordenende kracht en wijzigt de eigendomssituatie niet. De plannen (onteigeningsplannen) bij deze bijlage Ib hebben echter wel een verordenende kracht.

De erfdienstbaarheden die in de bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt vermeld, betreft sectorwetgeving die niet in het GRUP wordt opgenomen.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat het argument van

een versnipperde eigendomspositie voor onteigening haaks staat op het initiële uitgangspunt betreffende de ruimtelijke ontwikkeling in hoofde van de plannende overheid. Verder wordt erop gewezen dat er private ontwikkelaars (die samenwerkingsovereenkomsten met de private eigenaars hebben) bestaan die het bedrijventerrein zelf willen realiseren. Ten slotte zou de onteigeningsmachtiging bij de WVI worden gelegd. Hierdoor zou er geen enkele concurrentie mogelijk zijn en zouden grondeigenaars geen concurrentieel bod voor hun gronden kunnen krijgen.

In antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat de bezwaren, opmerkingen en adviezen enkel stellen dat zij over de theoretische mogelijkheid beschikken om het bedrijventerrein zelf te ontwikkelen. De idee van zelfrealisatie vereist vanzelfsprekend dat diegene die daar aanspraak op maakt, titularis is van het eigendomsrecht van de voorgenomen te onteigenen gronden of van enig ander zakelijk recht dat hem/haar de mogelijkheid biedt het met het onteigeningsplan voorgenomen doel te realiseren en de verordenende voorschriften integraal uit te voeren. Geen van de bezwaarindieners blijkt zakelijke rechten te hebben over het volledige gebied. De bezwaren, opmerkingen en adviezen stellen een samenwerkingsovereenkomst te hebben afgesloten met een aantal eigenaars maar leggen deze niet voor zodat ook niet kan worden nagezien of zij de vereiste hoedanigheid bezitten om zich op een zelfrealisatierecht te beroepen. De bezwaren, opmerkingen en adviezen gaan niet in op de motivering van het onteigeningsplan inzake de nood aan een totaalconcept en een globaal inrichtingsplan voor het gebied, waarbij het gebied overeenkomstig dezelfde inrichtingsprincipes wordt gerealiseerd (zie motivering bij het onteigeningsplan). In de motivering bij het onteigeningsplan wordt tevens het belang van eenheid van uitvoering onderstreept, dit om speculatie te voorkomen en binnen een redelijke termijn een betaalbaar bedrijventerrein te kunnen uitgeven. De loutere omstandigheid dat een of enkele ontwikkelaars met de grondeigenaars principiële samenwerkingsovereenkomsten heeft afgesloten, kennelijk in anticipatie op de herbestemming, garandeert nog niet dat aan voormelde doelstellingen kan worden voldaan. De bezwaren, opmerkingen en adviezen tonen het tegendeel alvast niet aan.

Voorts wordt met de goedkeuring van het onteigeningsplan een instrument geboden om ter realisatie van het voorgenomen plan tot onteigening over te gaan. De goedkeuring van het onteigeningsplan is zelf nog geen onteigening. De bezwaren, opmerkingen en adviezen dat de onteigening in casu geen ultimum remedium is, gelet op de mogelijkheid voor een privé-ontwikkelaar om het bedrijventerrein te realiseren en de bezwaren dat de onteigeningsmachtiging bij de WVI wordt gelegd, zijn in die zin voorbarig. Vast staat dat de onteigening ter realisatie van het bedrijventerrein en de zone voor stedelijke activiteiten van algemeen nut is (zie ook de motivering hierover in het onteigeningsplan). De onteigening zelf vindt slechts plaats wanneer er een onteigeningsmachtiging en onteigeningsbesluit voorligt, dat door de grondeigenaars, en in voorkomend geval door de privé-ontwikkelaar, gerechtelijk kan worden betwist. De bekritiseerde punten kunnen op dat ogenblik worden ingeroepen, indien de bezwaarindieners dit zouden willen.

Ten slotte houden de bezwaarindieners geen rekening met het feit dat zij, overeenkomstig de voorwaarden van artikel 2.4.3, § 2 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, een verzoek tot zelfrealisatie kunnen richten, indien zij de zelfrealisatie willen benaarstigen. Het GRUP beperkt die in de VCRO voorziene mogelijkheid niet.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

Een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen beroepen zich op artikel 2.4.3, § 2 van VCRO.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen zijn kennelijk voorbarig. Nog aangenomen dat zij voldoende zouden aantonen meerderheidsparticipanten-eigenaars te zijn, verliezen zij uit het oog dat de lege lata een verzoek tot zelfrealisatie enkel kan ingediend worden binnen de drie maanden na de publicatie in het Staatsblad van het onteigeningsbesluit en mits zij aantonen "de nodige middelen te bezitten" om met de ordening van het gebied te worden gelast. Blijkens het laatste lid van artikel 2.4.3, § 2 VCRO moeten zij die aanvraag bovendien indienen bij de "onteigenende overheid", die zij kunnen verzoeken tot onteigening over te gaan van de voor de realisatie van het doel vereiste gronden die zij niet in der minne kunnen verwerven. Tot voor de datum van de definitieve vaststelling is er nog geen onteigenende instantie aangewezen. Het verzoek om het onteigeningsplan niet definitief vast te stellen omdat zij zelf bij machte zijn de voorgenomen bestemming te realiseren, is derhalve volstrekt voorbarig, nog daar gelaten dat de betrokken eigenaars geen enkel stuk hebben voorgelegd waaruit blijkt dat er tussen hen een samenwerkingsovereenkomst bestaat, dat deze betrekking heeft op de meerderheid van de gronden en dat zij de nodige middelen hebben om tot de ordening van het gebied over te gaan.

Noch artikel 16 van de grondwet, noch enige andere wettelijke of decretale bepaling voorziet dat de plannende overheid reeds in het stadium van het openbaar onderzoek een uitspraak moet doen over een vraag tot zelfrealisatie. Dit ware trouwens ook materieel meestal onmogelijk vermits het voorlopig vastgesteld GRUP en het er desgevallend mee samenhangend onteigeningsplan ingevolge de bezwaren en in te winnen adviezen nog kunnen gewijzigd worden, zodat er in de huidige stand van de rechtspleging nog geen definitief gedetailleerd te realiseren doel/werk bestaat waarvan de realisatie-voorwaarden en de timing reeds contractueel zouden kunnen vastgelegd worden. Dit geldt des te meer wanneer, zoals te dezen, bij de vergunningsaanvraag een informatieve inrichtingsstudie moet worden gevoegd, die moet aangeven hoe het voorgenomen project zich verhoudt tot wat al gerealiseerd is in het gebied en/of tot de mogelijke ontwikkeling van de rest van het gebied, hoe het parkeren geclusterd wordt met het stadion, en zo voort.

De idee van de zelfrealisatie moge dan de laatste jaren onder invloed van bepaalde rechtsleer enige weerklank hebben gevonden, er bestaat hoe dan ook alsnog geen andere rechtsgrond voor dan het door de bezwaarmakers zelf ingeroepen artikel 2.4.3, § 2 VCRO. Deze van artikel 79 van de Nederlandse onteigeningswet overgenomen rechtsfiguur – waarvan die bepaling de toepassingsvoorwaarden bepaalt – is in het door de bezwaarmakers ingeroepen artikel 2.4.3, § 2 VCRO slechts zeer gedeeltelijk vertaald. Zo is ze in geval van GRUP enkel van toepassing wanneer de grond bestemd is voor het oprichten van gebouwen voor huisvestings- of handelsdoeleinden, waaronder kleinhandel is te verstaan, daar waar het te dezen gaat om een bedrijventerrein waar elke kleinhandel is uitgesloten, zodat een beroep op artikel 2.4.3, § 2 VCRO überhaupt niet mogelijk is. Het is evenmin van toepassing voor de realisatie van recreatieve doeleinden.

Weze nog aangestipt dat ook artikel 16 van de grondwet het bestuur niet verplicht in te gaan op een vraag tot zelfrealisatie, niet tijdens de voorafgaande administratieve fase en niet op een vraag ingediend binnen de drie maanden na de publicatie van het onteigeningsbesluit en dus in toepassing van artikel 2.4.3, § 2 VCRO. De Raad van State heeft reeds in het arrest van 9 juni 1974, nummer 16.560, Orban de Xivry, beslist, na verwezen te hebben naar de wet van 1 juli 1858 betreffende de strooksgewijze onteigening

en die wet te hebben vergeleken met de stedenbouwwet van 29 maart 1962, "dat hij dus, zoals de wetgever van 1858 aan de administratieve overheid de mogelijkheid heeft willen laten om de aanvraag in te willigen dan wel af te wijzen, en niet aan de aanvrager een recht van voorrang heeft willen verlenen". Het bestuur beschikt derhalve over een ruime discretionaire bevoegdheid. Wat dit betreft, is in het GRUP overwogen wat volgt:

"Eveneens is de onteigening door de overheid onontbeerlijk om deze doelstelling van algemeen nut te realiseren. Het gebied kent een sterk versnipperde eigendomsstructuur. De realisatie van de zone conform de stedenbouwkundige voorschriften en rekening houdend met alle duurzame kwaliteitseisen die de ontwikkeling van een bedrijventerrein heden ten dage vereist, zowel mobiliteitsmatig, als qua waterbuffering, geluidshinder en landschappelijke inbedding, moet infrastructureel-technisch globaal kunnen worden aangepakt. Nu het een totaalconcept betreft is een globaal inrichtingsplan vereist waarin voor het ganse terrein dezelfde inrichtingsprincipes gelden zodat de realisatie van het bedrijventerrein als één geheel gewaarborgd kan worden. Eenheid van uitvoering is eveneens vereist teneinde speculatie te voorkomen en een betaalbaar bedrijventerrein te kunnen uitgeven binnen een redelijke termijn, die niet afhankelijk is van het al dan niet actief optreden van de individuele eigenaars (zie Raad van State 19 april 2012, nummer 218.950, NV STENA). In dit verband stipt ook het auditoraatsrapport van 15 maart 2016 in de zaak AIA 215.157/X- 16165 aan dat de overheid de realisatie van een bedrijventerrein kan paren aan een totaalvisie en -concept waarbij de WVI wordt ingeschakeld om één en ander te coördineren en te realiseren. Dit idee van een totaalconcept kan dan in gevaar komen indien individuele particuliere eigenaars in het plangebied naar goeddunken, en wanneer het hen past, zouden kunnen elk los van elkaar staande project aan vragen indienen, met (zoals de verzoekende partij het kennelijk graag zou zien) bijvoorbeeld volledige vrijheid qua aansluiting en ontsluiting op de rond het plangebied liggende wegen en straten". Dit sluit trouwens geheel aan met het RSV dat in het richtinggevend gedeelte (blz. 331 van de gecoördineerde versie 2011) voorschrijft dat de realisatie van bedrijventerreinen in handen van de overheid dient te blijven.

"Dit wordt noodzakelijk geacht omwille van:

- het realiseren van de differentiatie (= nood aan een groter aanbod om specifieke terreinen voor te behouden);

- het vergroten van een reversibel ruimtegebruik voor economische activiteiten;

- het vermijden van speculatie;

- het vermijden van ongewenste functiewijzigingen;

- een rationeler grondgebruik met bouwtechnische voorwaarden die extensief grondgebruik tegengaan;

- een betere fasering in de aansnijding van bedrijventerreinen;

- het beschikbaar houden van voldoende betaalbare percelen. (...)"

Voeg daar nog aan toe dat een behoorlijk onderhoud en na beheer van zulk bedrijventerrein niet gewaarborgd kan worden wanneer het door een veelheid van eigenaars zou worden gerealiseerd, aangenomen nog dat de diverse eigenaars daadwerkelijk tot realisatie overgaan, wat echter niet kan zonder onteigening worden afgedwongen.

Uit al het voorgaande volgt dat het uitgesloten is dat het nagestreefde doel van openbaar nut evengoed zou kunnen worden gerealiseerd door de diverse eigenaars, zodat de onteigening onontbeerlijk is (vergelijk Raad van State 29 juni 2012, bvba ECOLOGY-CULTURE, nummer 219.201)."

In de bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt zelfs geen poging ondernomen om de onjuistheid of kennelijke onredelijkheid van die motivering aan te tonen. Zij zijn trouwens ook geen eigenaars van alle gronden in het plangebied, zodat zij geen totaalproject kunnen realiseren zonder dat de overheid, op welke rechtsgrond dan ook (hetzij artikel 2.4.3, § 2, laatste lid VCRO, hetzij artikel 15 eervolle vermelding van het decreet ruimtelijke economie van 13 juli 2012), de restgronden onteigent en aan de samenwerkende eigenaars (en hun projectontwikkelaars) ter beschikking stelt. De restonteigening door het bestuur zou echter hoe dan ook op plan neutrale wijze moeten gebeuren, vermits de planneutraliteit volgens het Hof van Cassatie (arrest van 31 mei 2013 - C.11.0749.N/1) een algemeen beginsel is dat van toepassing is ongeacht de rechtsgrond van de onteigening. Er zou daardoor tussen de met de bezwaarmakende projectontwikkelaars en de andere eigenaars, die door de overheid ten behoeve van de samenwerkende eigenaars moeten onteigend worden, een niet te rechtvaardigen discriminatie ontstaan.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

2. Zone voor stedelijke activiteiten

2.1. Ontbreken van algemeen nut

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat de onteigening niet ten algemeen nut is maar enkel in het voordeel van een privébedrijf, met name de exploitatie van het stadion voor voetbalactiviteiten. Dit is een commercieel doel en is strijdig met artikel 16 van de Grondwet. Club Brugge is de enig partij die profiteert van de onteigening, ander privéspelers kunnen er geen beroep op doen.

Artikel 16 van de grondwet bepaalt inderdaad dat onteigening slechts mogelijk is 'ten algemene nutte'. Artikel 79, § 1, BWHI 8 augustus 1980, zoals gewijzigd door de bijzondere wet van 6 januari 2014, bepaalt eveneens dat de regionale regeringen, mits naleving van de aldaar gestelde voorwaarden, ook tot onteigening "ten algemene nutte" kunnen overgaan. Artikel 6 quater van de BWHI van 8 augustus 1980, ingevoerd door de bijzondere wet van 6 januari 2014 (zesde staatshervorming), voorziet dat de gewesten voortaan zelf een onteigeningsprocedure mogen bepalen die specifiek van toepassing is in geval van onteigening 'ten algemenen nutte'. Tenslotte bepaalt artikel 1, eerste lid, EAP EVRM dat niemand van zijn eigendom mag worden beroofd 'behalve in het algemeen belang'. Geen van deze normatieve akten geeft echter een definitie van wat onder 'algemeen nut' moet worden verstaan.

De term moet dus spraakgebruikelijk worden begrepen. Dit in die zin van 'algemeen nut' is het project dat een doel nastreeft dat een voordeel inhoudt waarvan een onbepaalbaar en variabel aantal mensen op niet exclusieve wijze, rechtstreeks of onrechtstreeks zal kunnen genieten.

Dit heeft onder meer tot gevolg:

a) dat het aan de overheid staat te beslissen of de realisatie van een bepaald doel, dat veel ruimer kan zijn dan alleen maar het optrekken van een gebouw, van algemeen nut is;

zij beschikt daartoe over een ruime discretionaire bevoegdheid, wat op zijn beurt met zich brengt dat de rechter slechts over een marginale controlebevoegdheid beschikt en mitsdien enkel vermag te onderzoeken of de overheid bij het nemen van haar beslissing zich niet heeft gesteund op verkeerde feiten en tot een besluit is gekomen dat in rechte niet door die feiten kan worden gedragen. Dit is enkel niet zo wanneer de beslissing kennelijk onredelijk is, dit wil zeggen dermate van het normale beslissingspatroon afwijkt dat geen andere overheid in dezelfde omstandigheden die beslissing zou nemen (Raad van State nummer 169.068, Bilterys, 19 maart 2007). Of anders gezegd: de rechter heeft enkel de bevoegdheid om een administratieve beslissing te censureren 'waarvan het dispositief in kennelijke wanverhouding staat tot de motieven zodanig dat gewoon niet te begrijpen valt hoe die beslissing ooit tot stand is kunnen komen' (Raad van State nummer. 80.251, Vantieghem, 17 mei 1999);

b) dat het begrip 'openbaar nut' voortdurend aan evolutie toe is, waarbij moet vastgesteld worden dat het privaat belang tot eigendomsbescherming steeds meer moet wijken voor het algemeen belang, weze het dan tegen vergoeding. 'Eén van de markantste voorbeelden van deze evolutie is de onteigening tot het oprichten van woningen of bedrijfsgebouwen waar men de facto te maken heeft met een onteigening ten voordele van andere burgers maar waarvan men oordeelt dat deze andere burgers ter wille van huisvesting of tewerkstelling een doel nastreven dat in de huidige stand van het maatschappelijk denken als een algemeen belang wordt beschouwd (M.Denys, Onteigening en Planschade, deel I, Antwerpen, Kluwer, 1995, pagina 146, nummer 2001)';

c) dat het controlerecht van de rechter des te zwakker wordt wanneer de wet- of decreetgever in een bijzondere wet de onteigening expliciet toelaat (Boes, M., "Administratiefrechtelijke problemen bij onteigenen" in De onteigening ten algemene nutte, Jura Falc.; Libr., Leuven, 1996, pagina 28).

In het arrest nummer 129/2012 van 25 november 2012 oordeelde het Grondwettelijk Hof (B.4.2): Aan het begrip 'algemeen nut' is in diverse wetskrachtige bepalingen een ruime betekenis verleend. Zo machtigt artikel 2.4.3 van de VCRO de overheid om de onteigening aan te wenden als middel ter verwezenlijking van de RUP's:

(...)

Het begrip 'algemeen nut' wordt ter zake ruimer geïnterpreteerd dan bij een onteigening die tot een ander doel strekt : de onteigening tot verwezenlijking van een RUP wordt uit kracht van het decreet zelf geacht van openbaar nut te zijn.

In het arrest nr. 186/2011 van 8 december 2011 (B.10.2) bevestigde het Grondwettelijk Hof die zienswijze : Het begrip 'algemeen nut' wordt ter zake ruimer geïnterpreteerd dan bij een onteigening die tot een ander doel strekt: de onteigening tot verwezenlijking van een RUP wordt uit kracht van het decreet zelf geacht van openbaar nut te zijn.

De Raad van State beslist in dezelfde zin. Zo overwoog de Raad van State op 9 april 2004 in het arrest nummer 130.212, SCHELFOUT, na naar artikel 2.4.3, § 1, VCRO te hebben verwezen: 'Overwegende dat ingevolge deze bepaling de onteigening ter verwezenlijking van een RUP uit kracht van het decreet van algemeen nut lijkt te zijn; dat in zoverre het middel niet ernstig is'. De Raad van State bevestigde die rechtspraak in het arrest van 15 januari 2013, nummer 222.062, SCHILDERMANS, dat overweegt: Artikel 25 van de toentertijd geldende wet van 29 maart 1962 houdende organisatie van de ruimtelijke ordening en de stedenbouw, zoals het thans toepasselijke artikel 2.4.3 VCRO (samen

gelezen met artikel 7.4.9 VCRO), stelt een vermoeden van algemeen nut in voor de onteigening ter uitvoering van de voorschriften van een plan van aanleg. Derhalve kan het nut van de geplande onteigening ter uitvoering van (een deel van) dit plan, in principe, niet worden betwist.' Zie nog Raad van State, 18 februari 2013, nummer 222.546, Poets; Raad van State, 14 maart 2016, nummer 234.122, Knoops. De rechtsleer is in dezelfde zin gevestigd : Paques, B., "L'exproriation pour cause d'utilité publique", Larcier, 2001, pagina 63; S.Verbist, De onteigening ten algemene nutte als instrument van ruimtelijke ordening, Intersentia, 2011, nummer 536.

Dit belet niet dat dit wettelijk vermoeden weerlegbaar is, maar de rechter zal zich meer terughoudend moeten opstellen dan wanneer de onteigening als zodanig niet door een bijzondere wet is voorzien.

In antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt dus gesteld dat de onteigening geschiedt ter realisatie van een RUP. In deze hypothese geldt overeenkomstig artikel 2.4.3, § 1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening een vermoeden van algemeen nut. Een onteigening die geschiedt in uitvoering van de stedenbouwkundige voorschriften moet dan ook worden geacht van openbaar nut te zijn.

Ten deze kon het Vlaamse gewest volkomen wettelijk beslissen dat de realisatie van het GRUP van algemeen nut is. Vooreerst omdat het zodoende uitvoering geeft aan het GRUP en aldus aan artikel 2.4.3, § 1 VCRO. Vervolgens omdat evident een taak voor de overheid is weggelegd om ervoor te zorgen dat er een voldoende ruim en toegankelijk vrijetijdsaanbod ter beschikking wordt gesteld voor meerdere en bredere doelgroepen (te dezen bijvoorbeeld eveneens voor festivalgangers en concertbezoekers).

Het komt aan de bezwaarindieners toe om met concrete, precieze en overtuigende gegevens aan te tonen dat het voorgenomen (deel)plan, met inbegrip van het onteigeningsplan, slechts één privé-ontwikkelaar ten voordeel zou strekken. Zij dienen aldus aan te tonen dat de planinitiërende overheid een bevoegdheid, die haar bij de wet tot het bereiken van een bepaald oogmerk van algemeen belang is gegeven, aanwendt tot het nastreven van een ander doel, en dit andere doel het enige oogmerk van de betrokken bestuurshandeling is.

Bezwaarindieners verwijzen enkel naar het feit dat het stadion voor één private onderneming wordt voorzien, dit terwijl andere private ontwikkelaars er geen beroep op kunnen doen. Zij gaan er evenwel aan voorbij dat een onteigening niet ipso facto haar oogmerk van algemeen belang verliest indien een privé-initiatief zal worden betrokken bij de realisatie van het stadion. Daarmee komt met andere woorden nog niet vast te staan dat de voorgenomen onteigening ten onrechte van algemeen nut wordt beschouwd.

Ook de Europese Commissie aanziet de voetbalstadions in Vlaanderen als 'ontmoetingsplaatsen' met een ruime toegankelijkheid en publiekswerking, zoals het organiseren van jeugdwerking en culturele evenementen, als van algemeen nut (brief van de Europese Commissie, C (2013), 7889, daterend van 20 november 2013 aan de Belgische minister van buitenlandse zaken waarin is beslist dat bepaalde subsidies aan de voetbalclubs niet als verboden staatssteun worden aangezien).

Aan dit kennelijk algemeen nut wordt geen afbreuk gedaan doordat de exploitatie van het stadion in handen zal zijn van een particulier of een private maatschappij. Ook een GSM-mast verliest zijn aard van openbare nutsvoorziening, en dus van algemeen nut, niet omdat de ermede aan de bevolking aangeboden telecommunicatie gebeurt door een privaat

netwerkoperator. Niets belet de onteigenaar om eventueel het goed te verkopen aan een private persoon, indien daarmee het doel dat de onteigening heeft, wordt bereikt (zoals een verkoop door een gemeente aan een particulier van door haar onteigende landbouwgronden in een industriegebied, voor de vestiging van een bedrijf; Vred. Willebroek, 18 oktober 1993, T. Vred., 1996, 246; Raad van State, De Backer, nummer 46.498, 11 maart 1994 en Vred., Sint-Joost-ten-Node, 17 september 1997, Rev. Not. B., 1998, 628 (beide gevallen in verband met stadsvernieuwingsprojecten)).

De economische expansiewetgeving (voorheen de wet van 30 december 1980; thans het decreet ruimtelijke economie van 13 juli 2012) voorziet dat de overheid, wanneer zij voor de aanleg en de uitrusting van een bedrijventerrein tot onteigening is moeten overgaan, naderhand de onteigende gronden om particuliere industriëlen voor de vestiging of uitbreiding van hun bedrijf kan verkopen of anders ter beschikking stellen.

Soms gaat de decreetgever zelfs zover de onteigening toe te staan op verzoek, op naam en voor rekening van een private persoon. Dit is onder meer het geval in artikel 2.4.3, § 2, VCRO, in geval de meerderheid van de eigenaars de machtiging heeft bekomen om zelf tot ordening van het gebied over te gaan, maar er niet in slaagt alle gronden in der minne te verwerven. In het arrest nummer 129/2012 van 25 oktober 2012 van het Grondwettelijk Hof staat daaromtrent te lezen : 'Die eigen aard wordt vervolgens benadrukt door het feit dat de onteigenende overheid, zoals blijkt uit het voormelde artikel 2.4.3, § 2, van de VCRO, in bepaalde gevallen, op verzoek van de personen die met de ordening van een strook belast zijn, de daartoe vereiste onroerende goederen kan onteigenen wanneer de onderhandse verkrijgen daarvan onmogelijk is gebleken. De termijnen om tot onteigening ter verwezenlijking van RUP's over te gaan, zijn bovendien beperkt door de artikelen 2.4.4 en 2.4.8 van de VCRO.' Een ander voorbeeld is te vinden in artikel 16 van het decreet van 4 april 2003 betreffende de oppervlaktedelfstoffen dat bepaalt : '(...), kan de Vlaamse Regering (...) overgaan tot onteigening ten algemenen nutte op verzoek, op naam en voor rekening van de aanvragende onderneming (...)' (bedoeld wordt een ontginningsbedrijf). En dit zijn geen modernismen, zoals blijkt uit de wetten van 1 juli 1858 en 15 november 1969, gecoördineerd bij Koninklijk Besluit van 15 november 1867. Krachtens deze wetgeving werd aan de steden en gemeenten de gelegenheid geboden om te onteigenen met het oog op de 'gezondmaking of de verbetering' van oude wijken, alsook met het oog op de bouw van nieuwe wijken. Hiertoe konden de genoemde besturen niet alleen beschikken over de gronden welke voor dat doel echt nodig waren, maar ook over terreinen die alleen maar dienden om, meestal na uitvoering van de werken, aan particulieren of instellingen te worden weder verkocht. Op die manier kon de administratie een aanzienlijk deel van de gemeente kosten recupereren, wat op zijn beurt de uitvoering van grote openbare werken bevorderde.

Voorts gaan de bezwaarindieners er aan voorbij dat de onteigening op zeer korte termijn noodzakelijk is. Daaromtrent is te verwijzen naar de motivering bij het onteigeningsplan. Het huidige Jan Breydelstadion is immers ontoereikend om de groei van voetbalclub Club Brugge op te vangen.

Het plan-MER heeft de mobiliteitseffecten van de inplanting van een stadion op alle redelijke alternatieve locaties onderzocht. Weliswaar geldt voor elke locatie dat er een sterke verkeersgenererende impact is en dat het aantal auto's in het autonome scenario 2020 moet dalen. Specifiek voor de Jan Breydelsite wordt in het plan-MER echter bijkomend gesteld dat er restricties zijn om de noodzakelijk geachte milderende maatregelen (die wel op de andere locaties kunnen worden doorgevoerd) op de Jan

Breydelsite door te voeren (plan-MER, deel II, pagina 89). Het plan-MER achtte het niet mogelijk om de ingrijpende infrastructurele maatregelen in de dicht bebouwde woonomgeving van Sint-Andries, waar de Jan Breydelsite is gelegen, te realiseren zonder ingrijpende negatieve gevolgen op het vlak van andere disciplines. Bovendien kunnen de parkeermogelijkheden moeilijk worden verbeterd zonder zware ruimtelijke ingrepen in het stedelijk weefsel. Het plan-MER beoordeelt de mobiliteitseffecten bij een uitbreiding in het Jan Breydelstadion daarom als 'zeer significant negatief'.

De omvang die het Brugse (voetbal)sportgebeuren heeft aangenomen, en dat zich thans uitsluitend afspeelt in het Jan Breydelstadion langs de Koning Leopold III-laan, gelegen binnen een uitgebreide en dichte woonkorrel en slechts een paar meter van de kern van de Sint-Andries, heeft qua mobiliteit, geluidhinder en veiligheid dermate buitensporige proporties aangenomen dat de leefbaarheid van de omgeving en daardoor de levenskwaliteit van de omwonenden niet langer kan gewaarborgd worden. Het recht op een gezonde en leefbare omgeving, respectievelijk leefkwaliteit is door artikel 23 van de Grondwet als een fundamenteel grondrecht erkend. Het staat aan de overheid de daartoe noodzakelijke maatregelen te treffen.

Gelet op voormelde milieueffecten, die de leefbaarheid van het woongebied rondom het Jan Breydelstadion ernstig belemmert, dringt een herlocalisatie van het stadion zich op. Er wordt daarbij een keuze gemaakt voor de locatie Blankenbergse Steenweg. Wat de detailmotivering hiervoor betreft, wordt verwezen naar de weerlegging van de bezwaren inzake het alternatievenonderzoek.

Deze herlocalisatie is op zeer korte termijn noodzakelijk, opdat de bestaande negatieve effecten van het Jan Breydelstadion op het woonklimaat van de omwonenden aanzienlijk kunnen worden verminderd. Om die reden voorziet het voorgenomen plan in een onteigeningsplan die deze onteigening mogelijk maakt. De onteigening geschiedt dan ook wel degelijk in het algemeen belang.

Ten slotte is erop te wijzen dat het voorgenomen plan een ruimtelijk kader vaststelt voor de realisatie van het stadion van Club Brugge. Dat Club Brugge hier een voordeel aan heeft, toont niet aan dat het plan niet of onvoldoende door het algemeen belang is geïnspireerd. Het voorgenomen plan houdt immers niet enkel rekening met de belangen van Club Brugge, doch ook met andere belangen. De milieubelangen werden in acht genomen bij de opmaak van het plan-MER en de plankeuzes die op grond van de milieueffectbeoordeling zijn gemaakt en die hebben geleid tot de locatie Blankenbergse Steenweg. Voorts is een ruimtelijke afweging gemaakt bij de concrete inplanting van het stadion op de Blankenbergse Steenweg (noordelijke, centrale en zuidelijke ligging) en worden er in de stedenbouwkundige voorschriften van het voorgenomen plan randvoorwaarden bepaald (met het oog op de doorwerking van de in het plan-MER noodzakelijk geachte milderende maatregelen en de goede ruimtelijke ordening) waaraan het stadion moet voldoen.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen worden vragen gesteld bij de aanduiding van de WVI als onteigenende instantie.

Wat deze site betreft moet de onteigening de realisatie mogelijk maken van een multifunctioneel voetbalstadion (40.000 zitplaatsen met 12 oefenvelden, kleedkamers en parking). Daarvoor heeft de stad Brugge beroep gedaan op de WVI, waarvan zij vennoot

is, omdat zij daartoe zelf niet over de nodige knowhow beschikt. Dit appel op de WVI is gesteund op artikel 3 van het decreet van 6 juli 2001 houdende de intergemeentelijke samenwerking dat bepaalt: 'Met het oog op de gemeenschappelijke behartiging van doelstellingen van gemeentelijk belang kunnen twee of meer gemeenten, onder de voorwaarden bepaald in dit decreet, samenwerkingsverbanden tot stand brengen met of zonder rechtspersoonlijkheid, met of zonder beheersoverdracht.' en verder op artikel 12, § 2, 2° van dat decreet dat de dienstverlenende vereniging definieert als volgt: 'een samenwerkingsverband zonder beheersoverdracht dat tot doel heeft een duidelijk omschreven ondersteunende dienst te verlenen aan de deelnemende gemeenten, eventueel voor verschillende beleidsdomeinen.' De WVI vervult dus enkel een ondersteunende functie en treedt daarbij op als verlengstuk van haar vennoot, zoals verwoord door het grondwettelijk Hof in zijn arrest 65/2003 van 14 mei 2003 in B.3.3: 'Volgens de parlementaire voorbereiding zijn dergelijke samenwerkingsverbanden immers te beschouwen als een verlengde van het lokaal bestuur en dienen zij hulpstructuren van de gemeenten te zijn.'

Er kan tevens worden verwezen naar artikel 2.4.3 VCRO, overeenkomstig hetwelk "een vereniging van gemeenten" tot onteigening kan overgaan. De VCRO laat met andere woorden uitdrukkelijk tot dat een intergemeentelijk samenwerkingsverband onteigent in het kader van artikel 2.4.3 VCRO.

De bedoeling is dat de Vlaamse Regering de WVI als onteigenende overheid aanstelt, die echter de gronden, nodig om het stadion te realiseren, zal overdragen aan de stad Brugge, die er eigenares van zal worden, zoals zij thans om ook eigenares is om het Jan Breydelstadion, en op haar beurt de gronden zal ter beschikking stellen van Club Brugge, die het project zal realiseren met eigen middelen. De terbeschikkingstelling zal uiteraard gebeuren aan voorwaarden die vergelijkbaar zijn met een Bench marktprijs teneinde te voldoen aan de Europese voorschriften.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

2.2. Ongeoorloofde staatssteun

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat de onteigening een ongeoorloofde staatssteun ten gunste van Club Brugge uitmaakt. Er zou worden onteigend aan de waarde voor landbouwgrond, terwijl Club Brugge 45 hectare grond gratis in handen zou krijgen. Gewone privéspelers moeten een marktconforme prijs betalen voor gronden die van landbouwgrond veranderd zijn in een KMO-zone.

In antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat er van ongeoorloofde staatssteun geen sprake is.

Er is slechts sprake van ongeoorloofde staatssteun indien aan de cumulatieve voorwaarden van artikel 107 van het Verdrag Betreffende de Werking van de Europese Unie is voldaan: dit is wanneer de maatregel (i) aan de Staat kan worden toegerekend en met staatsmiddelen wordt bekostigd, (ii) een economisch voordeel voor de begunstigde onderneming inhoudt, (iii) een selectief voordeel is, (iv) de mededinging vervalst of dreigt te vervalsen en (v) het handelsverkeer tussen de Lidstaten van de Europese Unie ongunstig kan beïnvloeden.

Aan deze cumulatieve voorwaarden is niet voldaan. Vooreerst is er op heden nog niet onteigend, laat staan dat de onteigende gronden aan Club Brugge zouden zijn

overgedragen. Heden heeft er nog geen overdracht plaatsgevonden, laat staan dat er ter zake overeenkomsten zijn afgesloten, zodat de vraag naar de verenigbaarheid met de staatssteunregels niet relevant is.

Voorts gaan de bezwaarindieners er ten onrechte vanuit dat de te onteigenen gronden gratis aan Club Brugge worden gegeven. Daarover doet het voorliggend plan evenwel geen uitspraak. De voorgenomen onteigening verhindert niet dat Club Brugge een marktconforme vergoeding voor de gronden zal moeten betalen. De prijs en het te verlenen recht aan Club Brugge vloeien niet voort uit het voorliggend plan.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

3. Bedrijventerrein

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd om percelen uit het onteigeningsplan te laten. Het betreft gronden die in het kader van het door de raad van state vernietigde GRUP van 2011 een nabestemming bedrijvigheid kregen en waarvan een aanslagbiljet voor de planbatenheffing in 2011 werd verstuurd. Bijkomend wordt gevraagd om deze gronden de bestemming bedrijvigheid te geven in plaats van zone voor stedelijke activiteiten en bedrijvigheid.

Met voorliggend plan wordt tegemoet gekomen aan de nood aan bedrijvigheid in de regio en aan de nood aan een nieuw voetbalstadion. Op de behoefte aan bedrijvigheid werd reeds eerder ingegaan; op de nood aan een nieuw voetbalstadion en de hieraan gekoppelde ruimte-inname wordt verderop nog uitvoerig ingegaan. Om het voorgenomen programma van het voetbalstadion te kunnen realiseren, werd de noodzakelijke zone voor stedelijke activiteiten bestemd en afgebakend. Dit is de ruimte die noodzakelijk is om een voetbalstadion voor 40.000 toeschouwers met bijkomende infrastructuur te kunnen realiseren. De verantwoording daarvoor is in de toelichtingsnota opgenomen. Een herbestemming van een aantal percelen uit deze zone voor stedelijke activiteiten kan deze ontwikkeling hypothekeren en is niet aan de orde.

Bovendien is zowel voor de zone voor stedelijke activiteiten als voor het bedrijventerrein een onteigeningsplan opgenomen. In bijlage Ib wordt uitvoerig ingegaan op de noodzaak aan onteigening om deze bestemmingen te kunnen realiseren. Het onteigeningsplan is een middel om te kunnen onteigenen om het project te realiseren maar houdt niet automatisch de onteigening in van alle onderdelen van het plan.

De in de bezwaren, opmerkingen en adviezen vermelde percelen blijven noodzakelijk om de bestemmingen te kunnen realiseren en worden daarom in het onteigeningsplan gehouden.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd om percelen uit het onteigeningsplan te laten. Het betreft een woning opgenomen op de inventaris bouwkundig erfgoed.

Met voorliggend plan wordt tegemoet gekomen aan de nood aan bedrijvigheid in de regio. Op de behoefte aan bedrijvigheid werd reeds eerder ingegaan. Om dit bedrijventerrein te kunnen realiseren kan een overdracht van gronden noodzakelijk zijn. Daarom is een onteigeningsplan opgenomen. In bijlage Ib wordt uitvoerig ingegaan op de noodzaak aan

onteigening om deze bestemmingen te kunnen realiseren. Het onteigeningsplan is een middel om te kunnen onteigenen om het project te realiseren maar houdt niet automatisch de onteigening in van alle onderdelen van het plan. In de stedenbouwkundige voorschriften werd met betrekking tot het in het gebied aanwezige bouwkundig erfgoed opgenomen dat *"Het aanwezige bouwkundig erfgoed kan gebruikt worden in functie van huisvesting voor het bewakingspersoneel of gemeenschappelijke en complementaire voorzieningen die inherent zijn aan het functioneren van het gemengd regionaal bedrijventerrein Het aanwezige bouwkundig erfgoed mag ook worden afgebroken. Bij afbraak dient het bouwkundig erfgoed gedocumenteerd te worden."*

De in de bezwaren, opmerkingen en adviezen vermelde percelen blijven noodzakelijk om de bestemming te kunnen realiseren en worden daarom in het onteigeningsplan gehouden.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

4. Blankenbergse Dijk

4.1. Ontbreken van algemeen nut

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld er geen reden is om de Blankenbergse Dijk te onteigenen. De buffering zou worden voorzien in het gebied voor stedelijke ontwikkeling, zodat de onteigening aan de Blankenbergse Dijk niet noodzakelijk zou zijn. Ook de functie wegverbinding (fietspad) zou niet op de Dijk zelf gerealiseerd worden.

In antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat het voorgenomen (deel)plan een buffering ten opzichte van de Blankenbergse Dijk beoogt, die rekening houdt met de historische context (zie artikelen 2.15 en 3.20 van de stedenbouwkundige voorschriften van deelplan 7 van het plan). In westelijke richting moet de buffer worden aangelegd als een open, verspreid beplante zone van 20 meter die mee kan worden benut als lintvormig waterbuffervolume met ecologische medefunctie.

Het is de bedoeling om de Blankenbergse Dijk als overgangsgebied tussen de bestemmingsgebieden in te richten. Om die reden is de Blankenbergse Dijk mee opgenomen in het onteigeningsplan, met name om de realisatie van de groen- en waterbuffering te verzekeren. De onteigening geschiedt aldus in uitvoering van artikel 2.4.3, § 1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening. Een onteigening die geschiedt in uitvoering van de stedenbouwkundige voorschriften moet dan ook worden geacht van openbaar nut te zijn (zie bijvoorbeeld de arresten Raad van State, 18 februari 2013, nummer 222.546, Poets; Raad van State, 14 maart 2016, nummer 234.122, Knoops).

Het komt aan de bezwaarindieners toe om met concrete, precieze en overtuigende gegevens aan te tonen dat het voorgenomen (deel)plan, met inbegrip van het onteigeningsplan, niet het algemeen nut dient. Zij dienen aldus aan te tonen dat de planinitiërende overheid een bevoegdheid, welke haar bij de wet tot het bereiken van een bepaald oogmerk van algemeen belang is gegeven, aanwendt tot het nastreven van een ander doel, en dit andere doel het enige oogmerk van de betrokken bestuurshandeling is.

Zij stellen slechts dat er geen reden voor onteigening is omdat de buffering wordt voorzien in het gebied voor stedelijke ontwikkeling. Vooreerst is dit niet juist: de Blankenbergse Dijk ressorteert weliswaar onder de categorie voor gebiedsaanduiding 'recreatie' (artikel 2.15 van de stedenbouwkundige voorschriften van deelplan 7 van het voorgenomen plan)

en 'bedrijvigheid' (artikel 3.20 van de stedenbouwkundige voorschriften van deelplan 7 van het voorliggende plan), maar wordt als effectieve bestemming ingekleurd op het plan. De bezwaarindieners stellen dan ook ten onrechte dat de Blankenbergse Dijk tot het gebied voor stedelijke ontwikkeling behoort.

Voorts gaan de bezwaarindieners aan het oogmerk van voormelde stedenbouwkundige voorschriften voorbij, met name het creëren van een groenbuffer die als overgangsgebied tussen de verschillende bestemmingsgebieden kan worden ingericht. Dit werd tevens uitdrukkelijk in de toelichtingsnota toegelicht:

"Door de ontwikkeling van het agrarisch gebied ten oosten van de Blankenbergse Dijk als bedrijventerrein en voetbalstadion, is het niet mogelijk de landschappelijke context en omgeving van de dijk volledig te behouden. Door de manier van bufferen van het bedrijventerrein en het gebied voor stedelijke activiteiten naar de dijk maximaal af te stemmen op de ligging langs deze dijk, wordt getracht de negatieve impact van beide functies zoveel mogelijk te beperken. De buffering dient rekening te houden met de historische context en het typerende landschapsbeeld.

Op die manier wordt de beschermde functie van de dijk vervangen door een eerder afschermende functie tussen de zachtere bestemmingen landbouwgebied met natuurverweving en recreatie aan de westelijke zijde en de hardere bestemmingen bedrijvigheid en stedelijke activiteiten aan de oostelijke zijde. De historische dijk krijgt op een functionele wijze een plaats en wordt als zelfstandig en duidelijk herkenbaar landschapselement geïntegreerd."

Het algemeen nut van de onteigening staat aldus vast.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt bezwaar aangetekend tegen de onteigening van de bovengrondse eigendommen aangezien deze nodig blijven voor het correct uitbaten van het warmtenet en aldus noodzakelijk zijn voor het correct uitoefenen van de taak van algemeen nut. Bijkomend wordt gewezen op de erfdienstbaarheden die gelden op een aantal andere percelen omwille van de aanwezigheid van ondergrondse leidingen.

In antwoord hierop wordt gesteld dat het onteigeningsplan wordt opgenomen om een bestemming te kunnen realiseren. Dit houdt niet automatisch de onteigening in van alle onderdelen van dit plan. Wat de in de bezwaren, opmerkingen en adviezen genoemde percelen binnen de zone van parkgebied betreft, kan niet worden uitgesloten dat deze in functie van de realisatie van de bestemming noodzakelijk zullen zijn en dat er dus overdracht van eigendom nodig zal zijn. De erfdienstbaarheden die in de bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt vermeld, betreft sectorwetgeving die niet in het GRUP wordt opgenomen.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

2. Onteigeningsplan Sint-Elooi

Bezwaren, opmerkingen en adviezen die leiden tot aanpassing van het plan

Overwegende dat volgende onderdelen van bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden tot aanpassingen van de verordenende delen van het GRUP of een aanvulling van de toelichtingsnota:

1. Nota en tabel

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gewezen op foutieve oppervlaktes van de te onteigenen percelen die in de tabel zijn opgenomen.

Als gevolg van deze bezwaren, opmerkingen en adviezen werden de tabellen en oppervlaktes waar nodig gecorrigeerd.

2. Grafisch plan

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gewezen op het feit dat bij de kadastrale percelen 656A,657B en 965B niet kan worden ingestemd met de huidige afpaling tot tegen de muren van de bestaande gebouwen. Hierdoor is de toegang en de manoeuvreerruimte tot de garage en het berghok achteraan volledig afgesloten en ook het onderhoud van de gebouwen zal hierdoor praktisch onmogelijk worden. Er wordt daarom gevraagd om de bestaande omheining rond het woonerf, en de kleine waardevolle boomgaard achter die gebouwen en binnen die omheining gelegen is, niet in het bedrijventerrein en onteigeningsplan op te nemen.

In overeenstemming met deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt het onteigeningsplan en grafisch plan aangepast.

Bezwaren, opmerkingen en adviezen die niet leiden tot aanpassing van het plan

Hierna worden alle bezwaren, opmerkingen en adviezen weergegeven die niet leiden tot een aanpassing van het plan. Telkens wordt daarvoor ook de reden vermeld. Voor de leesbaarheid werden de verschillende bezwaren, opmerkingen en adviezen opgedeeld in onderdelen. Deze onderdelen hebben steeds betrekking op bepaalde thema's. De behandeling van de bezwaren, opmerkingen en adviezen volgens de verschillende thema's moeten steeds in samenhang met elkaar gelezen worden.
Achtereenvolgens komen aan bod: bezwaren, opmerkingen en adviezen die betrekking hebben op de waarbepaling, het ontbreken van algemeen nut en zelfrealisatie.

1. Waardebepaling

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt aangedrongen om bij de waardebepaling van de woningen rekening te houden met de extra gemaakte kosten.

In antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat de bezwaarindieners vooruit lopen op de eigenlijke onteigening. Het plan omvat een onteigeningsplan, waarin een aantal percelen worden opgenomen die vervolgens overeenkomstig door de bij wet voorziene procedures kunnen worden onteigend. Het is niet in deze fase dat er reeds een onteigeningsvergoeding moet worden bepaald, laat staan betaald. De vraag naar een billijke onteigeningsvergoeding rijst niet met het voorliggend plan, maar slechts nadien (in de gerechtelijke fase van de onteigening). Het voorliggend GRUP doet daarover geen uitspraken. In elk geval moet de te betalen onteigeningsvergoeding aan de voorwaarden van artikel 16 van de Grondwet voldoen (billijke schadevergoeding).

Bijkomend kan worden gesteld dat de WVI als onteigenende instantie voorziet om in de mate van het mogelijke de percelen in der minne te zullen aankopen zonder effectieve onteigening. In geval van onteigening zal het bedrag van de onteigeningsvergoeding

worden bepaald door het Aankoopcomité van het federaal Ministerie van Financiën. Bij de berekening van het bedrag wordt steeds rekening gehouden met de actuele marktprijs van vergelijkbare goederen in dezelfde streek. Conform de wettelijke bepalingen bestaan in geval van onteigening duidelijke garanties voor een billijke vergoeding van de betrokken eigenaars zodat een schadevergoeding in de strike zin niet aan de orde is vermits er voorzien is in een vergoeding die overeenstemt met de werkelijke waarde van het goed.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

2. Algemeen nut

In een aanzienlijk aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt het algemeen nut van de onteigening voor dit bedrijventerrein in vraag gesteld. Er wordt hierbij verwezen naar het ontbreken van een behoefte aan bedrijventerrein en het alternatievenonderzoek.

In antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat de onteigening geschiedt ter realisatie van een RUP. In deze hypothese geldt overeenkomstig artikel 2.4.3, § 1 van de VCRO een vermoeden van algemeen nut. Een onteigening die geschiedt in uitvoering van de stedenbouwkundige voorschriften moet dan ook worden geacht van openbaar nut te zijn. Dit decretaal vermoeden is tevens door de Raad van State bevestigd (zie bijvoorbeeld de arresten Raad van State 18 februari 2013, nummer 222.546, Poets; Raad van State 14 maart 2016, nummer 234.122, Knoops).

Bovendien gaan deze bezwaren, opmerkingen en adviezen voorbij aan het feit dat de opmaak van een onteigeningsplan niet automatisch de onteigening van alle onderdelen ervan inhoudt. Er kan worden gesteld dat de WVI als onteigenende instantie voorziet om de in mate van het mogelijke de percelen in der minne te zullen aankopen zonder effectieve onteigening.

Evenmin vereist de VCRO dat er meteen tot een onteigening zou dienen te worden overgegaan. Uit artikel 2.4.8 van de VCRO, dat voorziet dat 'wanneer binnen een termijn van vijf jaar, te rekenen vanaf de goedkeuring van het onteigeningsplan, de onteigeningsprocedure niet is begonnen, (...) de eigenaar per aangetekende brief de onteigenende instantie (kan) verzoeken van de onteigening van zijn goed af te zien', blijkt het tegendeel (cf. Raad van State 18 februari 2013, nummer 222.546, Poets). Het bezwaar dat er andere toereikende oplossingen bestaan (cf. het 'ultimum remedium'-karakter van de onteigening), vitieert aldus evenmin de wettigheid van het voorgenomen plan.

Als argumenten om het algemeen nut in vraag te stellen worden het alternatievenonderzoek en de behoefte aan bedrijvigheid in vraag gesteld. Zoals hierboven bij de behandeling van de bezwaren, opmerkingen en adviezen over de behoefte aan bedrijvigheid én uit de toelichtingsnota blijkt, volgt de aanduiding van deze locatie in Sint-Elooi als bedrijventerrein uit een concrete behoefte aan bedrijvigheid die in regio aanwezig is. Ook wat betreft het alternatievenonderzoek van bedrijvigheid kan worden gesteld dat in het kader van het plan-MER alle redelijke alternatieven werden onderzocht. Hierover is voldoende motivering opgenomen in de toelichtingsnota en bij de behandeling van de bezwaren, opmerkingen en adviezen die hierover handelen. De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

3. Zelfrealisatie

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt melding gemaakt van het feit dat de onteigeningsprocedure werd opgestart zonder dat de vereiste onteigeningsnoodzaak voorhanden was. Minstens werd voorafgaandelijk aan het opstarten van de onteigeningsprocedure niet afdoende nagegaan of een minnelijke verwerving mogelijk was. Ook is het uiterst voorbarig om de WVI aan duiden als onteigenende instantie. Immers staat het de eigenaars om de zone na herbestemming zelf te ontwikkelen (eventueel mits behulp van gespecialiseerde derden).

In antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat de bezwaarindieners enkel stellen dat zij over de theoretische mogelijkheid beschikken om het bedrijventerrein zelf te ontwikkelen. Geen van de bezwaarindieners blijkt zakelijke rechten te hebben over het volledige gebied. De bezwaarindieners gaan niet in op de motivering van het onteigeningsplan inzake de nood aan een totaalconcept en een globaal inrichtingsplan voor het gebied, waarbij het gebied overeenkomstig dezelfde inrichtingsprincipes wordt gerealiseerd. In de motivering bij het onteigeningsplan wordt tevens het belang van eenheid van uitvoering onderstreept, dit om speculatie te voorkomen en binnen een redelijke termijn een betaalbaar bedrijventerrein te kunnen uitgeven.

Voorts wordt met de goedkeuring van het onteigeningsplan een instrument geboden om ter realisatie van het voorgenomen plan tot onteigening over te gaan. De goedkeuring van het onteigeningsplan is zelf nog geen onteigening. Er kan worden gesteld dat de WVI als onteigenende instantie voorziet om in de mate van het mogelijke de percelen in der minne te zullen aankopen zonder effectieve onteigening. De bezwaren dat de onteigening in casu geen ultimum remedium is, gelet op de mogelijkheid voor een privé-ontwikkelaar om het bedrijventerrein te realiseren en de bezwaren dat de onteigeningsmachtiging bij de WVI wordt gelegd, zijn in die zin voorbarig. Vast staat dat de onteigening ter realisatie van het bedrijventerrein van algemeen nut is (zie ook de motivering hierover in het onteigeningsplan). De onteigening zelf vindt slechts plaats wanneer er een onteigeningsmachtiging en onteigeningsbesluit voorligt, dat door de grondeigenaars – en in voorkomend geval door de privé-ontwikkelaar – gerechtelijk kan worden betwist. De bekritiseerde punten kunnen op dat ogenblik worden ingeroepen, indien de bezwaarindieners dit zouden willen.

Ten slotte houden de bezwaarindieners geen rekening met het feit dat zij, overeenkomstig de voorwaarden van artikel 2.4.3, § 2 van de VCRO, een verzoek tot zelfrealisatie kunnen formuleren, als zij tot zelfrealisatie willen overgaan. De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

Klein Appelmoes
Bezwaren, opmerkingen en adviezen die leiden tot aanpassing van het plan

Overwegende dat volgende onderdelen van bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden tot aanpassingen van de toelichtingsnota:

In het advies van de stad Brugge werden een aantal opmerkigen geformuleerd met betrekking tot de toelichtingsnota. Het gaat achtereenvolgens over recreatieve verbindingen aan de rand van het gebied, basisrechten voor de woningen in het natuurgebied en de kennummers van de verkavelingsvergunningen.

Regering gewestelijke ruimtelijke RUP's kan opmaken en herzien en andere passende initiatieven nemen ter uitvoering van het RSV.

Het (toenmalig) artikel 2.2.2, § 1, eerste lid, 4° VCRO stelt dat een RUP de relatie met het ruimtelijk structuurplan of de ruimtelijke structuurplannen waarvan het een uitvoering is, bevat. In casu vormt het GRUP een uitvoering van het RSV en niet van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. Het staat in feite aan de stad Brugge om een gemeentelijk RUP op te stellen om uitvoering te geven aan het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan.

Volledigheidshalve wordt hieraan nog toegevoegd (dit in het licht van het 'afwijken' van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan) dat volgens artikel 2.1.2, § 3 VCRO van de richtinggevende bepalingen van een ruimtelijk structuurplan kan worden afgeweken indien:

> *"Het richtinggevend gedeelte van een ruimtelijk structuurplan is het deel van het ruimtelijk structuurplan waarvan een overheid bij het nemen van beslissingen niet mag afwijken, tenzij omwille van onvoorziene ontwikkelingen van de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten of omwille van dringende sociale, economische of budgettaire redenen. De uitzonderingsgronden voor een afwijking worden uitgebreid gemotiveerd. Ze mogen in geen geval een aanleiding zijn om de duurzame ruimtelijke ontwikkeling, de ruimtelijke draagkracht en de ruimtelijke kwaliteit van welk gebied ook in het gedrang te brengen. Onverminderd voormelde uitzonderingsgronden wordt tevens van het richtinggevend gedeelte van een gemeentelijk ruimtelijk structuurplan afgeweken indien zulks genoodzaakt wordt door maatregelen die vereist zijn voor de verwezenlijking van het bindend sociaal objectief, vermeld in artikel 4.1.2 van het decreet van 27 maart 2009 betreffende het grond- en pandenbeleid.*
>
> *Dit deel bevat ten minste :*
>
> *1° de doelstellingen en de prioriteiten inzake ruimtelijke ontwikkeling;*
> *2° een beschrijving van de gewenste ruimtelijke structuur uitgaande van de bestaande ruimtelijke structuur en van behoeften en gevolgen op economisch, sociaal, cultureel en agrarisch gebied, en op gebied van mobiliteit, natuur en milieu, met inbegrip van veiligheid, in het bijzonder vermeld in artikelen 2 en 24 van het samenwerkingsakkoord van 21 juni 1999 tussen de Federale Staat, het Vlaamse, het Waalse en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende de beheersing van de gevaren van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn;*
> *3° de maatregelen, middelen, instrumenten en acties tot uitvoering van het ruimtelijk structuurplan."*

De vooropgestelde taakstelling voor dit gebied (waar ongeveer 150 bijkomende woningen zouden kunnen worden gerealiseerd) is inmiddels gerealiseerd binnen het regionaalstedelijk gebied. Met het gemeentelijk RUP Oud Hospitaal en het gemeentelijk RUP Den Tir werd de militaire bestemming van het gewestplan omgezet naar een woonbestemming. Het gemeentelijk RUP Den Tir is van kracht sinds 21 oktober 2015 en voorziet de realisatie van 84 woongelegenheden (onder de vorm van 48 appartementen en ca. 36 stapelwoningen). Het gemeentelijk RUP Oud Hospitaal (gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad op 2 juli 2015) laat 70 à 75 woongelegenheden toe. In totaal worden op die manier 154 à 159 woongelegenheden gecreëerd waardoor de vooropgestelde taakstelling van Klein Appelmoes reeds werd vastgelegd.

De plannende overheid beschikt over een appreciatiebevoegdheid. Zolang deze niet kennelijk onredelijk is, kan worden aangenomen dat een omzetting van het woonuitbreidingsgebied naar een natuurgebied in plaats van een woongebied mogelijk is. Zoals reeds aangeven in de toelichtingsnota wordt met voorliggend GRUP, als gevolg van de vernietiging van het deelplan voor het woonuitbreidingsgebied 'Klein Appelmoes', gekozen om dit deelplan weliswaar te hernemen maar niet meer in functie van bijkomend wonen. Dit gebied kent immers een uitzonderlijke ligging op de grens met het natuurgebied Gemene Weidebeek en beschikt over kansen en potenties in het kader van verdere natuurontwikkeling en het voorzien van een overgang van het bestaande woongebied naar het achterliggende natuurgebied. De bezwaarindieners geven niet concreet aan waarom deze beslissing op basis van de hierboven opgebouwde redenering kennelijk onredelijk zou zijn.
Dat door de deputatie een priak werd geweigerd op grond van een negatief bindend advies van de gemeenteraad van de stad Brugge maakt niet dat dit de motivering zou aantasten. Daarnaast kan niet worden gesproken van een onbehoorlijk en onbetrouwbaar bestuur. De overheid die een negatief advies verleende in het kader van het priak is niet dezelfde als de overheid die het priak weigerde of het GRUP heeft opgemaakt. Bovendien wordt in de toelichtingsnota een motivering verleend waarom het WUG wordt omgezet naar natuurgebied in tegenstelling tot het eerdere vernietigde GRUP waar dit gebied werd omgezet naar woongebied.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

2. Bijkomende parkeerplaatsen

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt opgemerkt op dat er te weinig parkeerplaatsen zijn bij de hoeve Hangerijn, gelegen binnen het parkgebied. Er wordt gevraagd in het plan te voorzien in de mogelijkheid deze parking uit te breiden.

Het bezwaar vraagt om in het plan de mogelijkheid te voorzien de bestaande parking ter hoogte van de hoeve Hangerijn uit te breiden op het aanpalende perceel. Daarbij wordt tevens voorgesteld de bestaande parking volledig in te richten als parking voor mensen met een beperking. Het betreffende perceel is in het plan opgenomen binnen het parkgebied met overdruk natuurverweving. Met de aanduiding van de overdruk werd duidelijk aangegeven dat de bestaande groene invulling van het gebied moet behouden blijven. Bovendien is het ruimtelijk niet gewenst de verharding verder uit te breiden.
Daarnaast kan worden opgemerkt dat de effecten van het uitbreiden van deze parking en dus ook de verharding niet onderzocht werd in het plan-MER. De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

Lac Van Loppem
Bezwaren, opmerkingen en adviezen die leiden tot aanpassing van het plan

Overwegende dat volgende onderdelen van bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden tot aanpassingen van de verordenende delen van het GRUP:

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevreesd dat de bijkomende woningen voor een toename van de verkeersdrukte in de omgeving zullen zorgen (zie ook verder). Er wordt daarbij gevreesd dat de parkeerdruk in de omgeving zal verhogen.

In antwoord hierop wordt gesteld dat de huidige parkeerdruk waar naar wordt verwezen niet het gevolg is van het voorgenomen plan. Het is aangewezen dat voor het nieuwe woonproject en aanvullende functies in voldoende parkeerplaatsen wordt voorzien binnen het plangebied. Principieel vormt mobiliteit een beoordelingscriterium bij vergunningsaanvragen. Om echter te verzekeren dat de parkeerbehoefte binnen het eigen terrein wordt opgevangen werd een stedenbouwkundig voorschrift (artikel 1.1 en 1.5) toegevoegd. Dit voorschrift verduidelijkt dat de parkeerbehoefte binnen het woonproject moet worden voorzien. Dit moet tevens worden aangetoond in de opgelegde inrichtingsstudie. Dit werd ook nog verder verduidelijkt in de toelichtingsnota.
In tegenstelling tot wat in de bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld is, is parkeren binnen het gebied voor wegenis wel degelijk toegelaten. Echter kan het niet de bedoeling zijn de parkeerbehoefte van de nieuwe ontwikkelingen op het openbaar domein af te wikkelen.
In de bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt tevens gesteld dat het plan verbindingen voor langzaam verkeer naar het parkgebied verplicht. Er wordt echter geen melding gemaakt waar wagens zich moeten parkeren die naar het parkgebied komen. In antwoord hierop moet worden opgemerkt dat een beperkte parkeergelegenheid in het parkgebied is toegelaten in functie van de sociale functie.

Bezwaren, opmerkingen en adviezen die niet leiden tot aanpassing van het plan

Hierna worden alle bezwaren, opmerkingen en adviezen weergegeven die niet leiden tot een aanpassing van het plan. Telkens wordt daarvoor ook de reden vermeld. Voor de leesbaarheid werden de verschillende bezwaren, opmerkingen en adviezen opgedeeld in onderdelen. Deze onderdelen hebben steeds betrekking op bepaalde thema's. De weerlegging van de bezwaren, opmerkingen en adviezen volgens de verschillende thema's moeten steeds in samenhang met elkaar gelezen worden.
Achtereenvolgens komen aan bod: algemene bezwaren, opmerkingen en adviezen, bezwaren, opmerkingen en adviezen die betrekking hebben op leefkwaliteit, mobiliteit, water, fauna en flora, kamperen en de stedenbouwkundige voorschriften

1. Algemeen

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat het originele concept van de zone 'Lac van Loppem' min of meer gekoppeld was met de bestemming van het Chartreusegebied. Doordat die koppeling nu weg zou zijn, vraagt men een evaluatie van het deelgebied.

In antwoord hierop kan worden gesteld dat in het GRUP 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge', definitief vastgesteld op 4 februari 2011, de deelgebieden 'Lac van Loppem' en 'Chartreuse' als 1 deelplan werden opgenomen. Uit de toelichtingsnota over deze deelplannen blijkt voldoende dat de opname van het deelgebied 'Lac van Loppem' in geen geval louter was ingegeven vanuit een vermeende inhoudelijke koppeling met het gebied 'Chartreuse' maar veeleer was ingegeven vanuit de ligging van beide deelgebieden op 1 kaartblad. In de voorliggende toelichting zijn voor beide deelgebieden, los van de nabijheid, de motieven voor de voorgestelde bestemmingswijzigingen opgenomen. De ontwikkeling als bedrijventerrein en open ruimte voor Chartreuse enerzijds en de ontwikkeling als stedelijk woongebied voor de omgeving van de Lac van Loppem anderzijds; dat de motivering uitgaat van de karakteristieken en potenties van beide

deelgebieden en niet vanuit een koppeling, noch vanuit de ruimtelijke verbinding tussen beide deelgebieden staat volledig los van elkaar. Om deze reden is het verantwoord om voor beide gebieden niet te voorzien in een gekoppelde ontwikkeling maar voor de beide deelgebieden een afzonderlijk deelplan op te nemen vermits de ontwikkeling van het ene gebied niet afhankelijk is van de ontwikkeling van het naastgelegen gebied.
De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd het deelgebied af te splitsen van het globale dossier van de afbakening van het stedelijk gebied. Daarbij worden, naast een aantal elementen die hierna aan bod komen, gesteld dat voor het aanduiden van het woongebied geen behoefte is aangetoond en daarmee in strijd is met de VCRO. Bovendien wordt daarbij gesteld dat de aanduiding van het woongebied strijdig is met het Witboek BRV. Daarnaast wordt gewezen op het zorgvuldigheidsprincipe, waarbij de overheid haar besluiten grondig voorbereidt, een zorgvuldig onderzoek instelt naar de belangen van haar burgers en de burgers correct behandelt. Uit het beginsel vloeit eveneens voort dat de overheid ook verwacht wordt te handelen naar de noden die uit haar voorbereiding naar voor kwamen en dat alle valabele argumenten dienen in rekening gebracht te worden voor een gedragen besluitvorming.

Voor de bezwaren, opmerkingen en adviezen die betrekking hebben op het BRV en het zorgvuldigheidsprincipe kan worden verwezen naar de behandeling hiervan hoger in het besluit.
In antwoord op de overige opmerkingen kan worden gesteld dat het deelgebied gelegen is binnen de afbakeningslijn van het regionaalstedelijk gebied Brugge, zoals reeds definitief vastgesteld op 4 februari 2011. De aanduiding van het woongebied volgt uit de behoefte zoals aangetoond in het GRUP en de potenties van dit gebied om een stedelijke woonomgeving tot stand te brengen. Deze behoefte en deze potentie wordt niet in vraag gesteld; hierop is eerder in het besluit reeds ingegaan.
De overheid heeft bovendien in voorbereiding van de beslissing voor de aanduiding van het woongebied de nodige onderzoeken uitgevoerd om de effecten ervan in kaart te brengen en zodoende een weloverwogen afweging te kunnen maken. Zoals aangegeven in de toelichtingsnota bij het GRUP biedt het gebied rond de Lac bijzondere potenties. Er wordt voorzien in een uitbreiding van het bestaande woonweefsel. Het bijkomende woonproject moet echter wel afgestemd worden op de omgeving. Dit onder meer door het voorzien van relaties naar de waterplas. Uit het plan-MER (zie ook in antwoord op een aantal andere bezwaren, opmerkingen en adviezen) blijken geen aanzienlijke effecten die de ontwikkeling van het woongebied niet gewenst zouden maken. In het MER worden wel een aantal ruimtelijke aspecten opgenomen die de hinder op de omgeving moeten beperken. Deze maatregelen worden opgenomen in de stedenbouwkundige voorschriften, conform de tabel opgenomen in de toelichtingsnota. De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

2. Leefkwaliteit

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen worden opmerkingen geformuleerd met betrekking tot de geluidsoverlast voor het woongebied. Er wordt daarbij gesteld dat de bestaande woningen reeds geluidshinder ondervinden. Daarnaast wordt gesteld dat het plaatsen van een gronddam ruimtelijk onmogelijk is gezien de E40 op enige hoogte

is gelegen. Bijkomend wordt in een bezwaar gesteld dat de overheid zelf moet instaan voor de financiering van het plaatsen van een scherm of gronddam.

In antwoord hierop kan worden gesteld dat het plan-MER enkel de impact van geluid op de woonontwikkeling heeft onderzocht. Het is inderdaad niet ondenkbaar dat op vandaag de woningen in de omgeving reeds geluidshinder ondervinden door de nabijheid E40 en/of N397. Het plan-MER heeft de impact van geluid op de woonontwikkeling heeft onderzocht. Het is inderdaad niet ondenkbaar dat op vandaag de woningen in de omgeving reeds geluidshinder ondervinden door de nabijheid E40 en/of N397. Dit zal op zich niet wijzigen als gevolg van het plan. In het MER zijn geen elementen die aantonen dat de bijkomende woningen een significante geluidsimpact zouden hebben op de omliggende woonstraten.
Het plan-MER (pagina 138) bepaalt dat als woningen worden voorzien op minder dan 230m van de snelweg er maatregelen (schermen of gronddam) moeten komen om de woningen af te schermen. Voor alle woningen in het woongebied moet ook bijkomende isolatie aan de woning worden voorzien. Deze milderende maatregelen dienen om de woonkwaliteit in het gebied te kunnen garanderen en dienen verplicht in het RUP vertaald te worden. Deze maatregelen werden dan ook ingeschreven in artikel 1.4 van de stedenbouwkundige voorschriften. Conform artikel 1.5 zal in de inrichtingsstudie moeten worden aangetoond hoe men voldoet aan de opgelegde geluidsisolatie.
In antwoord op het financiële aspect, kan worden gesteld dat in het GRUP enkel de ruimtelijke maatregelen worden opgenomen. Wie deze maatregelen zal realiseren en wie voor de nodige financiering zal zorgen, valt buiten de bevoegdheid van het GRUP. De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen worden bezorgdheden geformuleerd met betrekking tot de leefkwaliteit van de bestaande woningen in de directe omgeving, in het bijzonder in de Reigerslaan. Er wordt daarbij gesteld dat er geen aandacht is voor de groenbeleving van de bestaande woningen. Bijkomend wordt aangehaald dat het voorgestelde type bebouwing niet aansluit op de residentiële bebouwing. Er wordt daarom gevraagd een ruimtelijke en groene bufferzone te voorzien tussen de bestaande en nieuwe bebouwing. Daarnaast wordt gevraagd om de bouwhoogte in het gebied te beperken en in een deel van het gebied alleenstaande gezinswoningen toe te laten.

In antwoord op de vraag met betrekking tot de bufferzone kan worden gesteld dat het niet noodzakelijk is in een bufferzone tussen de woningen te voorzien. Het plan-MER (pagina 359) stelt hier binnen de discipline landschap het volgende over: *"Het woongebied rond Lac van Loppem heeft geen negatief effect op de belevingswaarde (0), daar het een bestendiging van de feitelijke betreft. De omgeving wordt gedomineerd door infrastructuur en het woongebied sluit ruimtelijk-functioneel aan bij de kern van Loppem."*
Het is een uitdrukkelijke keuze van het plan te kiezen voor een invulling met een groepswoningbouw. Dit was de oorspronkelijke opzet van het plan en werd niet in vraag gesteld. Het deelplan werd zodoende ook onderzocht in het plan-MER. Hieruit volgen geen elementen die er toe kunnen leiden het opzet van het plan (minimum 30 woningen per hectare) terug te schroeven.
Ook het voorzien van een beperkte bouwhoogte volgt niet uit het onderzoek van de verschillende milieueffecten. Opleggen van restricties op dat punt blijkt dus niet noodzakelijk en zou de benutting van de ruimtelijke potenties mogelijk beperken.

Deze benadering houdt geen vrijgeleide in voor een te grootschalige ontwikkeling vermits in de stedenbouwkundige voorschriften is opgenomen dat bij elke vergunningsaanvraag

die bepalend is voor de ontwikkeling van het gebied een inrichtingsstudie dient te worden gevoegd. Hoe de ontwikkeling zich verhoudt tot wat reeds is gerealiseerd is daarbij één van de aandachtspunten. Tevens is in artikel 1.2 opgenomen dat alle handelingen die nodig of nuttig zijn om de bestemming te realiseren toegelaten zijn voor zover ze, wat schaal en ruimtelijke impact betreft, verenigbaar zijn met de omgeving. Het is de taak van de vergunningverlenende overheid dit te beoordelen, rekening houdend met de aanwezige bebouwing grenzend aan het deelplan. De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt opmerkt dat er in functie van lichthinder enkel restricties worden opgenomen aan de noordkant van het plangebied. Er wordt gevraagd waarom er geen restricties worden voorzien ten opzichte van de woningen in de Vijvers/Reigerslaan.

In antwoord hierop kan worden gesteld dat aspecten met betrekking tot lichthinder in het plan-MER werden onderzocht binnen de discipline fauna en flora en mens - ruimtelijke aspecten. Lichthinder is in hoofdzaak vanuit de aanvliegroutes voor de vleermuizen te vermijden. In het plan-MER is dan ook het volgende opgenomen: "*Aan de noordrand van het Lac van Loppem is een route voor vleermuizen richting Tillegembos aanwezig. Er wordt hier ten stelligste aanbevolen om bij de inrichting als parkgebied hier geen verlichting te voorzien. Indien er verlichting voorzien wordt, gaat de verbindingsfunctie van deze koker verloren. Hierbij merken we op dat deze een van de weinige verbindingen onder de E40 voor vleermuizen betreft. De E40 zelf vormt gezien de aanwezige verlichting een harde barrière voor de meeste vleermuissoorten.*" Uit het MER blijken geen te verwachten effecten ten opzichte van de bestaande woningen. Bijgevolg werden dan ook geen maatregelen met betrekking tot het beperken van eventuele hinder opgenomen. De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

3. Mobiliteit

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevreesd dat de bijkomende woningen voor een toename van de verkeersdrukte zullen zorgen. Daarbij worden ook specifieke opmerkingen geformuleerd over het gevoerde onderzoek in het plan-MER. Er wordt daarbij gesteld dat het MER geen rekening zou houden met recent bijgebouwde appartementsgebouwen in de omgeving van het plangebied.

In antwoord hierop kan worden gesteld dat de effecten op mobiliteit ten gevolge van het plan onderzocht en beoordeeld zijn in het plan-MER. In het MER worden cumulatieve effecten van de ontwikkelingen in de omgeving meegenomen, voor zover deze gekend zijn. Uit het plan-MER (deel II, pagina 59) blijkt dat de impact qua verkeersgeneratie en hierdoor op de doorstroming op de N397 beperkt is. Er is het volgende opgenomen: "*De I/C-verhouding gaat niet boven de kritische grens van 80%. Daarenboven is de procentuele toename (in procentpunten) beperkt tot enkele procenten, met zelfs een daling tijdens de ochtendspits richting zuiden. Dit laatste is niet toe te schrijven aan de ontwikkelingen van Lac van Loppem, maar eerder aan de andere ontwikkelingen vervat in scenario A. Toetsing aan het significantiekader leert dat een beoordeling '0' (verwaarloosbaar effect) van toepassing is.*" Tevens blijkt uit de cijfers niet dat er op vandaag een capaciteitsprobleem zou zijn. De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt daarbij ook verwezen naar bestaande parkeerdruk in de omgeving.

Deze is echter niet het gevolg van het voorgenomen plan. Om te verhinderen dat de parkeerbehoefte van de nieuwe ontwikkelingen naar de omgeving wordt afgewikkeld werden bijkomende stedenbouwkundige voorschriften toegevoegd (zie hoger). De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt daarnaast gevraagd de tunnel in de Vijvers/Emile Bethuynelaan af te sluiten voor het wegverkeer.

Het knippen van deze verbinding vereist een afweging binnen de gemeentelijke mobiliteitsvisie en valt buiten de scope van het GRUP. Er wordt voorzien het woongebied te ontsluiten naar de N397. Ze zal ook enkel van daar uit bereikbaar zijn voor wagens. De andere verbindingen vanuit de omliggende woonwijken wordt voorzien voor zachte weggebruikers. De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

4. Water

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen worden bezorgdheden geuit over de effecten op de waterhuishouding (wateroverlast) als gevolg van de bijkomende ontwikkeling (verharding). Er wordt daarbij ook verwezen naar het initiatief van de VMM voor een 'riviercontract voor de vallei van de Kerkebeek'. De zone 'Lac van Loppem' zou daarbij als risicozone aangegeven zijn.

In antwoord hierop wordt gesteld dat de effecten op water in het plan-MER werden onderzocht. Op pagina 274 van deel 2 van het plan-MER wordt het volgende aangegeven: *"Op heden is een deel van de woonzone reeds verhard met allerhande infrastructuur van de voormalige randvoorzieningen aan het Lac van Loppem (onder andere cafetaria en parkeergelegenheden) en ingenomen met reeds ontwikkelde wooneenheden aan de Reigerslaan en de Vijvers. De potentieel bijkomende verharde oppervlakte is dan ook relatief beperkt. Bovendien dient deze toename verder genuanceerd worden door de sectorale regelgeving inzake afvoer van hemelwater die mede gericht is op het maximaal hergebruik (hemelwaterputten), het maximaal creëren van infiltratiemogelijkheden (cf. discipline grondwater) en in laatste instantie buffering en vertraagde afvoer. De Kerkebeek kent op vandaag echter reeds een hoge belasting en aldus een sterke overstromingsgevoeligheid. Rekening houdend met deze overstromingsgevoeligheid wordt vastgesteld dat de sectorale regelgeving in dit gebied (gewestelijk stedenbouwkundige verordening) niet voldoende is. Hiermee rekening houdend besluiten we met een matig tot significant negatief (-/--) effect. Er wordt hier voorgesteld om voor de woningen (bestaande en nieuw te ontwikkelen) het opgevangen hemelwater (dat niet wordt hergebruikt - hemelwaterput) via een open gracht (bijkomende infiltratie) te laten aansluiten op een bufferbekken, vooraleer het naar de Kerkebeek of haar niet geklasseerde zijloop wordt afgevoerd. Dit bufferbekken kan worden geïntegreerd in de bestaande Lac van Loppem en het concept 'wonen aan het water'. Duidelijke afspraken en afstemming met de waterbeheerder omtrent toegelaten lozingsdebieten zijn noodzakelijk."*
Het plan-MER houdt tevens rekening met de gekende beschermingszone voor grondwaterwinning. Het plan-MER (pagina 275) stelt: *"De bijkomende wooneenheden*

zullen extra huishoudelijk afvalwater met zich meebrengen. Het huishoudelijk afvalwater kan in het rioleringsnetwerk van de aanliggende straten geloosd worden. Zoals reeds blijkt uit de bespreking van de referentiesituatie omvat de RWZI Brugge nog enige restcapaciteit. Het bovenstaande maakt dat er geen effecten (0) worden verwacht op de oppervlaktewaterkwaliteit. Wel vraagt de ligging in het aandachtsgebied voor kwetsbare grondwaterwinning bijzondere aandacht voor waterkwaliteit en het voorkomen en/of sneller detecteren van verontreinigingen." Dit aandachtspunt werd opgenomen onder de aanbevelingen in het MER. Een deel van deze aanbeveling vormt een aandachtspunt op projectniveau. Daarnaast zijn zoals verder aangegeven alle werken en handelingen in functie van een goede waterhuishouding in het gebied toegelaten.
Tevens werden in het MER (milderende maatregel) strengere lozings- en bufferingsvoorwaarden opgenomen. Deze werden vertaald in artikel 1.3 van de stedenbouwkundige voorschriften. Bovendien zijn op basis van dit voorschrift (en artikel 2.6 van het parkgebied) alle werken en handelingen aangewezen in de watertoets toegelaten. Ook bij de inrichtingsstudie (artikel 1.5) is opgenomen dat moet worden aangetoond hoe voldaan is aan de lozings- en buffervoorwaarden. Dit vormt een beoordelingscriterium bij een vergunningsaanvraag.
In het advies van de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) op een ontwerpversie van het plan-MER werd het volgende aangegeven: *"Zowel het gebied Lac van Loppem als Chartreuse zijn gelegen binnen het valleigebied van de Kerkebeek. Om maatregelen in het kader van waterbeheer naar de toekomst toe niet te hypothekeren hernemen we onze vraag om een algemene bepaling op te nemen in beide gebieden dat alle werken in het kader van water- en overstromingsbeheer zijn toegestaan. Op korte termijn worden geen maatregelen voorzien, maar indien in de toekomst bijkomende maatregelen nodig zijn is het van belang dat het RUP dit mogelijk maakt."* Uit het advies bleek dan ook niet dat de uitwerking van het MER onvoldoende was.
Er kan bijgevolg worden geconcludeerd dat het plan voldoende garanties bevat om de nodige maatregelen te kunnen uitvoeren zodat er geen negatieve effecten op het watersysteem zijn. De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

5. Fauna en flora

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen worden opmerkingen geformuleerd met betrekking tot de mogelijke effecten ten aanzien van fauna en flora. Daarbij wordt gesteld dat het toelaten van bebouwing tegende oevers een onomkeerbare schade aan een waardevolle biotoop zou aanbrengen. Er wordt gesteld dat aanwezige habitat (oevervegetatie) faunistisch zeer rijk is en bijgevolg zou worden aangetast. Daarnaast wordt gewezen op de aanwezigheid van vogelsoorten en vleermuizen. Er wordt daarbij ook verwezen naar de noodzaak aan een project, de noodzaak tot het compenseren van te vellen bomen (bosdecreet) en het missen van de doelstelling van het 'charter biodiversiteit'.

In antwoord hierop kan worden gesteld dat de effecten op fauna en flora terdege werden onderzocht in het plan-MER (pagina 314 en volgende). Het MER maakt daarbij expliciet melding van de functie van de Lac als belangrijke pleisterfunctie voor avifauna en foerageergebied voor vleermuizen. Daarbij worden geen directe effecten op de oevers van de Lac aangegeven. Wel wordt volgende effect opgenomen: *"De in te richten woonzones sluiten grotendeels aan op de bestaande wooninfrastructuur van Loppem. De ecologisch verbindende functie van de in te nemen restpercelen voor wonen is beperkt. Het effect van*

versnippering en barrièrewerking ingevolge de ontwikkeling van deze woonzone is dan ook beperkt (verwaarloosbaar (0) effect). Aan de noordrand van het Lac van Loppem is een route voor vleermuizen richting Tillegembos aanwezig. De inrichting als parkgebied heeft geen invloed op deze functie (verwaarloosbaar (0) effect). Waar verlichting voorzien wordt, wordt de barrièrewerking voor vleermuizen versterkt (zie verder)."
In de passende beoordeling wordt aangehaald dat de omgeving van het planelement echter van belang is voor vleermuizen. Aan de noordelijke rand van het planelement is een belangrijke niet-verlichte wegkoker onder de E40 aanwezig die als verbinding fungeert van noordelijke met zuidelijke gebieden (verblijfplaatsen en foerageergebieden) van belang voor vleermuizen. De inrichting als parkgebied heeft in principe geen invloed op deze corridor. Bij de uitwerking van de gebiedsvisie en/of beheerplan van het gebied is het behoud als donkere zone hier van belang. In de stedenbouwkundige voorschriften werden bijgevolg bepalingen (artikel 2.4) opgenomen met betrekking tot verlichting in het noordelijk deel van het plangebied.
In de bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt tevens verwezen naar een diepgaander onderzoek (project-MER). In functie van het plan-MER werd het onderzoek gevoerd conform de richtlijnen en bijgevolg goedgekeurd door de dienst MER. De gehanteerde methodologie en uitwerking volstaat immers voor het planniveau. Eventueel verder onderzoek bij een effectief project dient aan de van toepassing zijnde wetgeving te voldoen. Ook voor de compensatie van eventueel te vellen bomen moet worden doorverwezen naar het projectniveau, waarbij stedenbouwkundige aanvragen aan de van toepassing zijnde wetgevingen dienen te worden getoetst. De gehanteerde methodologie en uitwerking volstaan voor dit planniveau.
Ook het aangehaalde 'charter biodiversiteit' is niet relevant op niveau van het GRUP. (Ruimtelijke) Maatregelen die noodzakelijk worden geacht om bepaalde negatieve effecten te milderen volgen uit het plan-MER. Deze worden vertaald in het GRUP. Andere maatregelen behoren tot het projectniveau of kunnen flankerend worden ingezet.
De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

6. Kamperen

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd in het deelgebied de mogelijkheid te kunnen voorzien voor de inplanting van enkele stelplaatsen voor campers.

Het voorliggende plan voorziet in de omzetting het gebied voor verblijfsrecreatie naar parkgebied. Dit sluit aan op de principes zoals opgenomen in het provinciaal RUP 'terrein voor openlucht recreatieve verblijven: Lac van Loppem - Zedelgem' (BVR 5/07/2002). Daarbij is voorzien dat het gebied ten noorden van de plas vanaf het vijfde jaar na de verschijningsdatum in het Belgische Staatsblad van het besluit van de definitieve vaststelling van de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Brugge bestemd wordt als parkgebied. Vanaf dat moment zijn geen openlucht recreatieve verblijven meer toegestaan.
Het voorzien van stelplaatsen voor campers maakt geen deel uit van de voorgenomen planoptie in het plan-MER. Principieel moeten deze in een gebied voor verblijfsrecreatie worden voorzien. Zo nodig kunnen voor dergelijke activiteiten afzonderlijke planningsinitiatieven worden genomen.
De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

7. Stedenbouwkundige voorschriften

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen worden wijzigen aan de stedenbouwkundige voorschriften gevraagd.

Om onderstaande redenen wordt op deze vraag niet ingegaan. Volgens artikel 1.1. zijn ook handel en bedrijven toegelaten in het woongebied. Er wordt gevraagd deze uit te sluiten. In antwoord hierop wordt gesteld dat het voorschrift voor het woongebied conform is met de typevoorschriften. Het plan-MER geeft geen aanwijzingen om bepaalde activiteiten in het gebied uit te sluiten. Het is daarnaast de taak van de vergunningverlenende overheid om een concrete aanvraag te toetsen aan en te beoordelen volgens de criteria vermeld onder artikel 4.3.1 van de VCRO.
In de toelichting bij de stedenbouwkundige voorschriften was hieromtrent in het ontwerp GRUP reeds het volgende opgenomen: *"Een congrescentrum, groothandel en regionale bedrijven die functioneren op het niveau van de E40 is bijvoorbeeld ruimtelijk niet haalbaar. Een restaurant en/of hotel met vergadermogelijkheden zouden dat bijvoorbeeld wel kunnen zijn."*
De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

Chartreuse
Bezwaren, opmerkingen en adviezen die leiden tot aanpassing van het plan

Overwegende dat volgende onderdelen van bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden tot aanpassingen van de verordenende delen van het GRUP of een aanvulling van de toelichtingsnota:

1. Toelichtingsnota

Een aanzienlijk aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen stellen de inplanting van kantoorachtige activiteiten op deze locatie in vraag en stellen dat de stationsomgeving van Brugge voor kantoorachtige bedrijfsgebouwen beter geschikt zou zijn omwille van de nabijheid van hogeschool Vives en een toekomstige afdeling van de KULeuven aangezien het de bedoeling is om de interactie tussen het bedrijfsleven en het onderwijs te stimuleren. Aan Chartreuse én Kinepolis worden kantoren voorzien die eigenlijk beter aan het station komen. Ook wordt gesteld dat dit type van activiteiten beter op Blankenbergse Steenweg kan worden voorzien. Ook de behoefte aan dit type van activiteiten voor de regio wordt in vraag gesteld. Er wordt verwezen naar dit plan-MER waarin voor dit gebied 3 opties zijn onderzocht: bedrijvigheid, kantoorachtigen en een groene invulling. Er wordt in een aanzienlijk aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen gesteld dat een groene invulling voor de regio om verschillende redenen beter is.

Voor Chartreuse wordt een ontwikkeling als 'kantorenzone' voorzien, de zone is bedoeld om ruimte te bieden aan een specifiek segment van bedrijfsactiviteiten die gebruikelijk niet in reguliere loodsen, maar in 'kantoorachtige' gebouwtypologieën ondergebracht worden. De grenzen tussen bedrijven en kantoren vervagen, waardoor een middencategorie van bedrijfshuisvesting is ontstaan zoals de groei van de kennisintensieve industrie, het toenemende belang van imago en het ontstaan van nieuwe werkzaamheden in de nieuwe economie (onder andere ICT, R&D- of R&D-gelieerde activiteiten). In ieder geval is het zo dat de uiterlijke verschijningsvorm van een bedrijfsgebouw steeds centraler komt te staan in de keuze of een bedrijf al dan niet past op een bepaalde locatie.

Als kantoorachtigen worden ondernemingen aangemerkt buiten de sectoren industrie, ambacht, groothandel, opslag en/of transport, die voornamelijk kantoorvloer in gebruik hebben, maar ook een aanzienlijk aandeel, namelijk minstens 30% bedrijfsvloer (bijvoorbeeld laboratorium of atelierruimte).

De behoefte en de ambitie om dit specifieke segment aan te trekken en te clusteren is beschreven in het 'Streekpact Resoc Brugge 2013-2018': voeren van een clusterbeleid en interactie tussen onderwijs/opleiding & bedrijfsleven stimuleren. Dit is reeds vermeld in de toelichtingsnota van het RUP. Het gaat hier niet om 'kantoren' maar om een specifiek segment binnen de vastgestelde behoefte aan ruimte voor bedrijvigheid. Het dient duidelijk te zijn dat de voor Chartreuse beoogde bedrijfsactiviteiten bij het spreken over kantorenzones voor Brugge buiten beschouwing moeten worden gelaten. In formele zin gaat het hier namelijk om functies op bedrijventerreinen en vallen zij dan ook onder het bedrijventerreinenbeleid.

Dit specifieke type bedrijven vereist een locatie met goede bereikbaarheid (vooral voor autoverkeer) enerzijds, en visibiliteit en nabijheid van onderwijs- en opleidingsinstellingen anderzijds waardoor de voorgestelde situering aan de zuidrand van Brugge nabij de snelweg uitermate geschikt is.

Dit type bedrijven vereist een kwalitatieve campusachtige omgeving waartoe Chartreuse sterke potentie heeft (combinatie bereikbaarheid, landmerk, kwaliteitsvolle omgeving met nabijheid erfgoed, bosgebied, groene gordel, ...). Het gaat hier om een hoogwaardig gemengd bedrijventerrein met een campus-achtige uitstraling. De stationsomgeving, Blauwe Toren of Blankenbergse Steenweg voldoen niet aan deze criteria.

Het is correct dat in het plan-MER 3 verschillende invullingen voor dit gebied werden onderzocht; voor elk van deze invullingen werden indien nodig milderende maatregelen en aanbevelingen geformuleerd. Op basis van bovenstaande argumentatie wat behoefte en locatie betreft, werd gekozen voor een invulling met kantoorachtigen. De uit het plan-MER geformuleerde randvoorwaarden werden doorvertaald in de stedenbouwkundige voorschriften. De manier waarop dit is gebeurd, is terug te vinden in punt 7.3.2.1.

Bovenstaande verduidelijking van behoefte aan dit type bedrijfsactiviteiten én de keuze van de locatie is als gevolg van deze bezwaren, opmerkingen en adviezen in de toelichtingsnota aangevuld.

In een aanzienlijk aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt aangegeven dat het ontwerp-GRUP artikel 36 § 4 van het Decreet Natuurbehoud schendt omdat dit GRUP voorlopig werd vastgesteld zonder voldoende zekerheid omtrent het behoud van de vleermuizenkolonie. Er zal mogelijk een betekenisvolle aantasting zal zijn van de vleermuizenkolonie, of dat kan tenminste niet met zekerheid kan worden uitgesloten. Het ontwerp-GRUP schendt artikels 6.2. en 6.3. van de habitatrichtlijn 92/43/EEG van 21 mei 1992 en de artikelen 1, 14, § 2 en 20, § 1 en 4 van het Besluit van de Vlaamse regering van 15 mei 2009 met betrekking tot de soortenbescherming en soortenbeheer, want in de onmiddellijke omgeving is de Ingekorven Vleermuis in belangrijke mate aanwezig. De voorgestelde maatregelen zijn onvoldoende. Ook wordt in bezwaren, opmerkingen en adviezen aangegeven dat er volgens de voorwaarden ter bescherming van de vleermuizenpopulatie van uitgegaan moet worden dat een windturbine in geen geval gebouwd kan worden. De mogelijkheid om een windturbine te kunnen bouwen moet daarom sowieso uit het GRUP geschrapt worden.

In antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen kan worden gesteld dat in het kader van het plan-MER een passende beoordeling werd opgemaakt. Bij de ontwikkeling van kantoor(achtigen) vormen de habitatvereisten van de Ingekorven vleermuis een belangrijk aandachtspunt. Om de lichtverstoring ten aanzien van de vleermuizen te voorkomen, dient de verlichting ter hoogte van het bedrijventerrein/kantoren geminimaliseerd en aangepast te worden zodat de impact minimaal is en dit in hoofdzaak aan de noordelijke en oostelijke rand van de zone voor bedrijvigheid of kantoor(achtigen). Bovendien moeten de bestaande corridors en aanvliegroutes voor vleermuizen behouden worden als donkere zones. Ter hoogte van de zone voor weginfrastructuur zijn ontsnipperende maatregelen zoals faunapassages nodig. Mits het nemen van maatregelen op vlak van barrièrewerking, (licht) verstoring, ecotoopinname en hydrologie heeft de inplanting van bedrijvigheid/kantoor(achtigen) geen significant negatieve impact op fauna en flora.

Wat betreft de relaties met windturbines is in het plan-MER opgenomen dat lokaal er alsnog één of meerdere windturbines kunnen worden ingeplant met een beperkt aanvaringsrisico voor vleermuizen en vogels (verwaarloosbaar effect) tot gevolg. Hierbij dient opgemerkt te worden dat deze windturbines mogelijks randvoorwaarden zullen worden opgelegd (bijvoorbeeld stillegging in bepaalde periodes of bij bepaalde milieukarakteristieken).

Het resultaat van het onderzoek van het effect van de inplanting van een zone voor kantoorachtigen op de vleermuizen wordt onderschreven in de passende beoordeling. Er werd wel degelijk een passende beoordeling (met gunstig advies van de bevoegde instantie) opgemaakt waarin de nodige milderende maatregelen werden geformuleerd zodat significant negatieve effecten gemilderd worden. Deze milderende maatregelen en aanbevelingen zijn doorvertaald in de stedenbouwkundige voorschriften; de manier waarop is terug te vinden in punt 7.3.2.1 van de toelichtingsnota. De passende beoordeling en het advies van ANB is terug te vinden als bijlage V bij het GRUP.

Als gevolg van deze bezwaren, opmerkingen en adviezen werd de toelichtingsnota aangevuld met onder andere een indicatieve schets hoe een verbindende groenstructuur ingepast kan worden in de inrichting van het gebied zodat de vleermuisroutes doorheen het gebied gegarandeerd worden.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat voorliggende invulling met kantoorachtigen ingaat tegen het arrest van de Raad van State van 2013 waarin zij uitdrukkelijk gewezen heeft op het behoud van de groene gordel rond Brugge. In een aanzienlijk aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt eveneens gewezen op het feit dat deze ontwikkeling de groene gordel rond Brugge doorbreekt en aldus strijdig is met het RSV.

In antwoord hierop kan worden gesteld dat in een arrest van de Raad van state van 3 juni 2010 (nummer 204.650) is opgenomen dat 'Uit het RSV kan worden afgeleid dat een open ruimte ook versnipperd kan zijn. Elementen van bebouwing en infrastructuur die in functionele samenhang zijn met de niet-bebouwde ruimte kunnen onderdeel uitmaken van de open ruimte, zonder dat deze het karakter van open ruimte verliest. 'Open ruimte' is volgens het RSV een ruimtelijk begrip, en het sluit niet uit dat er structurerende elementen en bebouwing voorkomen'.

Dit betekent dat het feit dat een ontwikkeling van kantoorachtigen in een parkachtige groene omgeving weliswaar niet-bebouwde ruimte vormt maar daarom geen wezenlijke onderbreking vormt van deze open ruimte binnen het regionaalstedelijk gebied Brugge. Er is met andere woorden geen sprake van een strijdigheid met de principes van het RSV.
Als gevolg van deze bezwaren, opmerkingen en adviezen is de toelichtingsnota verder aangevuld zodat het integreren van de corridorfunctie in de inrichting van het gebied als een belangrijk uitgangspunt duidelijk wordt. Ook is een indicatieve schets toegevoegd waarop is aangegeven hoe, vanaf de lineaire groenstructuur langsheen de E40, nieuwe lineaire verbindende assen gerealiseerd zullen worden.

2. Grafisch plan en stedenbouwkundige voorschriften.

Een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen geven aan dat de hoofdontsluiting van de site wordt voorzien naar de N397 maar dat in het plan-MER werd opgenomen dat er ook een tweede ontsluiting dient te worden voorzien naar de N309/Heidelbergstraat. Enkel een toegang voor het verkeer naar N397 Koning Albert I laan wordt verordenend op het grafisch plan vastgelegd.

In het plan-MER wordt inderdaad als milderende maatregel opgenomen dat volgende toegangen voor de ontsluiting van de zones voor bedrijvigheid of kantoor(achtigen) moeten worden voorzien:

- Toegang N397-Koning Albert I-laan (richting E40);
- Toegang N309-Heidelbergstraat (richting Rijselstraat).

In voorliggend plan is enkel de ontsluiting via de Koning Albert I-laan verordenend vastgelegd. Er zijn een aantal elementen die een tweede ontsluiting via de Heidelbergstraat niet evident maken. Het plan-MER geeft als milderende maatregel aan om een tweede auto ontsluiting te voorzien via de N309 Heidelbergstraat. Deze mogelijkheid laat toe het verkeer over 2 verschillende toegangen te spreiden. Bij eventuele congestie is een andere toegang mogelijk. Een deel van het lokale autoverkeer, zoals uit het centrum van Oostkamp of vanuit Steenbrugge, kan vanuit deze zijde de site bereiken zonder om te rijden.

Er stellen zich momenteel echter nog een aantal vragen met betrekking tot een ontsluiting op de Heidelbergstraat. Er dient immers rekening gehouden te worden met:

- de situering nabij woongebied;
- de inplanting in bosgebied;
- de erfgoedwaarde van de toegangsdreef tot Magdalenagoed;
- het bestaande wegprofiel van de dreef;
- het recent vergunde fietspad (onderdeel van het inrichtingsplan Groene Fietsgordel Brugge);
- de scherpe kruising met de spooroverweg;
- de eigendomssituatie;
- voorstel van Infrabel om de overweg van de N309 Steenbrugsestraat - Heidelbergstraat te sluiten en het verkeer om te leiden.

Er dient gezocht te worden naar een optimale doorgang voor ontsluiting via de Heidelbergstraat.

Op de N309 dient een veilig kruispunt gecreëerd te worden, waarbij moet voorkomen worden dat door de linksaf beweging auto's stilstaan op de spooroverweg. De eventuele verkeersimpact van deze toegang op de woonkernen van Oostkamp en Loppem is onduidelijk. Met 2 toegangen ontstaat de mogelijkheid van doorgaande verkeersstromen doorheen de site, als doorsteek tussen Oostkampse Baan/Heidelbergstraat en Koning Albertlaan/E40.

Het is in elk geval wenselijk de hoofdontsluiting te richten op de Koning Albert I-laan. Een secundaire ontsluiting via de Heidelbergstraat kan als een aanvullende mogelijkheid worden gezien, zoals voor het lokale verkeer. Er blijven momenteel evenwel nog een aantal vragen rond de wenselijkheid en de precieze ruimtelijke en verkeerskundige uitbouw van deze toegang.

Als gevolg van deze bezwaren, opmerkingen en adviezen werd de toelichtingsnota op dit punt aangevuld en werd de formulering van artikel 4.17 aangepast.

Een aanzienlijk aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wijzen op de aanwezigheid van een bestaande bos (1 hectare) dat met het plan wordt herbestemd tot zone voor kantoorachtigen. Er wordt gevraagd naar een blijvende planologische bescherming van deze 1 hectare bos. Ook wordt gewezen op de aanwezigheid van dit bos in combinatie met artikel 5.18 (nu 4.18) die een gronddam oplegt. Er wordt door een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen gevraagd deze gronddam te schrappen.

Als gevolg van deze bezwaren, opmerkingen en adviezen werd dit bos bestemd als artikel 8 bosgebied en krijgt het op die manier de nodige planologische bescherming. Het grafisch plan, de stedenbouwkundige voorschriften en de toelichtingsnota werden op dat punt aangepast en aangevuld.

Het intekenen van het bos op deze plek interfereert echter met de buffer/gronddam die eveneens deels ter hoogte van dit bos werd ingetekend. De verplichting tot voorzien van een gronddam werd als gevolg van milderende maatregelen en aanbevelingen uit het plan-MER overgenomen. Deze maatregel had echter voor deze site in hoofdzaak betrekking op de invulling van de site met bedrijvigheid. Indien kantoorachtigen worden voorzien op het terrein is de geluidsemissie van deze bedrijven eerder te verwaarlozen zodat milderende maatregelen overbodig zijn. Als gevolg hiervan werd deze gronddam geschrapt en werden het grafisch plan, stedenbouwkundige voorschriften en toelichtingsnota aangepast.

Een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen stellen dat bij de stedenbouwkundige voorschriften met betrekking tot het parkeren niets werd opgenomen over de eventuele laad- en loszones conform de milderende maatregelen.

In de stedenbouwkundige voorschriften was hierover weldegelijk een bepaling opgenomen in artikel 5.3. Uit nazicht van de doorvertaling van de milderende maatregelen naar de stedenbouwkundige voorschriften bleek dat de bepaling 'Laad- en losruimten en relevante installaties afschermen in de richting van de kritische punten' enkel voor toepassing is voor bedrijvigheid. Daarom werd deze ook geschrapt in de toelichtingsnota en de stedenbouwkundige voorschriften.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd om in de zone voor kantoorachtigen een afwijkingsmogelijkheid toe te staan op de verplichting om

bedrijfsgebouwen te voorzien van meerdere bouwlagen, dit voor gebouwen die activiteiten huisvesten die niet in een gebouw met meerdere bouwlagen kunnen worden ondergebracht. Er wordt gevraagd om de uitzonderingsmogelijkheid wel te voorzien om mogelijkheden te kunnen bieden aan activiteiten die om redenen van goed, technisch of veilig functioneren geen onderdeel kunnen uitmaken van gestapelde bebouwing.

In antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen zijn de stedenbouwkundige voorschriften in artikel 4.6 zo aangepast dat afwijkingen op gestapelde bebouwing enkel mogelijk is voor activiteiten die omwille van technische redenen of veilig functioneren niet mogelijk is in gestapelde bebouwing en voor gebouwen die in de aanvliegroute van de vleermuizen liggen.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen worden bemerkingen gemaakt bij de formulering (toelichtend bij artikel 1.2 en verordenend in artikel 10 (nu 9)) van de fiets- en voetgangersverbinding. Het gaat om de verwijzing naar de grondkleuren van deze overdruk.

Als gevolg van deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt de toelichtende bepaling bij artikel 1.2 en de verordenende bepaling in artikel 9 aangepast. Dit verandert niets aan de inhoud of opzet van deze bepalingen.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt opgemerkt dat in artikels 2 en 5 (nu 4) bepalingen zijn opgenomen met betrekking tot de structuurkwaliteit van de Kerkebeek. De Kerkebeek is echter buiten de contouren van deze bestemmingszones gelegen. Er wordt gevraagd om deze bepalingen te schrappen.

In antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen worden de betreffende bepalingen in deze artikels aangepast.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd om het in het deelplan opgenomen agrarisch gebied niet langer in het plan op te nemen en te herbestemmen. Aangezien de oppervlakte van het agrarisch perceel te klein is om een nog leefbaar professioneel landbouwbedrijf uit te baten, heeft het geen zin om de zone in te kleuren als agrarisch gebied. De oppervlakte voldoet niet meer om aan de noden van een leefbaar kwalitatief hoogstaand bedrijf met toekomstperspectief te voldoen. De mogelijkheid tot overname van het bedrijf als landbouwbedrijf is dan ook onbestaande. Ook maatschappelijk is er geen enkele meerwaarde om de huidige zone voor gemeenschapsvoorzieningen om te zetten naar agrarisch gebied.

Als gevolg van deze bezwaren, opmerkingen en adviezen is het agrarisch gebied niet langer in het deelplan opgenomen. Deze herbestemming naar agrarisch gebied was een loutere herneming van het door de Raad van State vernietigde plan en het niet langer opnemen van dit gebied verandert niet aan opzet van dit deelplan namelijk het voorzien van een zone voor kantoorachtigen in een parkachtige omgeving.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gewezen op een mogelijke tegenstrijdigheid tussen artikel 5.1 en 5.4 (nu 4.1 en 4.4).

Als gevolg van deze bezwaren, opmerkingen en adviezen werden deze stedenbouwkundige voorschriften op elkaar afgestemd.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd om de toegelaten activiteiten in artikel 5 duidelijker te omschrijven (niet louter de term bedrijven) en de mogelijke verwarring tussen personeelsintensieve of bezoekersintensieve dienstverlening en personeelsintensiteit weg te werken. Ook wordt gevraagd de term grootschalige bedrijfsactiviteiten te vervangen door kantoorachtigen en onderzoeks- en ontwikkelingsactiviteiten.

In navolging van deze bezwaren, opmerkingen en adviezen is artikel 4.1 van de stedenbouwkundige voorschriften aangepast en als volgt geherfomuleerd:

"Het bedrijventerrein is bestemd voor bedrijven met volgende hoofdactiviteiten;

- onderzoeks- en ontwikkelingsactiviteiten met kennisintensieve bedrijven en bedrijven met een (hoog)technologische inslag;
- kantoorachtigen, daaronder wordt verstaan: bedrijven in gebouwen met de uiterlijke vorm van een kantoor maar met een functie of hoofdactiviteit die niet gericht is op administratieve en bezoekersintensieve dienstverlening."

Ook is de term grootschalige bedrijfsactiviteiten geschrapt. Toelichtend is verduidelijkt dat activiteiten met een hoge tewerkstelling wel zijn toegelaten maar dat activiteiten met een personeelsintensieve of bezoekersintensieve dienstverlening (activiteiten die veel bezoekers moeten ontvangen) niet zijn toegelaten.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt vragen gesteld bij de opgelegde bezettingsgraad van 30% en de relatie hiervan met het opgelegde verhardingspercentage van 20% bij de niet-bebouwde ruimte.

Als gevolg van deze bezwaren, opmerkingen en adviezen werden deze bepalingen aangepast en werden deze percentages geschrapt. Het schrappen van de bezettingsgraad en verhardingspercentages doet geen afbreuk aan de gevraagde ruimtelijke kwaliteit in het gebied en het parkachtige karakter. Er zijn immers nog voldoende randvoorwaarden opgelegd vanuit zowel het vrijwaren van de aanvliegroutes voor vleermuizen als vanuit de nabijheid van het Groot Magdalenagoed en het gemengd openruimtegebied met cultuurhistorische waarde die een volledige verharding van het gebied verhinderen en voldoende groene kwalitatieve open ruimte garanderen.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gewezen op mogelijke tegenstrijdigheden in artikel 1.4 over druk Groot Magdalenagoed. Hierin lijkt sprake te zijn van bijkomende bebouwing.

Als gevolg van deze bezwaren, opmerkingen en adviezen zijn de stedenbouwkundige voorschriften aangepast zodat geen bijkomende bebouwing mogelijk is. Herbouw en verbouwen binnen de bestaande gebouwenconfiguratie is wel mogelijk binnen bepaalde randvoorwaarden.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt opgemerkt dat artikel 9 (nu 8) geen titel heeft terwijl het een bouwvrije strook betreft.

In navolging hiervan wordt dit aangevuld bij artikel 8.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd om de bepaling 'indien mogelijk wordt deze verbinding niet doorheen de zone bedoeld in artikel 2.7 gerealiseerd' te schrappen en dit om alle opties open te houden bij de realisatie van deze verbinding.

Als gevolg van deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt dit stedenbouwkundige voorschrift aangepast. Deze fiets- en voetgangersverbinding werd reeds vergund en is in realisatie. Om eventuele toekomstige aanpassingen aan deze fiets- en voetgangersverbinding niet te hypothekeren wordt de in de bezwaren, opmerkingen en adviezen gevraagde bepaling geschrapt.

Bezwaren, opmerkingen en adviezen die niet leiden tot aanpassing van het plan.

Hierna worden alle bezwaren, opmerkingen en adviezen weergegeven die niet leiden tot een aanpassing van het plan. Telkens wordt daarvoor ook de reden vermeld. Voor de leesbaarheid werden de verschillende bezwaren, opmerkingen en adviezen opgedeeld in onderdelen. Deze onderdelen hebben steeds betrekking op bepaalde thema's. De behandeling van de bezwaren, opmerkingen en adviezen volgens de verschillende thema's moeten steeds in samenhang met elkaar gelezen worden.
Achtereenvolgens komen aan bod: bezwaren, opmerkingen en adviezen met betrekking tot mobiliteit, verschillende aspecten van de stedenbouwkundige voorschriften, relatie met andere deelplannen, inname open ruimte, erfgoed en archeologie, artikel 1.1.4 VCRO, vleermuizen en water.

1. Mobiliteit

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat de voorgenomen ontwikkeling met kantoorachtigen een hypotheek legt op de mobiliteit van Sint-Michiels. Ook wordt gesteld dat het principe ligging van kantoren aan E40 en Koning Albert I-laan in tegenspraak is met gewijzigde mobiliteit. De Koning Albert I-laan krijgt immers een nieuwe bestemming in het Brugs mobiliteitsplan: "Herprofilering van de Koning Albert I-laan naar groene boulevard. Het aanduiden van één gebundelde ontsluiting voor het gebied Chartreuse naar de Koning Albert I-laan en de E40" is een achterhaald idee.

In antwoord hierop kan worden gesteld dat in het kader van het plan-MER in de discipline mobiliteit de nodige doorrekeningen zijn gebeurd. Uit deze doorrekeningen en beoordelingen blijkt:

- De hoge I/C-verhoudingen in de N397-Koning Albert I-laan (in referentie en scenario) geven aan dat hier nauwelijks ruimte voor ontwikkelingen is die een toename van het verkeer veroorzaken. De toename van het verkeer is beperkt, maar niet verwaarloosbaar. Conform het significantiekader is de beoordeling significant negatief '- -';
- Aangezien te verwachten valt dat 'kantoor(achtigen)' minder vrachtverkeer en meer personenverkeer zullen genereren in vergelijking met een invulling als

regionale bedrijvigheid, is de bereikbaarheid met het openbaar vervoer en de fiets relatief belangrijker. Vandaar dat voor deze invulling een matig negatief effect (-) verwacht wordt (beperkte bereikbaarheid openbaar vervoer en fiets terwijl het mobiliteitsprofiel van zo'n ontwikkeling dit net vraagt);
- De omliggende wegeninfrastructuur is voldoende uitgerust om het bijkomende verkeer op een veilige manier te kunnen afwikkelen. Evenwel de (beperkte) toename van het verkeer, met een aandeel vrachtverkeer, zorgt ervoor dat een matig negatief effect (-) op de verkeersveiligheid te verwachten is;
- De toename van het verkeer blijkt relatief beperkt en verloopt via wegenis met een duidelijke verkeersfunctie, zodat een neutrale situatie (0) verwacht wordt op het vlak van verkeersleefbaarheid.

Als gevolg van deze beoordelingen zijn milderende maatregelen opgenomen. Het gaat meer bepaald om:

- Voorzien van volgende toegangen voor de ontsluiting van de zones voor bedrijvigheid of kantoor(achtigen): Toegang N397-Koning Albert I-laan (richting E40) en toegang N309-Heidelbergstraat (richting Rijselstraat).De bijkomende verkeersgeneratie wordt zo gespreid over meerdere routes. Dit kan door de toegangen naar de terreinen op een dergelijke wijze te voorzien dat het verkeer gestuurd worden. Dit wordt verder ondersteund door aangepaste bewegwijzering;
- Vermijden dat verkeer (uitgezonderd plaatselijk) door Loppem rijdt door de ontsluitingsinfrastructuur op een dergelijke wijze te voorzien dat deze route niet interessant is;
- De parkeervraag kan afgewikkeld worden op niveau van het individuele bedrijfsperceel of onder een collectieve vorm op niveau van het bedrijventerrein (een globaal aanbod voor het volledige bedrijventerrein of een deel van het bedrijventerrein (zoals samenwerking tussen individuele bedrijven).

Deze maatregelen werden verordenend vertaald in de stedenbouwkundige voorschriften (met uitzondering van het verplicht voorzien van 2 toegangen (zie hoger)). De manier waarop dit gebeurd is, is opgenomen onder punt 7.3.2.1 in de toelichtingsnota.

Deze ontwikkelingen en een vlotte ontsluiting naar het hoofdwegennet van de zone voor kantoorachtigen is niet in tegenspraak met de inrichting Koning Albert I-laan als groene boulevard. Door te kiezen voor een eerder gebundelde ontsluiting Koning Albert I-laan en E40 wordt de mogelijkheid geboden om verderop deze laan maximaal als een groene boulevard in te richten. Bovendien zal de visie om van de N397 een groene boulevard te maken voornamelijk wijzigingen te weeg brengen in het deel van de Koning Albert I-laan ten noorden van de N31. De stad Brugge neemt momenteel het initiatief deze visie te vertalen in een gemeentelijk RUP

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat er hoewel in het plan-MER wordt aangegeven dat er een beduidende toename van verkeer wordt verwacht maar de draagkracht van deze verkeersassen niet zal worden overschreden, men toch de mening toegedaan is dat er weldegelijk files zullen ontstaan gezien er voor deze industriezone slechts 1 toegang is voorzien vlak bij de rotonde aan de afrit met als gevolg extra CO_2 en

fijn stof uitstoot. Dit op een verkeersas waar metingen nu al hoge concentraties fijn stof hebben genoteerd in het verleden.

Voor wat de deelaspecten van de ontsluiting betreft, kan verwezen worden naar de behandeling van de bezwaarschriften die specifiek daarover handelen. Wat de luchtkwaliteit betreft, kan worden gesteld dat in het plan-MER een inschatting werd gemaakt van de verwachte toename aan verkeer aan de hand van het provinciaal verkeersmodel West-Vlaanderen. Om een inschatting te maken van verkeer in de toekomst moet er steeds uitgegaan worden van aannames. In het MER staat vermeld dat de I/C-verhouding op de Koning Albert I-laan richting noorden tussen de 80% en 95% liggen, wat inhoudt dat de doorstroming gehinderd wordt zonder dat dit aanleiding geeft tot structurele verkeersproblemen. De bijdrage van het plan zelf is echter kleiner dan 5%. Zoals ook vermeld staat in het MER is de luchtkwaliteit voor stof ter hoogte van het planelement Chartreuse in de bestaande situatie beoordeeld als minder goed. Het is echter van belang om de bijdrage van het plan aan de luchtkwaliteit te beoordelen. Deze bijdrage wordt als verwaarloosbaar beoordeeld in het MER.
De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd om een doorgang voor niet-gemotoriseerd verkeer ten zuidwesten langs het nieuw bestemd woongebied naar de zone voor kantoorachtigen te voorzien.

Binnen het in het deelplan voorziene woongebied wordt de aanleg van een doorgang voor niet-gemotoriseerd verkeer niet onmogelijk gemaakt. Tussen het woongebied en de zone voor kantoorachtigen is echter de spoorweg gelegen. Het is op dit moment niet duidelijk of en waar een doorgang voor niet-gemotoriseerd verkeer tussen het woongebied en de zone voor kantoorachtigen kan worden gerealiseerd. Daarom is het intekenen van dergelijke doorgang op dit moment voorbarig. Eens hierover duidelijkheid bestaat, kan dergelijke doorgang vergund worden binnen het woongebied.
De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat het geplande oost-west fietspad nu niet langer in een mooi stukje groene open ruimte zal lopen maar langsheen hoogbouw wat niet de bedoeling kan zijn.

Om functionele relaties te leggen tussen Brugge, Oostkamp en Loppem worden verschillende verbindingen gerealiseerd voor de zachte weggebruiker. De pijlen op het plan duiden symbolisch aan welke plaatsen met elkaar verbonden moeten worden. De fiets- en voetgangersverbinding moet op een kwalitatieve manier in de omgeving geïntegreerd worden. Daarmee worden voldoende garanties vastgelegd voor de ruimtelijke inpassing van dit deel van de Groene Fietsgordel. Bovendien loopt de fiets- en voetgangersverbinding niet louter langs 'hoogbouw' maar wel langs bos en een parkachtige groene omgeving waarin bedrijfsgebouwen ingeplant zijn.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt erop gewezen dat gelaagd parkeren niet verplicht is opgelegd.

In artikel 5.7 is opgenomen dat de parkeervraag afgewikkeld moet worden binnen de afbakening van het bedrijventerrein. Deze parkeervraag moet gegroepeerd en/of meerlagig worden afgewikkeld op niveau van het bedrijventerrein. Dit betekent dat meerlagig parkeren weldegelijk in de stedenbouwkundige voorschriften is opgenomen. Gezien de ligging van het gebied en de specifieke randvoorwaarden (landschap, vleermuizen) is gelaagd parkeren niet overal in het gebied een optie. Daarom werd ook de mogelijkheid ingeschreven dat ook gegroepeerd parkeren op niveau van het bedrijventerrein toegelaten is.
De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

2. Stedenbouwkundige voorschriften

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat in de hoogte moet gebouwd worden.

In antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen kan gesteld worden dat in de stedenbouwkundige voorschriften garanties naar hoogbouw zijn opgenomen: het maximaal aantal bouwlagen is 8. Voorts is opgelegd dat de bedrijfsgebouwen meerdere bouwlagen moeten hebben. Er kunnen slechts uitzonderingen worden toegestaan voor gebouwen die activiteiten huisvesten die om technische redenen of veilig functioneren geen onderdeel kunnen uitmaken van gestapelde bebouwing en gebouwen die in een aanvliegroute voor vleermuizen liggen.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd om in artikel 5.1 (nu 4.1) opleidingscentra en onderwijsinstellingen toe te voegen als mogelijke hoofdactiviteiten.

In voorliggend plan wordt de site Chartreuse ingezet om aan de behoefte te voldoen voor die bedrijvigheid die een duidelijke interactie heeft met onderwijs en opleiding. Dit past binnen een strategie voor kennis gedreven ontwikkeling van de regio. Dit betekent dat deze site wordt ontwikkeld als een zone voor kantoorachtigen die eerder uitgaat van een goede autobereikbaarheid en niet zozeer van kantoren en publiekstrekkende functies die eerder aan een stationsomgeving thuishoren. Opleidingscentra en onderwijsinstellingen die eerder een publiekstrekkende functie hebben, horen op locatie zoals Chartreuse niet thuis.
De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd om de overdruk voorzien in artikel 9 (30 meter) indicatief aan te duiden om deze af te stemmen op de geplande nieuwe rooilijnen en in overleg met de wegbeheerder geoptimaliseerd kan worden.

Deze 30 meter bouwvrije strook ten opzichte van de hoofdweg E40 volgt rechtstreeks uit de bepalingen van het RSV. De overdrukzone artikel 8 voorziet in een bouwvrije strook van 30 meter ten opzichte van de E40 en moet juist toekomstige aanpassingen aan deze weginfrastructuur mogelijk maken. Een bouwvrije strook heeft immers als doel een zone voor erfdienstbaarheden van gewestelijk belang op te leggen. Die erfdienstbaarheid wordt opgelegd ter realisatie van het principe dat infrastructuur gebundeld wordt om een efficiënt ruimtegebruik te creëren (bundelingsprincipe). De concrete uitwerking van die aanleg of van aanpassingen aan de bestaande hoofdinfrastructuur geeft aanleiding tot grote

ingrepen en gebeurt dus altijd op basis van gebiedsgericht onderzoek waarna het volgende plan gewijzigd wordt. Dat neemt niet weg dat in tussentijd in de bouwvrije strook infrastructuur toegestaan kan worden die minder impact heeft op de omgeving en op de eventuele toekomstige ontwikkelingen van de bestaande lijninfrastructuur.
De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd om onder punt 1.2 in plaats van geen nieuwe gebouwen toe te laten op minder dan 30 meter van het gebied aangeduid met artikel 1.4, de mogelijkheid in te schrijven om bovenop de bestaande bebouwing nog bij te bouwen met een overgang in de hoogte.

Het niet toelaten van nieuwe gebouwen op minder dan 30 meter van het beschermd dorpsgezicht Groot Magdalenagoed is nodig om dit beschermd dorpsgezicht niet te hypothekeren, dit rekening houdend met de bestaande bebouwing. Een geleidelijke overgang in de hoogte bovenop de bestaande bebouwing (waarvan in de bezwaren, opmerkingen en adviezen niet concreet wordt aangegeven hoe deze overgang precies moet verlopen) kan de waarde van dit beschermd dorpsgezicht aantasten.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen worden bedenkingen gemaakt bij bepalingen in artikel 2.2 waarbij in bestaande vergund of vergund geachte gebouwen ook wonen kan worden toegelaten (met uitbreiding volume met 20%). Er wordt gevraagd om de mogelijkheden van de bestemming wonen (die bijvoorbeeld ook meergezinswoningen, zwembad, ziekenhuis, hotel,... zouden kunnen toelaten conform de typevoorschriften) te beperken. Deze functies lijken niet direct aan de orde maar zijn niet uitgesloten.

Zoals in de bezwaren, opmerkingen en adviezen worden gesteld zijn de hierboven vermelde voorbeelden van niet-gewenste ontwikkelingen in het gemengd openruimtegebied met cultuurhistorisch waarde niet expliciet uitgesloten. Dit artikel moet immers in zijn geheel gelezen worden en dus samen met onder andere volgende bepalingen:

- de in artikel 2.1. tot 2.4. genoemde handelingen zijn toegelaten voor zover de ruimtelijke samenhang in het gebied, de cultuurhistorische waarden, horticulturele waarden, archeologische waarden, landschapswaarden en natuurwaarden in het gebied bewaard blijven en de sociale functie niet geschaad wordt;
- er moet rekening gehouden worden met de schaal en de ruimtelijke impact van deze activiteiten. Daarbij wordt, onverminderd de bepalingen van artikel 2.1, ten minste aandacht besteed aan;
    - de relatie met de in de omgeving aanwezige functies;
    - de invloed op de omgeving wat betreft het aantal te verwachten gebruikers of bezoekers;
    - de invloed op de mobiliteit en de verkeersleefbaarheid;
    - de relatie met de in de omgeving van het gebied vastgelegde bestemmingen.

Dit betekent dat elke ontwikkeling in het gebied aan de hierboven vermelde principes moet worden getoetst. Deze bieden voldoende garanties dat de draagkracht van de omliggende functies en het gebied niet wordt overschreden. Het is daarnaast de taak van de vergunningverlenende overheid om een concrete aanvraag te toetsen aan en te beoordelen volgens de criteria vermeld onder artikel 4.3.1 van de VCRO.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

3. Relatie met andere deelplannen

Een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen stellen de vraag waarom deze zone voor kantoorachtigen niet op het bedrijventerrein Blauwe Toren kan voorzien worden. Dit zou immers kunnen worden verwezenlijkt door er gestapelde/meerlagige gebouwen te voorzien met kantoren boven op (bestaande) bedrijfsgebouwen.

Blauwe Toren kan geen alternatief zijn voor de op Chartreuse vooropgestelde bedrijfsactiviteiten gezien deze activiteiten deels plaats vinden in kantoorgebouwen, maar meestal in gebouwen waarbij sprake is van een combinatie tussen kantoren en bijvoorbeeld labruimten en/of atelier- of productieruimten. Het gaat op Chartreuse niet om kantoren zoals in de bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld maar wel om een ander type van bedrijvigheid (onderzoeks- en ontwikkelingsactiviteiten met kennisintensieve bedrijven en bedrijven met een (hoog)technologische inslag en kantoorachtigen). Dit type bedrijven is niet geschikt om 'bovenop' de reeds bestaande bedrijfsgebouwen te plaatsen. Het omvormen van een bestaande zone als Blauwe Toren naar een gemengde zone waar door (verticale) verdichting ook ruimte beschikbaar zou komen voor kantoorfuncties is overigens niet evident. Er dient immers rekening gehouden te worden met:

- eigendomssituatie;
- bestaande bezettingspercentages waardoor er geen ruimte is voor bijvoorbeeld parkeerruimte voor de bijkomende functies;
- constructie van de bestaande bedrijfsgebouwen;
- eisen van de brandweer;
- ...

Een dergelijke aanpassing is pas mogelijk bij een reconversie die het perceelsniveau overstijgt, wat gezien de eigendomsstructuur en het huidig intensief gebruik (bijna geen leegstand) niet tot de mogelijkheden behoort.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

Een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen stellen dat 'kwaliteitsvolle, hoogstaande kantoorgebouwen in een parkachtige omgeving in het deelgebied Sint-Pietersplas - Blankenbergse Steenweg' dat in de GRUP ingekleurd wordt met bestemming nijverheid een minder grote verstoring van het polderlandschap zullen betekenen dan zware industriegebouwen.

In het kader van het plan-MER werden bij de ontwikkeling van de site Sint-Pietersplas - Blankenbergse Steenweg significant negatieve effecten vastgesteld vanuit de landschappelijke impact van de geplande ontwikkelingen. De bestemming als bedrijventerrein zal een significant negatief effect hebben op de landschappelijke relatie met de openruimtestructuur ten westen van de N31. Deze relatie gaat immers verloren. De Blankenbergse dijk beschermde in het verleden het poldergebied tussen Brugge en

Blankenbergen tegen de overstroming door de zee. De ontwikkeling van het bedrijventerrein heeft een significant negatief effect op de landschappelijke context van de dijk. Deze effecten gelden voor elke harde ontwikkeling in dit gebied; ook door de ontwikkeling van kantoorgebouwen in een parkachtige omgeving zou deze relatie verloren gaan. Dit betekent dat beide ontwikkelingen ('zware industrie' versus 'hoogstaande kantoorgebouwen') een even grote impact op landschap hebben en dus dat de discipline landschap niet onderscheidend werkt om tot een locatiekeuze te komen voor bedrijvigheid en kantoorachtigen. Deze keuze voor bedrijvigheid op de site 'Sint-Pietersplan - Blankenbergse Steenweg' is terug te vinden in de toelichtingsnota. Als gevolg van de negatieve beoordeling werden milderende maatregelen met betrekking tot de aanleg van een buffer ten opzichte van de Blankenbergse Dijk en het maximaal behoud van kleine landschapselementen geformuleerd en doorvertaald naar de stedenbouwkundige voorschriften.
De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

4. Inname open ruimte

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat het belangrijk negatief effect van aantasting van open ruimte en de groene gordel rond Brugge niet kan worden gemilderd. De ecologische functie als verbindings- en verwevingsgebied wordt teniet gedaan.

In het plan-MER werd aangegeven dat omdat het plangebied deel uitmaakt van de ecologisch en landschappelijk belangrijke groene gordel ten zuiden van Brugge, versnippering een zeer belangrijk aandachtspunt is bij de ontwikkeling van kantoor(achtigen). De inrichting van kantoor(achtigen) en overige bebouwing betekent dat deze groene zone verder onder druk komt te staan, ook al wordt langs deze bebouwing een gemengd openruimtegebied met cultuurhistorische waarde voorzien en is er aandacht voor stapstenen binnen de zone voor ondersteunende activiteiten en gemeenschaps- en openbaar nut. Maximaal behoud en versterking van de aanwezige ecologische en landschappelijke waarden (kleine landschapselementen en bos) en integratie ervan in een groenbuffer wordt als positief beoordeeld. Bij de ontwikkeling van kantoor(achtigen) vormen de habitatvereisten van de Ingekorven vleermuis een belangrijk aandachtspunt. Om de lichtverstoring ten aanzien van de vleermuizen te voorkomen, dient de verlichting ter hoogte van het bedrijventerrein/kantoren geminimaliseerd en aangepast te worden zodat de impact minimaal is en dit in hoofdzaak aan de noordelijke en oostelijke rand van de zone voor bedrijvigheid of kantoor(achtigen). Bovendien moeten de bestaande corridors en aanvliegroutes voor vleermuizen behouden worden als donkere zones. Ter hoogte van de zone voor weginfrastructuur zijn ontsnipperende maatregelen zoals faunapassages nodig. Mits het nemen van maatregelen op vlak van barrièrewerking, (licht) verstoring, ecotoopinname en hydrologie heeft de inplanting van bedrijvigheid/kantoor(achigen) geen significant negatieve impact op fauna en flora. Dit wordt onderschreven in de passende beoordeling. Landschappelijke integratie van de verschillende elementen tot samenhangend geheel met een duidelijke identiteit is wenselijk. De overgang tussen kantoorachtigen, het Provinciaal Dienstverleningscentrum en het parklandschap dient geleidelijk te gebeuren (inrichting als parkachtige omgeving). Er worden dus milderende maatregelen en aanbevelingen geformuleerd om de negatieve effecten van de ontwikkeling van een zone voor kantoorachtigen te milderen. De manier waarop de milderende

maatregelen en aanbevelingen doorvertaald zijn, is terug te vinden onder punt 7.3.2.1 van de toelichtingsnota.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

5. Erfgoed en archeologie

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat het niet erg waarschijnlijk is dat de realisatie van een bedrijventerrein de hoeve en haar omgeving onaangetast zal laten. Ook de erfgoedwaarde van het Groot Magdalenagoed wordt erdoor bedreigd, alsook het beschermd dorpsgezicht. De voorziene bufferzone van 30 meter en maximum opgelegde bouwhoogte van 21 meter kan slechts gedeeltelijk tegemoet komen aan de bedoeling om het beschermd zicht te bewaren.

In het plan-MER werd de erfgoedwaarde en landschappelijke waarde van de hele site in beschouwing genomen. Hieruit werd geconcludeerd dat *"De komst van een bedrijventerrein al dan niet met kantoren in het planelement Chartreuse heeft een grote impact op de omgeving van het Groot Magdalenagoed en de contextwaarde van het erfgoed. De nodige aandacht dient hierbij te gaan naar landschappelijke inpassing en visuele en afstandsbuffering. Gezien de nabijheid van een beschermd dorpsgezicht zijn windturbines op deze locatie niet wenselijk. Een overwegend groene invulling van het plangebied betekent een consolidatie van de bestaande feitelijke toestand en aldus het behoud van het overwegend groene landschap. De versterking van de begeleidende dreefstructuur zoals voorzien in alle varianten, heeft een significant positief effect op het erfgoed."*

Om deze effecten te milderen werden milderende maatregelen en aanbevelingen geformuleerd die werden doorvertaald in het GRUP (zie milieuverklaring onder punt 7.3.2 in de toelichtingsnota). Het gaat om volgende maatregelen en aanbevelingen:

- Een kwalitatieve vormgeving, een goede landschappelijke integratie met een combinatie van afstands- en visuele buffering is noodzakelijk om de aantasting van de landschappelijke relaties en structuur te beperken;
- Landschappelijke integratie van de verschillende elementen tot samenhangend geheel met een duidelijke identiteit, waarbij nieuwe visuele relaties een meerwaarde kunnen creëren;
- De overgang tussen het bedrijventerrein, het Provinciaal Dienstverleningscentrum en het parklandschap dient geleidelijk te gebeuren. Er dient te worden gestreefd naar een landschappelijke samenhang, waarbij nieuwe visuele relaties kunnen gecreëerd worden. Hierbij is het van belang de publieke ruimte in het bedrijventerrein en het dienstverleningscentrum in te richten als parkachtige omgeving;
- Behoud van de hoeve Groot Magdalenagoed (bebouwing, grachten en groenelementen) met het nodige respect voor het cultuurhistorische erfgoed. Het lijnvormig element van de dreef dient als drager te fungeren in het landschap;
- De positieve effecten ten aanzien van het beschermd dorpsgezicht kunnen worden versterkt indien, naast de opwaardering van de dreef, voor de hoeve Groot Magdalenagoed (bebouwing, grachten en groenelementen) eveneens een heropwaardering wordt voorzien;
- De impact op de contextwaarde van het Groot Magdalenagoed kan worden gemilderd door buffering. Een bijkomende maatregel kan bestaan uit een

beperking van de bouwhoogte. In het kader van duurzaam ruimtegebruik ligt dit echter niet voor de hand. De mogelijke inplanting van windturbines vergt verder onderzoek in de projectfase over de verstoring op het 'dorpsgezicht'.

De milderende maatregelen met betrekking tot de windturbines hebben betrekking op projectniveau. De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen werd gewezen op de potentiële archeologische waarde van het gebied.

In het plan-MER werd onder de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie ook het aspect archeologie voor Chartreuse onderzocht. Hierin wordt vastgesteld dat de zone ten noorden van het beschermde dorpsgezicht beschermd is als archeologische zone en dat het gebied zeer hoge archeologische potenties heeft. Er wordt gesteld dat er een reële kans is op het voorkomen van archeologisch erfgoed. Daarom wordt ook voorgesteld dat desgevallend een uitgebreide terreininventarisatie naar archeologisch waardevolle sites en structuren dient te gebeuren (archeologische vooronderzoek). Dit is sectorwetgeving die niet in het GRUP wordt opgenomen.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

6. Artikel 1.1.4 VCRO

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat omwille van het aansnijden en versnipperen van de groene zone, het ontwerp-GRUP Brugge voor het deelgebied Chartreuse zonder uitzonderingsgrond ingaat tegen het richtinggevend deel van het RSV, en daarmee artikel 1.1.4. VCRO schendt. Daarenboven wordt artikel 1.1.4 VCRO geschonden in de mate dat het GRUP 'Brugge' onvoldoende rekening houdt met de gevolgen voor het leefmilieu.

Zoals hoger reeds gesteld is "Open ruimte" volgens het RSV een ruimtelijk begrip, en het sluit niet uit dat er structurerende elementen en bebouwing voorkomen. Dit betekent dat het feit dat een ontwikkeling van kantoorachtigen in een parkachtige groene omgeving weliswaar niet-bebouwde ruimte vormt maar daarom geen wezenlijke onderbreking vormt van deze open ruimte/groen gordel rond Brugge binnen het regionaalstedelijk gebied Brugge. Er is met andere woorden geen sprake van een strijdigheid met de principes van het RSV.

Artikel 1.1.4 VCRO vormt een doelstellingenartikel. Er wordt in dit artikel gesteld dat de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten gelijktijdig tegen elkaar moeten worden afgewogen. Dit betreft een belangenafweging waarbij de verschillende belangen op een evenwichtige wijze moeten worden afgewogen. Geen of een niet voldoende afweging van belangen kan niet worden aanvaard (Zie bijvoorbeeld Raad van State, 30 juni 2011, nummer 214.239, Anckaert en Meyfroodt).

Volgens de rechtspraak van de Raad van State (Raad van State, 10 september 2015, nummer 232.159, vereniging zonder winstoogmerk Emmaüs met betrekking op het GRUP voor de afbakening van de gebieden van de natuurlijke en agrarische structuur, regio

Noorderkempen: Erfgoedlandschap 'Abdij van Westmalle') betekent dit niet dat één bepaald belang (activiteit) niet zwaarder kan doorwegen dan een ander belang/behoefte. Er moet evenwel blijken dat de (relevante) belangen tegen elkaar werden afgewogen en hiervoor een afdoende motivering voor bestaat. Zo oordeelde de Raad van State (Raad van State, 17 januari 2011, nummer 210.436, Broeckx) dat het vereiste gesteld in artikel 1.1.4 VCRO dat de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten gelijktijdig tegen elkaar afgewogen moeten worden, niet lijkt te impliceren dat deze diverse facetten daarom ook per se gelijkwaardig aan bod moeten komen in een RUP. Uit de afweging kan immers blijken dat één of meerdere van deze behoeften zwaarder doorwegen dan andere, hetgeen dan ook tot uiting kan komen in de in het plan vast te leggen bestemmingen en maatregelen. De belangenafweging dient te gebeuren bij het opmaken van het plan in zijn geheel en de afweging van de diverse ruimtelijke behoeften blijkt normaal uit de toelichtingsnota. De overheid beschikt over een ruime appreciatiebevoegdheid.

De keuze om in het deelgebied Chartreuse in het zuidelijk deel kantoorachtigen te voorzien, komt zoals hoger reeds aangetoond voort uit een behoefte en vraag in de regio naar dit type ontwikkeling. Deze behoefte werd duidelijk afgewogen tegen de verschillende andere belangen in het gebied en de regio. Daartoe werd in het plan-MER ook een scenario bedrijvigheid en een scenario met een groene invulling onderzocht. In het plan-MER werden in verschillende disciplines (inclusief passende beoordeling) de mogelijke impact van de verschillende scenario's onderzocht. Voor elk van de verschillende onderzochte alternatieven (kantoren, bedrijvigheid, groene invulling) werden er milderende maatregelen geformuleerd. In de toelichtingsnota is daar onder punt 7.3.2 op ingegaan. Op die manier is met kennis van zaken en van de verschillende maatschappelijke behoeften uitdrukkelijk gekozen om in te gaan op de maatschappelijk-economische behoefte om op deze plek een zone voor een specifiek type van bedrijvigheid te voorzien namelijk kantoorachtigen. Dit blijkt onder meer uit de toelichtingsnota onder punt 7.3.3. waar uitvoerig op de noodzaak aan dit type bedrijven in de Brugse regio is ingegaan én dit met aandacht voor de ruimtelijke omgeving waarin deze ontwikkeling zich bevindt (groene gordel, aanwezigheid vleermuizen, kleine landschapselementen, beschermd dorpsgezicht, ...) en met aandacht voor een kwalitatieve ontwikkeling van het gebied. Dit laatste blijkt uit de vele randvoorwaarden die in de stedenbouwkundige voorschriften zijn opgenomen met betrekking tot de concrete inrichting van het gebied en de randvoorwaarden die in dat kader zijn opgenomen (parkeren, water, ...).

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

7. Vleermuizen

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd om in de stedenbouwkundige voorschriften op te nemen dat indien het voortbestaan van de vleermuizenkolonies niet kan worden gegarandeerd, het gebied, vanaf dat ogenblik bestemd wordt als gemengd openruimtegebied met cultuurhistorische waarde. Deze bepaling was immers ook opgenomen in het door de raad van state vernietigde deelplan.

De bepaling waarnaar in de bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt verwezen, was het gevolg van een milderende maatregel uit het plan-MER die in het kader van het oorspronkelijke GRUP 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge' (goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 4 februari 2011) werd geformuleerd. Dit was een gevolg van

bijkomend onderzoek dat nog moest gebeuren met betrekking tot de aanwezige vleermuizen.

Zoals vermeld onder punt 6.5 van de toelichtingsnota werd in 2012 als gevolg van het toen goedgekeurde RUP voor de afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge een onderzoek opgestart door het INBO en het ANB met betrekking tot de beschermde vleermuiskolonies in en rond het gebied Chartreuse.

Gezien alle vleermuizensoorten (dezelfde) strikte bescherming genieten door hun opname in de Bijlage IV van het habitatrichtlijn (Richtlijn 92/43/EEG) dienen de populaties van alle soorten in een goede staat van instandhouding te worden gehouden. De beschermingsbepalingen uit de habitatrichtlijn werden op het Vlaamse niveau doorvertaald in het artikel 36ter van het Decreet betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu van 21/20/1997 (Natuurdecreet) en verder ook in het Besluit van de Vlaamse Regering van 15 mei 2009 met betrekking tot de soortenbescherming en soortenbeheer (Soortenbesluit). Alle vleermuissoorten worden hierbij beschermd, voor al deze soorten geldt dan ook het verbod op het opzettelijk en betekenisvol verstoren. Het innemen van foerageergebied of het ongeschikt maken van vliegroutes tussen de kolonie en het foerageergebied zit in dit verbod vervat. Uit dit onderzoek blijkt dat maatregelen om de hinder van de geplande infrastructuur en de bijhorende activiteiten op de vleermuizenpopulatie te milderen, in hoofdzaak gericht zullen moeten zijn op het behoud van de dagdagelijkse migratiemogelijkheden doorheen/langsheen het gebied:

- Maximaal afschermen van de tunnels en vliegroutes voor kunstlicht;
- Maximaal vleermuisvriendelijk inrichten van tunnels en hun omgeving;
- Behoud en versterken van de landschappelijke connectiviteit van het gebied;
- Maximaal beperken van bijkomende lichtvervuiling door keuze van efficiënte en effectieve verlichting.

In het kader van voorliggende herneming werd het plan-MER geactualiseerd, werden deze aspecten mee onderzocht en blijkt deze randvoorwaarde niet langer noodzakelijk en van toepassing. Uit het plan-MER en passende beoordeling blijkt de noodzaak aan milderende maatregelen die doorvertaald zijn in voorliggend GRUP.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

8. Water

In een aanzienlijk aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gewezen op problematiek van de Kerkebeek. De locatie van kantoren komt te liggen in een gebied met 'een belangrijke overstromingsproblematiek', zodat door de bijkomende verharding de realisatie ervan tot zeer significante negatieve effecten leidt, die zelfs door een voorafgaande of gelijktijdige aanpak van de reeds bestaande overstromingsproblematiek niet effectief kan worden verholpen. Dit betekent een schending van artikel 8 van het decreet van 18 juli 2003 betreffende het integraal waterbeleid. Het Chartreusegebied biedt mogelijkheden ter voorkoming van overstroming. Grote delen van het Chartreusegebied hebben nog altijd een doorlaatbare bodem, geschikt voor infiltratie van hemelwater.

In antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen kan gesteld worden dat in het kader van voorliggend GRUP een watertoets werd uitgevoerd conform de decretale

bepalingen. Deze watertoets vormt een onderdeel van het plan-MER dat in bijlage V bij het GRUP is gevoegd. Met betrekking tot het gebied Chartreuse staat er in het plan-MER op dat punt het volgende te lezen: *"Het planelement is gevoelig aan verhoogde afvoer van hemelwater ingevolge van bijkomende verharde oppervlakte. De Kerkebeek kent op vandaag reeds een hoge belasting en aldus een sterke overstromingsgevoeligheid. Maatregelen (bijkomend aan de sectorale wetgeving) in functie van infiltratie, berging en vertraagde afvoer zijn noodzakelijk binnen het planelement, zowel voor wat betreft het woongebied als wat betreft het bedrijventerrein en kantoor(achtigen)."*
Als gevolg van deze beoordeling werden volgende milderende maatregelen en aanbevelingen geformuleerd:

- hanteren van volgende lozings- en bufferingsvoorwaarden: 410 m³/hectare en 10l/s. hectare;
- de infiltratievoorzieningen zoals die worden opgelegd vanuit de gewestelijk stedenbouwkundige verordening kunnen op verschillende mogelijkheden worden vormgegeven. Mogelijkheden zijn onder andere voorzien van oppervlakte-infiltratie (bijvoorbeeld infiltratieveld, wadi, open afwateringsstructuur (rekening houdend met het grondwaterpeil), ...), ondergrondse infiltratievoorzieningen (bijvoorbeeld infiltratiekolk, -buis, kratten, ...), gebruik van doorlatende materialen (bijvoorbeeld bij de aanleg van parkeerterreinen, opritten, terrassen, ...);
- maximale infiltratie in gebieden met zandige bodem en voldoende diepe grondwatertafel vormt een belangrijk uitgangspunt;
- toelaten van maatregelen in kader van waterbeheer. Op korte termijn worden geen specifieke maatregelen voorzien, maar in de toekomst kunnen eventueel bijkomende maatregelen nodig zijn;
- aanbevolen wordt om de lozings- en bufferingsvoorwaarden op het terrein vorm te geven rekening houdend met de basisprincipes van integraal waterbeleid, namelijk door;
    - in eerste instantie in te zetten op opvang en het maximaliseren van het hergebruik van opgevangen hemelwater;
    - in tweede instantie in te zetten op het maximaliseren van de infiltratiemogelijkheden binnen het planelement (cf. discipline grondwater);
    - in derde instantie te voorzien in een buffersysteem met een vertraagde afvoer naar het oppervlaktewatersysteem – al dan niet rechtstreeks of via een RWA-riolering;
- de infiltratiemogelijkheden kunnen geïntegreerd worden in het buffersysteem. Dit kan bijvoorbeeld onder de vorm van open, ondiepe (cf. discipline grondwater) perceels- of langsgrachten naar een gemeenschappelijk infiltratie- en bufferbekken dat voorzien is van een vertraagde afvoer;
- aandacht voor structuurkwaliteit van de waterlopen.

Deze milderende maatregen en aanbevelingen zijn doorvertaald in de stedenbouwkundige voorschriften. De manier waarop is terug te vinden onder punt 7.3.2 in de toelichtingsnota. De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

Parkbegraafplaats

Bezwaren, opmerkingen en adviezen die leiden tot aanpassing van het plan

Overwegende dat volgende onderdelen van bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden tot aanpassingen van de verordenende delen van het GRUP:

Een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen vragen om aan te geven dat vervangende vernieuwbouw voor het dierenasiel mogelijk is. Ook wordt gevraagd om het stedenbouwkundige voorschrift voor de begraafplaats en het crematorium verder te verduidelijken zodat ook het crematorium met bijkomende bebouwing kan uitgebreid worden.

De stedenbouwkundige voorschriften van artikel 1.2 werden aangepast zodat duidelijk is dat het dierenasiel in de toekomst kan uitbreiden onder de vorm van vervangende nieuwbouw. Ook het stedenbouwkundig voorschrift van artikel 1.1 werd aangepast zodat verduidelijkt wordt dat het voorschrift steeds slaat op het geheel van begraafplaats en crematorium. Op die manier wordt verduidelijkt dat uitbouw van het crematorium binnen deze zone eveneens mogelijk was. Dit was toelichtend reeds opgenomen en strookt met de opzet van het plan maar was nog niet verordenend vertaald. Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden dus tot aanpassing van de stedenbouwkundige voorschriften van het GRUP.

Bezwaren, opmerkingen en adviezen die niet leiden tot aanpassing van het plan

Hierna worden alle bezwaren, opmerkingen en adviezen weergegeven die niet leiden tot een aanpassing van het plan. Telkens wordt daarvoor ook de reden vermeld. Voor de leesbaarheid werden de verschillende bezwaren, opmerkingen en adviezen opgedeeld in onderdelen. Deze onderdelen hebben steeds betrekking op bepaalde thema's. De behandeling van de bezwaren, opmerkingen en adviezen volgens de verschillende thema's moeten steeds in samenhang met elkaar gelezen worden.
Achtereenvolgens komen aan bod: bezwaren, opmerkingen en adviezen met betrekking tot de natuurwaarden van het gebied, de stedenbouwkundige voorschriften en de relatie met de omgeving.

1. Natuurwaarden

Een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wijzen op het feitelijk gebruik van perceel 414h als begraafplaats (ingenomen met graven) en het niet zinvol zijn van dit perceel als natuurverwevingsgebied.

De aanduiding van de overdruk natuurverweving op de bestemming parkgebied waarbinnen de functies crematorium en begraafplaats een plaats krijgen, houdt in dat een duurzame instandhouding van de aanwezige natuurwaarden in het gebied gegarandeerd wordt en dat elke functie behouden kan worden zonder andere functies te verdringen of door nadere functies verdrongen. Dit betekent dat de begraafplaats (inclusief reeds gerealiseerd deel) in een groene omgeving wordt aangeduid en dat de aanduiding natuurverweving en begraafplaats niet met elkaar in tegenstrijd zijn; het gaat immers om een groene inrichting die rekening kan houden met de aanwezige natuurwaarden en die niet volledig verhard kan worden.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

Een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen vragen om naast het oude polderbosje dat op het ontwerp is ingekleurd als Vlaams ecologisch netwerk (VEN) gebied, ook de plas en het aanpalende moeras eveneens als VEN aan te duiden. Op termijn wordt hier een aanvullend stuk moeras aangelegd als compensatie voor een strook moerasbos dat verdween door de aanleg van de A11.

Het VEN is een samenhangend en georganiseerd geheel, van gebieden van de open ruimte waarin een specifiek beleid inzake natuurbehoud, gebaseerd op de kenmerken en elementen van het natuurlijk milieu, de onderlinge samenhang tussen de gebieden van de open ruimte en de aanwezige en potentiële natuurwaarden wordt gevoerd. Het VEN omvat gebieden met een duidelijke samenhang en een voldoende aaneengesloten oppervlakte. Het gebied waarover in de bezwaren, opmerkingen en adviezen sprake is, is aangeduid als parkgebied. Binnen dit voorschrift is natuurbehoud een nevengeschikte functie en alle handelingen die nodig of nuttig zijn voor deze functie zijn toegelaten. De bestemming park verhindert de concrete realisatie van een aanvullend stuk moeras ter compensatie van de strook moerasbos dat verdween door de aanleg van de A11 niet. Een bijkomende aanduiding als VEN op deze plek is vanuit dat oogpunt niet noodzakelijk.
De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

2. Stedenbouwkundige voorschriften

Een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen vragen om het stedenbouwkundige voorschrift van artikel 1.1 aan te passen zodat recreatie een ondergeschikte functie is in plaats van een nevengeschikte.

De stedenbouwkundige voorschriften in voorliggend RUP zijn gebaseerd zijn op de typevoorschriften, zoals vastgesteld door de Vlaamse Regering op 11 april 2008.

De typevoorschriften bestaan enerzijds uit de standaardtypebepaling, bepalingen die nagenoeg altijd worden gebruikt als een gebied van een bepaalde soort in een RUP worden aangeduid, en gebiedsspecifieke typebepalingen, bepalingen die ook erg frequent voorkomen, maar de keuze om ze voor een gebied te gebruiken hangt af van de gerichte keuzes die in het planningsproces gemaakt worden, of van de bestaande toestand in het plangebied. Het aangehaalde artikel betreft een parkgebied waarbinnen gebiedsspecifiek mogelijkheden zijn voorzien voor een crematorium en begraafplaats. Zowel verordenend als toelichtend wordt het kader geboden waarbinnen de verschillende nevengeschikte functies zich tot elkaar verhouden (natuurbehoud, bosbouw, landschapszorg en recreatie) en tot het crematorium en de parkbegraafplaats. Hieruit blijkt dat recreatie niet kan geïnterpreteerd worden als harde of storende recreatie maar wel eerder als vormen van recreatie die kunnen passen binnen het ruimtelijk kader (crematorium en begraafplaats). Een verdere differentiëring van het stedenbouwkundig voorschrift zodat recreatie een ondergeschikte functie wordt, is niet noodzakelijk voor het functioneren van het gebied.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

3. Relatie met de omgeving

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt opgemerkt dat de grootste begraafplaats van Brugge in de onmiddellijke omgeving van het voetbalstadion ligt en stellen zich vragen bij de beleving van deze ruimte die rust vraagt.

Met voorliggend plan wordt de bestaande begraafplaats en het crematorium bevestigd met uitbreidingsmogelijkheden en dit in een parkachtige en groen omgeving om juist de nodige rust te kunnen garanderen. In het plan-MER werd zowel de mogelijks landschappelijke impact als de geluidshinder van de omliggende ontwikkelingen (voetbalstadion en bedrijventerreinen) onderzocht. Hieruit zijn enkel noodzakelijk milderende maatregelen naar voor gekomen voor de ontwikkeling van De Spie (visuele en auditieve buffering ten opzichte van de omgeving van de parkbegraafplaats). Deze zijn vertaald in de stedenbouwkundige voorschriften bij het deelplan De Spie.
De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

De Spie

Bezwaren, opmerkingen en adviezen die leiden tot aanpassing van het plan

Overwegende dat volgende onderdelen van bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden tot aanpassingen van de verordenende delen van het GRUP of een aanvulling van de toelichtingsnota:

1. Toelichtingsnota

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gewezen op de aanwezigheid van de buurtweg, Chemin 10, Lentestraat en Kruipuit.

In antwoord hierop kan worden gesteld dat in functie van de ontwikkeling van De Spie de buurtweg zal moeten worden opgeheven. Hiertoe dient de geëigende procedure te worden gevolgd. In die deelgebieden waar buurtwegen aanwezig zijn, werd dit ter verduidelijking aangevuld in de toelichtingsnota.

2. Grafisch plan

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt opgemerkt dat plaatselijk, naar aanleiding van de werken voor de aanleg van de A11, een hertracering van de Lisseweegse Vaart is gebeurd. Er wordt gevraagd de aanduiding van de vaart in overdruk hierop aan te passen.

In antwoord hierop werd de overdruk die de Lisseweegse Vaart aanduidt op het grafisch plan aangepast aan de actuele ligging van deze waterloop.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt opgemerkt dat het perceel met kadastraal nummer N287D in eigendom is van Infrabel. Bijgevolg zou het beter als spoorweginfrastructuur, in plaats van bedrijventerrein worden in ingetekend.

In antwoord hierop werd de bestemming van het betreffende perceel aangepast naar 'gebied voor spoorweginfrastructuur'. Het betreft een zeer smal langwerpig perceel, dat aansluit bij de spoorweg Blankenberge-Brugge aan de westzijde van het plangebied.

3. Stedenbouwkundige voorschriften

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt met betrekking tot de fietssnelweg opgemerkt dat Infrabel als compensatie voor de afschaffing van de overweg Lentestraat al

een deel van dit tracé heeft gerealiseerd in de vorm van een langsweg langs de spoorlijn 51A (Brugge-Zeebrugge) en een nieuwe fietstunnel onder de spoorlijn 51 (Brugge-Blankenberge) in de tip van De Spie. Dit houdt in dat de verbinding niet langer vanaf de Sint-Pietersstraat loopt, maar via de Krinkelstraat. Er wordt geadviseerd het voorschrift op dit punt te actualiseren.

In antwoord hierop kan worden gesteld dat het stedenbouwkundig voorschrift op zich niet hoeft te worden aangepast. De omschrijving van de verbinding in het verordend voorschrift heeft immers de bedoeling te verwijzen naar de volledige fietsverbinding. In navolging van het advies werd in de toelichtende kolom wel een gedetailleerde omschrijving van de fietssnelweg toegevoegd.

In een bezwaar wordt opgemerkt dat in de stedenbouwkundige voorschriften (artikel 1.19) verboden wordt de bestaande waterlopen te dempen of ondergronds te brengen. Er wordt gevraagd te verduidelijken dat dit enkel betrekking heeft op de Lisseweegse Vaart.

In antwoord hierop werd het stedenbouwkundig voorschrift aangepast. Het betreffende voorschrift had enkel betrekking op de Lisseweegse Vaart.

Bezwaren, opmerkingen en adviezen die niet leiden tot aanpassing van het plan

Hierna worden alle bezwaren, opmerkingen en adviezen weergegeven die niet leiden tot een aanpassing van het plan. Telkens wordt daarvoor ook de reden vermeld. Voor de leesbaarheid werden de verschillende bezwaren, opmerkingen en adviezen opgedeeld in onderdelen. Deze onderdelen hebben steeds betrekking op bepaalde thema's. De behandeling van de bezwaren, opmerkingen en adviezen volgens de verschillende thema's moeten steeds in samenhang met elkaar gelezen worden.
Achtereenvolgens komen aan bod: bezwaren, opmerkingen en adviezen met betrekking tot de natuurwaarden van het gebied, mobiliteit, tekstuele opmerkingen, buffer, onteigening, zorgvuldig ruimtegebruik en de vraag naar snelle realisatie.

1. Natuurwaarden in het gebied

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat voor het wijzigen van kleine landschapselementen een vraag tot ontheffing van het verbod op wijziging moet worden ingediend bij het Agentschap voor Natuur en Bos. Er wordt gesteld dat het Agentschap hierover advies had moeten verlenen.

In antwoord hierop kan worden gesteld dat, zoals eerder aangegeven, het voorschrift met betrekking tot de inrichtingsstudie werd aangevuld om te verduidelijken wat het doel is van het behoud en/of compensatie van de aanwezige stapstenen, corridors, ... Daarnaast dient te worden opgemerkt dat een advies van het Agentschap voor Natuur en Bos met betrekking tot het wijzigen van deze elementen op planniveau niet noodzakelijk is. Deze adviesvereiste en/of toelating is hooguit van toepassing op projectniveau.
De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen worden opmerkingen geformuleerd met betrekking tot het gevoerde onderzoek in het MER. Er wordt daarbij gesteld dat de effecten van de bedrijvenzone op de weidevogels niet voldoende werden onderzocht. Aangezien geen rekening werd gehouden met de bescherming van het gebied als

weidevogelgebied. Er wordt daarbij opgemerkt dat er geen tellingen en waarnemingen in het MER worden teruggevonden. Daarnaast wordt opgemaakt dat er geen rekening is gehouden met de wettelijke aanduiding als historisch permanent grasland. Met betrekking tot deze graslanden wordt ook opgemerkt dat geen rekening werd gehouden met de ecosysteemdiensten van deze graslanden. Tot slot wordt gesteld dat bepaalde foto's in het MER bewust een ander beeld zouden proberen te schetsen van het deelgebied.

In antwoord hierop kan worden opgemerkt dat in de bezwaren voor het belang van het gebied voor weidevogels wordt verwezen naar het informatief gedeelte van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (GRS) Brugge. De informatieve kaart in het GRS verduidelijkt dat slechts een klein deel van het deelgebied wordt aangeduid in functie van de weidevogels. Daarnaast wordt in datzelfde GRS in het richtinggevend gedeelte aangegeven dat de Spie zal worden voorzien als regionaal bedrijventerrein.
Met betrekking tot de bescherming als weidevogelgebied wordt mogelijks ook gedoeld op de mogelijkheid om beheersovereenkomsten af te sluiten in gebieden die zijn aangeduid op de kaarten met de afbakening van akker- en weidevogelkerngebieden. Er worden beheerovereenkomsten aangeboden voor verschillende beheerpakketten die op heden zijn vastgelegd bij MB van 3 april 2015, zoals gewijzigd bij MB van 8 december 2016. Eén van die pakketten heeft betrekking op deze die ingezet kunnen worden voor de beheerdoelstelling soortenbescherming, en daaronder worden in artikel 81, 1° van het MB beheergebieden voor weidevogelsoorten afgebakend. Deze afbakening vormt de bijlage 12 die bij het MB is gevoegd. De Spie is niet op deze kaart opgenomen.

Het plan-MER heeft wel degelijk een onderzoek verricht naar de effecten van de herbestemming naar bedrijventerrein op de aanwezige avifauna. Volgens het richtlijnenboek fauna en flora moet in het MER wat avifauna betreft een inventaris van de soorten gebeuren op basis van literatuurgegevens. Dit is in het MER gebeurd. In de richtlijnen werden tevens geen bijkomende richtlijnen in verband met inventarisaties opgelegd. Het plan-MER voldoet dus aan het richtlijnenboek en de opgestelde richtlijnen door de dienst MER. In de discipline fauna en flora wordt meermaals gewezen op het aanwezige avifauna. Dit resulteerde ook in de milderende maatregel met betrekking tot het behoud en/of compenseren van de aanwezige ecotopen.
In het plan-MER werd een aanbeveling geformuleerd in verband met lokale weernemingen en tellingen naar de vogel- en vleermuispopulaties. Uit de tekst blijkt dat dit te maken heeft met de inplanting van windturbines, zie pagina 330 van het plan-MER: *"De mogelijkheid tot ontwikkeling van windturbineparken binnen de bestemmingen met betrekking tot bedrijvigheid, meer bepaald binnen de planelementen 'Blankenbergse Steenweg', 'De Spie' en 'Chartreuse', houden potentieel (zeer) hoge aanvaringsrisico's in met vogels en vleermuizen, daar ter hoogte van en nabij deze planelementen een aantal voorname trekroutes en (foerageer) gebieden voorkomen van vogels en vleermuizen. Lokaal kunnen er alsnog één of meerdere windturbines ingeplant worden met een beperkt aanvaringsrisico voor vleermuizen en vogels tot gevolg. Hierbij dient opgemerkt te worden dat deze windturbines mogelijks randvoorwaarden zullen worden opgelegd (bijvoorbeeld stillegging in bepaalde periodes of bij bepaalde milieukarakteristieken)."* Zoals hoger aangegeven, werd dit verduidelijkt in de toelichtingsnota.
Het plan-MER maakt inderdaad geen concrete melding van de aanduiding van een deel van deelgebied als historisch permanent grasland (HPG). Wel werd bij de bepaling van de effecten in het MER voldoende rekening gehouden met de ecologische waarde van deze gebieden. De HPG-gebieden zijn op de biologische waarderingskaart steeds als waardevol

tot zeer waardevol aangeduid. In het plan-MER wordt een oplijsting gemaakt van de biologisch waardevolle en zeer waardevolle elementen binnen het plangebied. Voor deelplan A (Sint-Pietersplas - Blankenbergse Steenweg, De Spie) gaat dit om 62,7 hectare of 17% van de totale oppervlakte. 11 hectare daarvan ligt binnen De Spie, het merendeel is vastgesteld op de HPG-kaart. De andere biologisch waardevolle elementen van De Spie zijn de waterlopen. Hierdoor wordt in het MER (pagina 306) als volgt beoordeeld over effectengroep ecotoopinname ter hoogte van De Spie*: "Bij realisatie van De Spie als bedrijventerrein gaat een niet onbelangrijke oppervlakte waardevolle ecotopen verloren. De graslanden betreffen structuurrijke permanente graslanden. Gezien het hoge natuurbehoudbelang van dergelijke graslanden en de belangrijke oppervlakte, wordt dit als significant negatief (--) beoordeeld. Indien de Lisseweegse Vaart en de zijlopen van de Zijdelingse Vaart er ingebuisd worden en/of hun oevers ingenomen, betekent dit dat deze ecotopen verloren gaan en er ook habitatverlies is voor aquatische en semi-aquatische fauna. Deze waterloop is geselecteerd als ecologische infrastructuur. Dit vormt een significant negatief (--) effect. De eventuele voorziening van een infiltratie- en bufferbekken biedt mogelijkheden tot ecotoopcreatie. Om deze te optimaliseren zijn natuurtechnische maatregelen nodig (onder andere met betrekking tot het oeverprofiel), spontane vegetatie-ontwikkeling, integratie in een bufferzone, ..."* Zoals reeds eerder aangegeven werd om dit effect te milderen een maatregel in de stedenbouwkundige voorschriften opgenomen met betrekking tot het behoud en/of compenseren van deze ecotopen.
Voor wat betreft de ecosysteemdiensten dient verder te worden opgemerkt dat deze tot op heden niet in een MER worden meegenomen. Dit kon dan ook geen deel uitmaken van het plan-MER voor het GRUP.
In antwoord op de stelling dat in het plan-MER misleidende foto's zouden worden gebruikt, kan worden gesteld dat in het MER niet enkel een fotoreportage van de bestaande situatie is opgenomen maar eveneens een tekstuele toelichting. Bovendien komen de foto's die in het bezwaar worden aangehaald uit de discipline mens, ruimtelijke aspecten en niet uit de beschrijving van de discipline fauna en flora. In functie van de discipline mens, is het logisch dat onder andere een beeld van de industriële omgeving wordt geschetst.
Er kan bijgevolg in alle redelijkheid worden geoordeeld dat het plan-MER wel degelijk rekening heeft gehouden met de waarde van de gronden die aangeduid zijn op de kaart van de historisch permanente graslanden. Daarnaast bevat het GRUP de vertaling van de nodige milderende maatregelen om binnen het deelgebied het effect van het verlies aan deze graslanden te milderen (zie voorschrift 1.11).
De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat het gebied van de Spie een potentiële waarde heeft als IVON gebied.

In antwoord hierop kan worden gesteld dat alle effecten van de invulling van het gebied de Spie met een nieuw bedrijventerrein in het plan-MER in kaart werden gebracht, dit ook voor de discipline fauna en flora. Op basis hiervan werden milderende maatregelen geformuleerd. De manier waarop met deze milderende maatregelen is omgegaan, is opgenomen onder punt 7.5.2 van de toelichtingsnota.
Bovendien dient anderzijds te worden opgemerkt dat het Natuurdecreet geen verplichting inhoudt tot afbakening van IVON (hetzij natuurverweving, hetzij natuurverbindingsgebieden) in specifieke gebieden die voldoen aan de kenmerken om als natuurverwevings- of natuurverbindingsgebied te worden afgebakend. Niet elk gebied dat voldoet aan die kenmerken moet dus afgebakend worden als IVON.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

2. Mobiliteit

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd een aantal aanbevelingen die niet in het GRUP vertaald worden, toch op te nemen. Het gaat enerzijds om de optimalisatie van de route van de buslijn 23, zodat ook het bedrijventerrein kan bediend worden. Anderzijds om het voorzien van een verbinding voor voetgangers en fietsers tussen De Spie en de bedrijvenzone ten zuiden van de spoorlijn.

In antwoord hierop kan gesteld worden dat het voorzien van de verlegging van de buslijn buiten de ruimtelijke scope van het GRUP valt. Het voorzien van een busverbinding naar het gebied kan een meerwaarde betekenen voor het voorzien van de modal split in de ontsluiting van het gebied, maar vormt er geen noodzakelijke maatregel. Daarom werd ze in het plan-MER ook als een aanbeveling opgenomen. Zoals reeds vermeld in de toelichtingsnota van het GRUP moet bij een aanvraag voor het voorzien van het bedrijventerrein een bedrijfsvervoersplan (artikel 1.15) worden opgemaakt. Op dat moment moet onder meer duidelijk worden gemaakt hoe het gebied met verschillende modi bereikbaar zal zijn.
Ook het voorzien van een langzaam verkeersverbinding tussen De Spie en het B-park wordt niet als een noodzakelijk maatregel voorzien. Uiteraard kan dit een meerwaarde betekenen, maar dit moet bekeken worden in een ruimer netwerkverhaal. In het plan wordt gekozen om in te zetten op de relatie van de fietssnelweg doorheen het plangebied. Er wordt in het plan via de stedenbouwkundige voorschriften (artikel 1.8) verplicht binnen het plangebied hiertoe de nodige ruimte te voorzien.
De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen worden suggesties geformuleerd met betrekking tot het tracé van de geplande realisatie van de fietssnelweg. Er wordt daarbij gevraagd bepaalde tracés nu reeds uit te sluiten.

In antwoord hierop kan gesteld worden dat het onderzoek naar de concrete ligging van het tracé van de fietssnelweg ter hoogte van het plangebied nog in volle ontwikkeling is. Vooral hoe de fietssnelweg er de A11 zal kruisen vormt daarbij een aandachtspunt. Dit onderzoek maakt uiteraard geen deel uit van het proces van het GRUP en zal gebeuren via de geëigende procedures (onder andere gemeentelijke begeleidingscommissie mobiliteit). Het uitsluiten van bepaalde tracés is op dit moment dus niet mogelijk. Wel werd in het GRUP ingeschreven dat bij de ontwikkeling van het bedrijventerrein de nodige ruimte dient te worden voorzien voor de aanleg van de fietssnelweg. Het verdere ontwerp van het bedrijventerrein en de fietssnelweg zullen op elkaar moeten worden afgestemd.
De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

3. Tekstuele opmerkingen

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen worden opmerkingen op de toelichtingsnota geformuleerd. Er wordt onder meer aangehaald dat er foutief wordt gesteld dat de parallelweg langs de A11 een verbinding maakt naar de 'weg' Herdersbrug.

In antwoord hierop kan worden gesteld dat de zin in de toelichtingsnota vermeldt dat de parallelweg moet instaan voor de ontsluiting van de bedrijventerreinen De Spie en Herdersbrug. Het bedrijventerrein is inderdaad, zoals in bezwaar gesteld, gelegen langs de Pathoekeweg. Maar de zin in de toelichtingsnota is op zich niet fout, aangezien er verwezen wordt naar het bedrijventerrein Herdersbrug.
De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat de nummering van de overdrukken op het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften in het deelgebied niet overeenstemmen.

In antwoord hierop kan worden gesteld dat er geen discrepantie tussen beide werd vastgesteld. De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

4. Buffer

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd de verplichte buffer tussen het bedrijventerrein en de parkbegraafplaats op het plan in te tekenen en deze een breedte van 15 meter te geven.

In antwoord hierop kan worden opgemerkt dat de buffer niet op het grafisch plan wordt aangeduid. De stedenbouwkundige voorschriften (artikel 1.13) stellen duidelijk waar de buffer moet worden voorzien zodat een grafische aanduiding op het plan niet noodzakelijk is. Daarnaast dient te worden opgemerkt dat er, onder meer vanuit het plan-MER, geen argumenten zijn om de buffer een verplichte breedte van 15 meter te geven. Er dient, zoals reeds in de stedenbouwkundige voorschriften is opgenomen, wel worden aangetoond dat de buffer voldoet aan de voorwaarden van visuele en geluidsafscherming. De breedte van de buffer dient op deze elementen te worden afgetoetst.
De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

5. Onteigening

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gewezen op de aanwezigheid van een woning in het gebied van De Spie. Men geeft aan dat de belevingswaarde van deze woning volledig zal worden weggenomen als deze in het bedrijventerrein komt te liggen. Er wordt een uitdrukkelijke wens geuit een vergoeding te krijgen voor de woning, zodat een nieuwe woning op een andere plaats kan worden aangekocht.

Voor het deelgebied van de Spie werd aan het GRUP geen onteigeningsplan gekoppeld. De betrokken landbouwers kunnen in afwachting van een ontwikkeling van het terrein de gronden blijven gebruiken. De ontwikkelaar van het bedrijventerrein zal zelf instaan voor de aankoop van de woning. Hierbij zal, conform de vigerende wetgeving, een gepaste vergoeding worden verleend.
De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

6. Zorgvuldig ruimtegebruik

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen worden opmerkingen geformuleerd met betrekking tot het zorgvuldig ruimtegebruik. Specifiek voor De Spie wordt gewezen

op het feit dat maar een deel van het plangebied nuttig bruikbaar zal zijn (30 van de 42 hectare).

In antwoord hierop wordt gesteld dat in het GRUP voldoende maatregelen (stedenbouwkundige voorschriften) worden genomen om binnen de verschillende deelgebieden zorgvuldig ruimtegebruik te bewerkstelligen (zie hoger). De Spie heeft inderdaad een specifieke vorm die een bijzondere uitdaging vormt voor de ontwikkeling als bedrijventerrein. Hierom werd reeds bij het ontwerp-GRUP niet voorzien in een ondergrond van 5.000 m², zodat kleinere bedrijven zich in deze 'Spie' zouden kunnen vestigen. Het laat daarnaast ook toe dat de minder evidente plaatsen binnen het deelgebied optimaal kunnen gebruikt worden voor het inzetten op milderende maatregelen bijvoorbeeld in functie van de waterhuishouding en creëren van specifieke ecotopen.
De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

7. Vraag naar snelle realisatie

In aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd, eens de Vlaamse Regering het deelgebied van De Spie definitief heeft vastgesteld, zo snel mogelijk van start te gaan met de verdere ontwikkeling en inrichting van het gebied.

In antwoord hierop kan worden gesteld dat gezien het deelgebied van De Spie is opgenomen binnen het GRUP. Eens het GRUP definitief is vastgesteld kunnen principieel de nodige vergunningen voor de ontwikkeling van het terrein aangevraagd worden. Tevens kan gewezen worden op het feit dat de weg waarlangs het gebied dient te ontsluiten, de parallelweg langs de A11, reeds gerealiseerd is.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

Blauwe Toren
Bezwaren, opmerkingen en adviezen die leiden tot aanpassing van het plan

Overwegende dat volgende onderdelen van bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden tot een aanvulling van de toelichtingsnota:

Een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wijzen op een onduidelijkheid met betrekking tot de relatie met het bestaande BPA Blauwe Toren Noord.

In antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen werd een verduidelijking aangebracht in de toelichtingsnota.

Bezwaren, opmerkingen en adviezen die niet leiden tot aanpassing van het plan

Hierna worden alle bezwaren, opmerkingen en adviezen weergegeven die niet leiden tot een aanpassing van het plan. Telkens wordt daarvoor ook de reden vermeld. Voor de leesbaarheid werden de verschillende bezwaren, opmerkingen en adviezen opgedeeld in onderdelen. Deze onderdelen hebben steeds betrekking op bepaalde thema's. De weerlegging van de bezwaren, opmerkingen en adviezen volgens de verschillende thema's moeten steeds in samenhang met elkaar gelezen worden.

Achtereenvolgens komen aan bod: bezwaren, opmerkingen en adviezen met betrekking tot de milieubeoordeling, strijdigheid met het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan 'Brugge', zorgvuldig ruimtegebruik en het Neptunusplan.

1. Milieubeoordeling

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat het gebied Blauwe Toren als volwaardig alternatief had moeten onderzocht worden in functie van regionale bedrijvigheid.

In het plan-MER werd geen rekening gehouden met bedrijvigheid in het gebied Blauwe Toren als nieuwe locatie voor bedrijvigheid vermits dit gebied reeds die bestemming heeft en op vandaag reeds grotendeels is ingevuld. In het kader van het plan-MER werden er, conform de bepalingen uit het DABM, locatie-alternatieven afgewogen en onderzocht voor zowel bedrijvigheid als voor een voetbalstadion. Ook in de richtlijnen van de dienst MER van 23 maart 2015 wordt de nadruk gelegd op de noodzaak aan locatie-alternatieven. Er werd daarin gevraagd om de taakstelling en behoefte verder te verduidelijk, rekening houdend met onder andere beschikbare terreinen en leegstand. In het plan-MER wordt in bijlage 1 voldoende ingegaan op de alternatieven voor bedrijvigheid. Blauwe Toren is niet beschouwd als een redelijk alternatief in het kader van het alternatievenonderzoek. Wel werd dit bedrijventerrein (bestaande bedrijvigheid) op milieueffecten onderzocht in het kader van het plan-MER en het vooropgestelde doel voor dit deelgebied (herstructureren van functies).

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

2. Strijdigheid met gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Brugge

Een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wijzen op het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan van de stad 'Brugge'. Binnen het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan 'Brugge' wordt het deelgebied Blauwe Toren aangegeven als 'te herstructureren gemengd bedrijventerrein bedrijvigheid-handel'. Echter, binnen de Bijlage IIIa: toelichtingnota (tekst) van voorliggend GRUP in 7.6.3 Gewenste ruimtelijke structuur, staat: 'Het bedrijventerrein Blauwe Toren is volledig ontwikkeld.' Dit is in tegenspraak met de ambitie die de Stad Brugge zich binnen het GRS heeft voorgenomen, namelijk het bedrijventerrein te herstructureren. Nergens in de toelichtingnota staat een motivatie van de afwijkingen van het GRS Brugge, hoewel men zou kunnen veronderstellen dat, als een beleid, zij het op hoger niveau, of op lager niveau, afwijkt van een gestelde beleidsbeslissing van een ander niveau, de reden van afwijking zou worden gemotiveerd.

Het GRUP 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge – herneming' wordt opgemaakt in uitvoering van het ruimtelijk beleid op Vlaams niveau. In het RSV wordt immers Brugge en omliggende gemeenten aangeduid als regionaalstedelijk gebied. De bindende bepalingen van het RSV bepalen verder dat het afbakenen van groot- en regionaalstedelijke gebieden door het Vlaams Gewest in GRUP's gebeurt.

Provinciale en gemeentelijke beleidsplannen (lees structuurplannen) moeten zich richten naar het RSV. Overeenkomstig artikel 2.1.7 VCRO kunnen zij daarvan slechts afwijken op grond van de motieven, bepaald in artikel 2.1.2, § 3. Van de als bindend aangeduide onderdelen kan niet worden afgeweken.

Het GRUP 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge – herneming' moet dus, vanuit een formeel oogpunt, niet getoetst worden aan de beleidsplannen op gemeentelijk niveau. Deze plannen moeten zich net richten naar het RSV.

Bovendien moet worden aangehaald dat de herstructurering waarover in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Brugge betrekking heeft op de herstructurering die in voorliggend GRUP wordt doorgevoerd (naar functies). Er is dus ook geen sprake van een afwijking ten opzichte van het GRS.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

3. Zorgvuldig ruimtegebruik

Een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wijzen op strijdigheden van dit deelplan met het BRV én het RSV wat zuinig ruimtegebruik betreft. De stedenbouwkundige voorschriften voor het zuinig ruimtegebruik op de site Blauwe Toren gaan niet veel verder dan insinueren van mogelijkheden. Waar het BRV inzet op verweving van functies en multifunctioneel ruimtegebruik, gaan de stedenbouwkundige voorschriften niet verder dan 'mogelijkheid om bepaalde diensten onder te brengen in gemeenschappelijke gebouwen', 'gemeenschappelijke en complementaire voorzieningen die inherent zijn aan het functioneren van het gemengd regionaal bedrijventerrein, zijn toegelaten', 'in functie van zorgvuldig ruimtegebruik kunnen de parkeervoorzieningen ook gebundeld worden'. Aan de hand van deze voorschriften wordt gesteld dat voorliggend GRUP, voor het deel Blauwe Toren, niet uitgaat van een maximale inzet op de leidende basisprincipes van zowel het BRV als het RSV.
Hoewel het Witboek BRV een aantal leidende principes vooropstelt als: 'meer doen met minder ruimte' door het huidige ruimtebeslag beter te gebruiken, bijkomend ruimtebeslag te verminderen, het bundelen van functies en verweven in het ruimtebeslag, blijkt binnen dit GRUP niets van dit alles. Nochtans liggen er veel mogelijkheden braak op dit terrein (herstructureren tot gedeelde parkings, hoogbouw, inzetten van restruimte, andere gedeelde faciliteiten,...)

Conform de bepalingen van de VCRO moet voorliggend GRUP uitvoering geven aan de bepalingen van het RSV. Het BRV kan op dit ogenblik nog niet zonder meer worden gebruikt als juridische basis voor voorliggend GRUP omdat dit nog niet juridisch bindend is. Het Witboek heeft geen juridische waarde en moet nog een volledige procedure doorlopen. Dit betekent dat voorliggend plan niet moet getoetst worden aan de principes die in het BRV zijn ingeschreven.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen geven echter ook aan dat voorliggend plan strijdig is met de principes van zorgvuldig ruimtegebruik van het RSV. Zoals terecht in de bezwaren, opmerkingen en adviezen aangegeven worden principes van zorgvuldig ruimtegebruik in de stedenbouwkundige voorschriften als volgt ingeschreven: *"Alle handelingen die nodig of nuttig zijn voor de realisatie van de bestemming zijn toegelaten voor zover ze rekening houden met zorgvuldig ruimtegebruik. Daarbij wordt minstens aandacht besteed aan:*

- *het optimaal gebruiken van de percelen, echter rekening houdend met de verplichtingen inzake veiligheid;*
- *de mogelijkheid om bepaalde diensten onder te brengen in gemeenschappelijke gebouwen op het bedrijventerrein;*

- *het groeperen en organiseren op het bedrijventerrein van parkeermogelijkheden voor de gebruikers en bezoekers."*

Rekening houdend met het feit dat het hier een bedrijventerrein betreft dat zo goed als volledig werd ingevuld én dat voorliggend plan in hoofdzaak is opgenomen om een herstructurering wat functies betreft mogelijk te maken, kunnen een aantal van bovenstaande principes moeilijk dwingend worden opgelegd zonder de bedrijfsvoering van de daar reeds gevestigde bedrijven in het gedrang te brengen (in tegenstelling tot de nieuw te ontwikkelen bedrijventerreinen waar dergelijke principes wel als een dwingende voorwaarde zijn opgelegd). Deze principes van zorgvuldig ruimtegebruik worden in de stedenbouwkundige voorschriften opgelegd als beoordelingscriteria voor elke stedenbouwkundige vergunning zodat voldoende garanties op zorgvuldig ruimtegebruik in de stedenbouwkundige voorschriften zijn opgenomen.

In de stedenbouwkundige voorschriften werden geen beperkingen opgelegd wat de bouwhoogte en dus het aantal bouwlagen betreft zodat in functie van hoogbouw/ruimtebeslag in het GRUP de nodige mogelijkheden worden opengehouden.
De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

4. Neptunusplan

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt verwezen naar het Neptunusplan waar een lightrail van Brugge naar Zeebrugge het bedrijventerrein een goede verbinding zou geven via openbaar vervoer en de Blauwe toren dus als A-locatie zou kunnen fungeren wat extra mogelijkheden voor kantoorruimten zou kunnen bieden.

In antwoord hierop kan worden gesteld dat de uitvoering van het Neptunusplan en voorliggend GRUP een andere finaliteit maar vooral ook een andere timing kennen. Met voorliggend plan wordt uitvoering gegeven aan de principes van het RSV door het bestemmen van een aantal stedelijke functies waaronder (bestaande en nieuwe) bedrijventerreinen. Hierbij werd een locatie-onderzoek gevoerd, een plan-MER opgemaakt en werd een ruimtelijke afweging gemaakt die vertaald werd in voorliggend GRUP. Het Neptunusplan was bij de opmaak en het voortraject van voorliggend GRUP gekend maar de concrete realisatie en uitvoering van dit plan echter nog niet. In de bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt verwezen naar de mogelijkheden die dergelijke openbaar vervoersverbinding met zich mee kan brengen in functie van de ontwikkeling van de nabijgelegen bedrijventerreinen (potenties als A-locaties).

In antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat de verwijzing naar de lightrail kadert in het Neptunusplan van de Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn (plan-MER, deel I, pagina 40-41):

"Het Neptunusplan houdt het toekomstplan in van de Lijn voor wat betreft West-Vlaanderen. Concrete doelstellingen van dit plan zijn om meer en beter openbaar vervoer te verwezenlijken waar meer reizigers gebruik van maken. Dit wordt gerealiseerd via netmanagement met volgende aspecten:

- *Maximale bereikbaarheid van woonzones, attractiepolen, ... in functie van de vervoersvraag;*
- *Regels en criteria op vlak van bedieningsniveau, comfort, commerciële snelheid, informatie, ... ;*
- *Raamwerk van knooppunten en relaties.*

Het interregionaal vervoer wordt georganiseerd als een kwaliteitsvol openbaar vervoer tussen de stedelijke gebieden via spoorgebonden of busverbindingen. Kwaliteitscriteria hierbij zijn een verbindend karakter en onderbouwing via potentieel onderzoek multimodaal verkeersmodel met als streefdoel een commerciële snelheid van 50 km/uur. Hierbij wordt gewerkt op twee sporen, namelijk het wegwerken van 'missing links' en een kwaliteitsverbetering bestaande verbindingen.

Concreet worden wenstructuren voorgesteld voor een verbinding tussen Brugge en Zeebrugge/Blankenberge, Brugge en Oostende en ook Brugge richting Torhout. Samen met de NMBS en stad Brugge voert de Lijn momenteel onderzoek naar de verschillende scenario's voor de verbinding Brugge – Zeebrugge (spoor, lightrail, tramverbinding in eigen bedding, ...). Voor de tramverbinding is momenteel een verkennende voorstudie en trechteringsstudie bezig in voorbereiding van de opmaak van een vergelijkende MKBA van de verschillende scenario's."

Het Neptunusplan maakt evenwel deel uit van de geplande ontwikkelingen die in of nabij de deelplannen van het voorliggend plan komen te liggen en een invloed uitoefenen op het globaal functioneren van het regionaalstedelijk gebied Brugge.

Er zijn op heden nog geen concrete plannen voor de implementatie van de bedoelde lightrail of tramverbinding in eigen bedding (plan-MER, deel II, pagina 80):

"In het Neptunusplan worden de mogelijke tracés voor een openbaar vervoersverbinding onderzocht, zowel voor de verbinding tussen Brugge en Zeebrugge/Blankenberge, tussen Brugge en Oostende en ook tussen Brugge en Torhout. Op dit moment is dit nog niet concreet genoeg om te beoordelen, maar verbeterde multimodale ontsluitingsmogelijkheden zijn steeds gewenst om de autoafhankelijk te verminderen."

Zolang echter deze zogenaamde lightrail van Brugge naar Zeebrugge niet concreet wordt ingeplant en wordt gerealiseerd, zijn er echter te weinig juridische garanties dat deze bedrijventerreinen ook effectief gaan functioneren als A-locatie en extra mogelijkheden voor kantoorruimten kunnen opnemen. Er kan met andere woorden momenteel niet worden uitgegaan van een gerealiseerde lightrail en dus evenmin van Blauwe Toren als A-locatie.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

Sint-Pietersplas Blankenbergse Steenweg

Bezwaren, opmerkingen en adviezen die leiden tot aanpassing van het plan

Overwegende dat volgende onderdelen van bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden tot aanpassingen van de verordenende delen van het GRUP of een aanvulling van de toelichtingsnota:

1. Toelichtingsnota

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd om het recreatiegebied te beperken tot de activiteiten rond de Sint-Pietersplas en voor de overige gronden de landbouwbestemming te behouden. Er wordt gesteld dat voor de invulling van dit gebied

geen reële behoefte werd aangetoond en dat de aansnijding van dit gebied niet strookt met de principes van het RSV.

Voorliggend GRUP betreft de herneming van een aantal door de Raad van State vernietigde deelplannen uit het GRUP 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge' zoals door de Vlaamse Regering definitief vastgesteld op 4 februari 2011. Met dit voorliggend plan wordt niet gewijzigd aan de visie die op het regionaalstedelijk gebied Brugge werd ontwikkeld en waar een overlegproces aan voorafging. De principes en ruimtelijke concepten werden door de Raad van State bij deze vernietigingsprocedures niet in vraag gesteld en zijn nog steeds actueel. In het kader van voorliggend GRUP worden op basis van voortschrijdend inzicht en een nieuw milieuonderzoek een aantal herbestemmingen doorgevoerd die kaderen binnen deze visie. In de toelichtingsnota wordt in hoofdstuk 5 en opnieuw bij elk deelplan ingegaan op de ruimtelijke visie die aan de basis van voorliggend GRUP ligt. In het RSV wordt aangehaald dat de regionaalstedelijke gebieden omwille van hun verzorgingsniveau, hun stedelijke voorzieningen en hun economische structuur een belangrijke plaats innemen in de ruimtelijke structuur van Vlaanderen. Het beleid in de regionaalstedelijke gebieden is gericht op het maximaal benutten van de bestaande en toekomstige stedelijke potenties. Net zoals de grootstedelijke gebieden hebben regionaalstedelijke gebieden – weliswaar op een lager niveau – in kwantitatief en kwalitatief opzicht grote potenties om een belangrijk aandeel van de groei inzake bijkomende woongelegenheden, stedelijke voorzieningen en ruimte voor economische activiteiten op te vangen. Dit houdt ook in dat een aanbodbeleid moet gevoerd worden om, behalve de stedelijke ontwikkeling te stimuleren, ook de lintontwikkeling te stoppen en het buitengebied van stedelijke ontwikkeling te vrijwaren. Onder meer volgend ontwikkelingsperspectief voor stedelijke gebieden staat voorop in het RSV: het inplanten van (stedelijke) voorzieningen afgestemd op het belang van het stedelijk gebied en het optimaliseren van de aanwezige recreatieve en toeristische voorzieningen, onder meer in het historische stadsgedeelte.

Het voorzien van extra recreatief groen en recreatie op stedelijk niveau binnen het regionaalstedelijk gebied Brugge is dan ook in overeenstemming met de principes van het RSV. In het kader van het afbakeningsproces van het regionaalstedelijk gebied Brugge werd met betrekking tot recreatie en toerisme volgende uitgangspunten naar voor geschoven:

- Optimaliseren van de toeristisch-recreatieve structuur op het regionaalstedelijk niveau;
- Bijkomende recreatieve activiteiten kaderen in het geheel van de concepten.

Binnen deze visie wordt gesteld dat de verblijfsrecreatieve structuur in open lucht versterkt kan worden in de omgeving van de Sint-Pietersplas. Ook moet druk veroorzaakt door recreatie in randstedelijke groengebieden als Tillegembos, Tudor en Beisbroek opgevangen worden door een grotere toegankelijkheid van andere randstedelijke groengebieden (onder meer Sint-Pietersplas). De site van de Sint-Pietersplas moet verder worden ontwikkeld voor open lucht recreatie, geënt op de waterrecreatie, waarbij wordt nagegaan of in bijkomende orde groen ter versterking van de recreatie kan voorzien worden. In combinatie met een bufferfunctie ten aanzien van bedrijvigheid op langere termijn, is uitbreiding in noordelijke richting gewenst. Ook in de mogelijkheid voor verblijfsaccommodatie ten bate van sportkampen of kampeervoorzieningen kan voorzien worden.

Als gevolg van de bezwaren, opmerkingen en adviezen hierover werd de toelichtingsnota op dat punt aangevuld.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen worden vragen gesteld bij de bestemming van de Blankenbergse Dijk. Deze vindt in het zuiden en het oosten geen ontsluiting. Ook worden heel wat opmerkingen gemaakt over de fiets- en voetgangersverbinding op de Blankenbergse Dijk (waar aantakken en aansluiten).

De Blankenbergse Dijk werd aangeduid als parkgebied in functie van een eerder afschermende functie tussen de zachtere bestemmingen landbouw en recreatie aan de westelijke zijde en de hardere bestemmingen bedrijvigheid en stedelijke activiteiten aan de oostelijke zijde. De historische dijk krijgt op een functionele wijze een plaats en wordt als zelfstandig en duidelijk herkenbaar landschapselement geïntegreerd.

Bovenop de Blankenbergse Dijk werd een fietsverbinding ingetekend die enerzijds via een aftakking ter hoogte van de Spreeuwenstraat de verbinding moet realiseren met brug voor langzaam verkeer over de N31 en anderzijds de toegang tot het bedrijventerrein en de zone voor stedelijke activiteiten moet garanderen. Het is geenszins de bedoeling van deze indicatieve dubbele pijlaanduiding op het grafisch plan om de enige aantakkingspunten in het zuiden en noorden aan te duiden. Met andere woorden een aantakking van deze fietsverbinding noordelijk op de N31 is niet de bedoeling. Dit wordt dan ook verduidelijkt in de toelichtingsnota. Omdat de precieze aftakkingen ter hoogte van het bedrijventerrein en ter hoogte van de zone voor stedelijke activiteiten bepaald worden bij de concrete inrichting van het terrein is deze indicatieve aanduiding geplaatst op de volledige parkbestemming van de Blankenbergse Dijk.

Als gevolg van deze bezwaren, opmerkingen en adviezen werd in de toelichtingsnota de functie van de Blankenbergse Dijk als park en landschappelijk structurerend element én het belang van de fietsverbinding (inclusief aansluitingspunten) gemotiveerd.

2. Grafische plan en stedenbouwkundige voorschriften

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen worden vragen gesteld bij landschappelijke buffer die wordt voorzien in artikel 2.15 en artikel 3.21 (nu 3.20). Zo worden vragen gesteld bij het toelaten van brandwegen en wordt gesteld dat de buffer niet mag worden voorzien op het recreatiedomein.

Deze buffer wordt enkel voorzien op de bestemmingen van artikel 2: gebied voor stedelijke activiteiten Blankenbergse Steenweg en artikel 3: gemengd bedrijventerrein Blankenbergse Steenweg dus niet op de Blankenbergse Dijk zelf of in het recreatiegebied. De opmerking met betrekking tot het toelaten van de brandwegen is terecht; deze buffer, die als gevolg van de milderende maatregelen, moet opgevat worden als een landschappelijk visuele buffer zou deze functie kunnen verliezen als gevolg van de aanleg van brandwegen. De stedenbouwkundige voorschriften in artikel 2.15 en artikel 3.20 zijn in die zin aangepast.

Een aanzienlijk aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wijzen op het ontbreken van stimuli om zuinig om te gaan met de ruimte op het terrein zelf meer bepaald de overmaatse parkeergelegenheid. Hierbij wordt in hoofdzaak gefocust op de omstandigheid dat voor het stadion voorzien wordt in een parking van 7.200 voertuigen op maaiveldniveau in plaats van te voorzien in een gelaagde parkeerruimte (2 of meerdere lagen, al dan niet gecentraliseerd) die minder ruimte in beslag zou nemen. Een parking van 22 hectare op maaiveld zal ook een grote landschappelijke en ruimtelijke impact hebben. Gelaagd parkeren niet toelaten omwille van het beeldbepalende in het landschap is niet correct. Het

meerlaags parkeren op de site kan een oplossing bieden voor zowel milieu- als verkeerstechnische problemen. Het zou dan ook als dwingend moeten opgenomen worden. Het enige voordeel van gelijkvloers parkeren is van economische aard.

In overeenstemming met deze bezwaren, opmerkingen en adviezen werden de stedenbouwkundige voorschriften op dat punt bijgesteld. Er is in artikel 2.5 het volgende opgenomen: *"Het voorzien van een gemeenschappelijk parkeeraanbod voor het stadion en het aangrenzend bedrijventerrein Blankenbergse Steenweg is verplicht. Deze parkeervraag moet gegroepeerd en/of meerlagig (bovengronds en al dan niet in verschillende volumes) uitgevoerd worden. ."* Uit het plan-MER bleek dat ondergronds parkeren niet aangewezen is omdat er aanzienlijke negatieve milieueffecten aan verbonden zijn op het vlak van waterkwaliteit (irreversibele zoutflux) en archeologie. Daarom is enkel gelaagd (bovengronds) en/of gegroepeerd parkeren toegelaten.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd waarom het niet mogelijk is het fietspad op de Blankenbergse Dijk te leggen.

Het stedenbouwkundig voorschrift in artikel 5.4 stelt dat 'een verbinding gerealiseerd wordt voor de zachte weggebruiker langs de Blankenbergse Dijk en de bestaande wegenis'. Bedoeling is steeds geweest dat de fietsverbinding gerealiseerd zou worden op de Blankenbergse Dijk. In navolging van de bezwaren, opmerkingen en adviezen hierover werd het stedenbouwkundig voorschrift aangepast.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gewezen op de bestaande zonevreemde horecazaak die in het noorden van de zone voor stedelijke activiteiten gelegen is. Voor deze zonevreemde horecazaak, die hier reeds meer dan 140 jaar ter plekke aanwezig is, werden geen stedenbouwkundige voorschriften opgenomen die een bestendiging en uitbreiding van deze functie mogelijk maakt. Deze zaak wordt enkel toelichtend vermeld maar verordenend niet bevestigd. Deze zaak kan immers haar activiteiten binnen de zone voor stedelijke activiteiten uitbaten precies gelet op het feit dat er in de week dagschotels geserveerd worden en in het weekend (ook wanneer er matchen zijn) familiefeesten plaatsvinden. De bezwaren, opmerkingen en adviezen vragen een rechtszekere oplossing met bevestiging van de zonevreemde functie. Ook wordt gevraagd naar een rechtstreekse ontsluiting op de N31 en de garantie dat de horecazaak open kan blijven tijdens (risico)matchdagen. Bijkomend wordt gevraagd om de horecazaak niet langer in het onteigeningsplan op te nemen.

Het ontwerp-GRUP voorzag geen afzonderlijk stedenbouwkundig voorschrift voor deze zonevreemde horecazaak. Het stedenbouwkundig voorschrift stelt immers dat alle bij een stadion behorende ondersteunende activiteiten toegelaten zijn voor zover ze geïntegreerd worden in het stadiongebouw. In de toelichtingsnota wordt deze zonevreemde horecazaak bij de beschrijving van de bestaande toestand vermeld maar werden er bij de visie op het gebied geen ontwikkelingsperspectieven aangekoppeld.

Uit de bezwaren, opmerkingen en adviezen blijkt dat deze zonevreemde horecazaak kennelijk niet onder deze bepalingen (aan een stadion behorende ondersteunde activiteiten) te klasseren valt.

In het plan-MER wordt enkel impliciet verwezen naar het bestaan van deze horecazaak. Er wordt immers gesteld dat de planelementen vaak verschillende onderdelen bevatten, deels

ontwikkeld en deels nieuw te ontwikkelen. Zonder hierbij te detailleren, kan geredeneerd worden dat ook deze zonevreemde horecazaak een bestaande ontwikkelde site betreft.

In de bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd om rechtstreeks te ontsluiten op de N31. Dit aspect werd niet onderzocht in het plan-MER; bovendien worden er geen argumenten aangehaald waarom de op vandaag bestaande ontsluiting naar de N371 ook in de toekomst niet kan volstaan.

Als gevolg van deze bezwaren, opmerkingen en adviezen werd in artikel 2.2: zone voor stedelijke activiteiten een bepaling toegevoegd die het voortbestaan (met beperkte uitbreidingsmogelijkheden) van deze zonevreemde horecazaak garandeert en de ontsluiting vastlegt. Ook in de toelichtingsnota is aangevuld dat deze zaak ter plaatse kan blijven bestaan en uitbreiden en werd de ontsluiting omschreven. Omwille van de bestendiging van deze horecazaak is het logisch om deze gronden niet langer in het onteigeningsplan op te nemen. Het onteigeningsplan werd op dat vlak aangepast (zie hoger in het besluit).

Een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen geven aan dat de ontsluiting van de nieuwe recreatiezone ten oosten van de Blankenbergse Dijk best gebeurt via de Sint-Pietersmolenstraat en niet via de trage wegverbinding op de Blankenbergse Dijk. Het is tevens niet duidelijk wat de plannen zijn met de parking die nu gelegen is op de Dijk zelf. Wordt deze verlegd naar het oosten van de Dijk of wordt de bestaande parking ook benut voor de nieuwe recreatieve ontwikkeling?

Met betrekking tot de bestaande parking, klopt het dat deze op vandaag aanwezig is op de Blankenbergse Dijk. Deze parking is afgestemd op het huidig gebruik en kan niet meer uitbreiden. Nieuwe bijkomende parkeerplaatsen moeten worden voorzien in het recreatiegebied ten oosten van de Blankenbergse Dijk. Dit betekent concreet dat de parkeervoorzieningen in het zuiden van het gebied worden geconcentreerd zoals in de toelichtingsnota staat omschreven. De stedenbouwkundige voorschriften worden voor de bestaande parking aangevuld; dit houdt in dat het voorschrift voor parkgebied wordt aangevuld met bepalingen over de bestaande parking. In het stedenbouwkundig voorschrift (artikel 5.1) voor dag- en verblijfsrecreatie is reeds opgenomen dat de aanleg van een parking niet is toegelaten in het gebied langs de westelijke zijde van de Blankenbergse Dijk.

De Blankenbergse Dijk wordt bestemd als parkgebied met daarbij een fiets- en voetgangersverbinding. De bestaande functie voor het gemotoriseerd verkeer, ontsluiten van de terreinen van Sport Vlaanderen en randfaciliteiten rond de plas (en bijhorende parking) en de bestaande aangelanden en landbouwbedrijven, van het deel ten zuiden van de Spreeuwenstraat blijft daarbij behouden. De toegang tot het hele recreatiegebied (en dus tot de parkeerinfrastructuur) gebeurt via de Blankenbergse Dijk. Het is echter zo dat men via de N371 of N9, eerst op de Sint-Pietersmolenstraat terecht komt en vervolgens via een stukje Blankenbergse Dijk op de parking terecht komt. Dit wordt als gevolg van deze bezwaren, opmerkingen en adviezen in de toelichtingsnota aangevuld.

Een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wijzen op een ongelijke behandeling van een ruimtelijk gelijkaardige situatie met betrekking tot de woningen die opgenomen zijn binnen de bestemming 'gebied voor dag- en verblijfsrecreatie'. Er wordt aangehaald dat

het stedenbouwkundig voorschrift enkel permanent wonen toelaat in de gebied ten westen van de Blankenbergse Dijk en dat er geen bepalingen zijn opgenomen voor de bestaand vergunde woningen ten oosten van de Blankenbergse Dijk.

In antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen kan gesteld worden dat gezien de ruimtelijk gelijkaardige situatie de stedenbouwkundige voorschriften voor het gebied voor dag- en verblijfsrecreatie werden aangepast zodat permanent wonen in het hele gebied is toegelaten voor bestaande vergunde of vergund geachte woningen.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd om te verduidelijken wat wordt bedoeld met 'een zone van 24 meter breed die moet gevrijwaard blijven'. Er wordt aangedrongen op duidelijke stedenbouwkundige voorschriften gericht op de landschappelijke en ecologische waarde van deze dijk.

Het vrijwaren van een zone van 24 meter breed op de Blankenbergse Dijk is een milderende maatregel die in het kader van de plan-MER vanuit de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie werd geformuleerd. Deze milderende maatregel heeft tot doel het behoud van de ruimtelijke samenhang en de landschappelijke en cultuurhistorische waarde van het gebied als randvoorwaarde in te schrijven. De Blankenbergse Dijk is landschapshistorisch van belang. Het behoud van het cultuurhistorische profiel van de dijk is belangrijk. Dit betekent concreet dat geen massieve groenbuffer wordt nagestreefd maar graslanden, boomgaarden in combinatie met perceelsrandbegroeiing (bijvoorbeeld hagen, houtkanten, knotbomen). In antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen werden de betreffende stedenbouwkundige voorschriften op dat punt aangevuld.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gewezen op het feit dat de inrichting van de Blankenbergse Dijk en ook de aanleg van de fiets- en voetgangersverbinding de toegang tot de achterliggende (landbouw)gebouwen niet onmogelijk mag maken. Er wordt gevraagd om het toekomstige wandel/fietspad op de Blankenbergse Dijk oostelijk te verplaatsen en recht van uitweg vanuit de loods te voorzien of een uitgang te creëren via het geplande industrieterrein. Er wordt in de bezwaren, opmerkingen en adviezen gewezen op de huidige hinder die er bestaat en wordt veroorzaakt door het recreatief fietsverkeer.

Het recreatief fietsverkeer waarin in de bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gewezen, heeft betrekking op het fietsverkeer doorheen de Spreeuwenstraat en niet vanop de Blankenbergse Dijk ter hoogte van het betreffende landbouwbedrijf. Hierover wordt in het voorliggend GRUP geen uitspraak gedaan. Het is echter correct dat de toegang tot de bestaande landbouwbedrijven (inclusief loodsen) door de aanleg van een fiets- en voetgangersverbinding en het parkgebied niet mag worden afgesloten. Daartoe werden de stedenbouwkundige voorschriften voor het parkgebied aangepast.

Een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen stellen dat een buffer moet worden voorzien tussen de bedrijvenzone en de recreatiezone in het zuiden. Het groenscherm van 15 meter moet echter worden voorzien tegen de bedrijfsgebouwen. Er wordt gevraagd om dit zo te wijzigen dat het groenscherm tegen de perceelsgrens van de recreatiezone moet worden voorzien.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen hebben betrekking op artikel 3.15 bij de bepalingen over buffers op het bedrijventerrein. Hierin worden echter 2 buffers door elkaar gehaald. Enerzijds gaat het om de buffer ten opzichte van de zuidelijke recreatiezone en anderzijds om een gesloten groenscherm ten opzichte van de Blankenbergse Dijk. Deze laatste buffer komt als milderende maatregel uit het plan-MER. Het stedenbouwkundig voorschrift werd aangepast zodat deze onduidelijkheid is weggewerkt.

Bezwaren, opmerkingen en adviezen die niet leiden tot aanpassing van het plan

Hierna worden alle bezwaren, opmerkingen en adviezen weergegeven die niet leiden tot een aanpassing van het plan. Telkens wordt daarvoor ook de reden vermeld. Voor de leesbaarheid werden de verschillende bezwaren, opmerkingen en adviezen opgedeeld in onderdelen. Deze onderdelen hebben steeds betrekking op bepaalde thema's. De behandeling van de bezwaren, opmerkingen en adviezen volgens de verschillende thema's moeten steeds in samenhang met elkaar gelezen worden.
Achtereenvolgens komen aan bod: bezwaren, opmerkingen en adviezen met betrekking tot mobiliteit, zone voor verblijfs- en dagrecreatie, het programma en de ruimtebehoefte van het stadion, buffering, fauna en flora, de stedenbouwkundige voorschriften, milieubeoordeling, planbaten, water, zuinig ruimtegebruik, Vagevuurwijk, Ruimtelijk Veiligheidsrapport, economische impact, vakantiewoningen, verlies van eigendom, bouwkundig erfgoed en goed bestuur en rechtszekerheid.

1. Mobiliteit

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat de referentiecijfers uit het plan-MER de geplande woonontwikkeling aan Sint-Pietersmolenwijk (creëren van +/- 400 wooneenheden + 2 woonzorgcentra en bijhorend serviceflatcomplex) en het aanzuigeffect van de A11 niet wordt meegenomen in het referentiescenario BAU 2020.

In antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat het plan-MER wel degelijk de geplande woonontwikkeling aan Sint-Pietersmolenwijk en het aanzuigeffect van de A11 heeft meegenomen.

In het plan-MER wordt de referentiesituatie 2020 als volgt omschreven (plan-MER, deel II, pagina 40-42):

"*De realisatie van de A11 vervolledigt de ontsluitingsmogelijkheden voor het gemotoriseerd verkeer en is vooral voor planelement Sint-Pietersplas – Blankenbergse Steenweg – De Spie zeer relevant. De ontsluiting richting oosten (zijde Knokke-Heist, Antwerpen, ...) neemt sterk toe. De realisatie van de A11 (en aanverwanten) is opgenomen in de referentiescenario zoals doorgerekend met het provinciaal verkeersmodel West-Vlaanderen (zie hieronder).*

Behalve de aanleg van de nieuwe verbinding is eveneens de heraanleg van het op- en afrittencomplex Blankenbergse Steenweg opgenomen. De zuidelijke knoop wordt voorzien als dubbelstrooksrotonde met een bypass komende van de N31-Expresweg zuid richting Blankenbergse Steenweg zuid. Enkel de zuidelijke tak van de Blankenbergse Steenweg heeft een dubbelstrooksaansluiting op de rotonde. Zoals voorzien in het mobiliteitsplan Brugge wordt de industriezone Pathoekeweg / Herdersbrug ook ontsloten door middel van een noordelijke parallelroute naar de rotonde.

De noordelijke knoop is een verkeerslichtengeregeld kruispunt.

(...)

1.3.2 Doorrekening provinciaal verkeersmodel West-Vlaanderen

In het kader van de actualisatie van deze plan-MER zijn er doorrekeningen gebeurd voor 2 referentiescenario's. Wegens de relatief grote verkeersimpact van een voetbalwedstrijd is er gekozen voor één referentiescenario zonder stadion (dat wil zeggen zonder wedstrijd, referentiescenario 1) en één met stadion (referentiescenario 2, Jan Breydelstadion, 25.000 zitplaatsenzitplaatsen).

Omdat het voetbal enkel in de avondspits relevant is, werd voor referentiescenario 2 enkel de avondspits doorgerekend. De ochtendspits berekend voor referentiescenario 1 is ook van toepassing voor referentiescenario 2.

Er werd verder uitgegaan van het scenario BAU2020. Om de effectbeoordeling zo zuiver mogelijk te houden, is gekozen om de desbetreffende ontwikkelingen uit de doorrekeningen te halen en het bestaande BAU-2020 en aan te passen in de nieuwe doorrekening zijn:

- *Chartreuse: 20,5 hectare gemengd regionaal bedrijventerrein voor kantoor(achtigen), gebied tussen N31, E40, N397 en spoorlijn;*
- *De Spie: 30 hectare gemengd regionaal bedrijventerrein.*

Hieronder wordt een beknopte beschrijving van de resultaten geboden. Meer details kunnen teruggevonden worden in bijlage 3.

Referentiescenario 1

Ochtendspits

Figuren B1.1 – B1.4 van de bijlage

Tijdens de ochtendspits bedraagt de verkeersbelasting op de Expresweg vanaf de E40 tot aan het complex met de Bevrijdingslaan 2 900 tot 3 200 pae/uur in noordelijke rijrichting. Voorbij dit complex daalt de verkeersbelasting tot ongeveer 2 300 pae/uur. In de andere richting is het verschil minder groot.

Ten noorden van het complex met de Bevrijdingslaan bedraagt de verkeersbelasting ongeveer 1 400 pae/uur. Ten zuiden van dit punt rijden 1 600 tot 2 000 pae/uur richting E40. Op de A11 rijden 1 000 pae/uur komende van de Expresweg richting E34 en ongeveer 650 pae/uur in de andere richting.

De ruimere omgeving van De Spie (inclusief Blauwe Toren, B-Park, ...) wordt tijdens de ochtendspits vooral bereikt via de Blankenbergse Steenweg. Hier rijden er 580 pae/uur van de Expresweg in zuidelijke richting. Via de Pathoekeweg wordt vooral verkeer aangevoerd vanuit het zuiden.

De verkeersbelasting op de Koning Albert I-laan ter hoogte van de Chartreuseweg bedraagt tot 1 100 pae/uur richting Brugge en 660 pae/uur richting E40.

Op de Autobaan bij Lac van Loppem rijden 700 pae/uur richting E40 of Brugge en 250 pae/uur in de andere rijrichting.

<u>Avondspits</u>

Figuren B1.5 – B1.8 van de bijlage

De verkeersbelasting op de Expresweg ligt op de meeste plaatsen tussen 2 600 en 3 300 pae/uur per richting. Het drukste punt bevindt zich tussen de Koning Albert I-laan en de Koningin Astridlaan, met 3 000 pae/uur in noordelijke rijrichting en bijna 3 300 pae/uur naar het zuiden. Net ten zuiden van de Blankenbergse Steenweg bedraagt de verkeersbelasting 2 200 pae/uur naar het noorden en 2 500 pae/uur richting E40. De verkeersbelasting op de A11 net ten oosten van de Expresweg bedraagt tot 1 000 pae/uur richting Expresweg en 1 300 pae/uur richting E34. 0

De Blankenbergse Steenweg vormt een belangrijke ontsluitingsas van De Spie (en omgeving) tijdens de avondspits. Hier rijden 840 pae/uur richting Expresweg en 750 pae/uur in de andere rijrichting.

Het regionaal bedrijventerrein heeft vooral een groot aandeel in het wegrijdend verkeer tijdens de avondspits: bijna 600 pae/uur komen van het bedrijventerrein. Op de Pathoekeweg rijden eveneens bijna 530 pae/uur van het regionaal bedrijventerrein naar het noorden. Ongeveer 610 pae/uur afkomstig van het regionaal bedrijventerrein rijden op de Pathoekeweg in zuidelijke richting naar de R30.

De verkeersbelasting op de Koning Albert I-laan ter hoogte van de Chartreuseweg bedraagt ongeveer tot 950 pae/uur richting Brugge en 760 pae/uur richting E40. Op de Autobaan bij Lac van Loppem rijden 550 pae/uur richting E40 of Brugge en 180 pae/uur in de andere rijrichting."

Referentiescenario 2

Avondspits

Figuren B2.1 – B12.8 van de bijlage

In dit referentiescenario zijn ten opzichte van referentiescenario 1 de voetbalactiviteiten toegevoegd tijdens de avondspits. Deze voetbalactiviteiten zijn in het verkeersmodel allemaal naar 1 zone geleid. In realiteit is het zo dat waarschijnlijk talrijke parkings in de buurt gebruikt worden, waardoor het verkeer in realiteit meer gespreid is.

Op de selected link analyse van het Jan Breydelstadion is te zien dat het grootste deel van het autoverkeer via de Expresweg en de Gistelsesteenweg komt. Een grote stroom komt echter ook vanuit het westen via de Gistelsesteenweg. De grote verkeersstromen zorgen ook in de ruimere omgeving van het stadion en van Brugge voor een toename van de verkeersbelasting. Enkel op en in de omgeving van de Gistelsesteenweg is een daling van de verkeersbelasting te zien. Dit komt doordat het verkeer dat er normaal zit weggeduwd wordt door het verkeer dat richting voetbalstadion rijdt.

Vanop grotere afstand komt verkeer (in volgorde van belangrijkheid) vooral via de E40 kant Gent, de E403, E40 kant Oostende (via complex Jabbeke) en de A11. Het is echter duidelijk dat er ook veel routes gevolgd worden over het onderliggende weggennet om de grote verkeersstromen en de bijhorende verkeersproblemen zo veel mogelijk te vermijden.

Deze alternatieve routes bevinden zich zowel ten oosten (rond centrum Brugge) als ten westen van de Expresweg."

Zoals aangegeven in het plan-MER deel 2 op pagina 40, maakt de gerealiseerde A11 deel uit van de referentiesituatie 2020. Deze weg werd dan ook meegenomen in de verkeersmodellering met het provinciaal verkeersmodel. Er werd bij de verkeersmodellering dus wel degelijk rekening gehouden met de geplande wegenprojecten, zoals de A11. Het studierapport dat als bijlage 3 bij het plan-MER is gevoegd, bevestigt dit. Dit rapport omschrijft de aanpassingen aan het toekomstscenario BAU 2020 nader. De infrastructuurwerken die aan de A11 zijn gepland, werden in het model meegenomen (pagina 8-9 van het studierapport).

De mobiliteitseffecten zijn voorts tevens beoordeeld in functie van de aantrekkelijkheid van de verschillende vervoersmodi (pagina 4 van het studierapport). Dit betekent dat het aanzuigeffect van een weg (zoals de A11) in het plan-MER-onderzoek werd meegenomen. De realisatie van een weg maakt immers dat de auto een aantrekkelijke(re) vervoerskeuze is. De effectbeoordeling voor de discipline mobiliteit heeft dus met het (potentieel) aanzuigeffect van de A11 rekening gehouden. In het MER worden zonder milderende maatregelen sterk significant negatieve effecten (score -3) op het vlak van mobiliteit vastgesteld. Daarom worden in het MER maatregelen voorgesteld om deze aanzienlijke effecten te milderen en wordt het resteffect na het nemen van deze milderende maatregelen eveneens ingeschat.

In het plan-MER wordt voor de beschrijving van de huidige situatie gebruik gemaakt van doorsnedetellingen op de gewestwegen. Op pagina 30 van deel 2 van het MER wordt aangegeven dat voor de Expresweg gegevens opgevraagd werden van juli tot oktober 2014 om een inschatting te kunnen maken van het effect van toeristisch verkeer. Zoals aangegeven op pagina 41 van deel 2 van het MER, is een doorrekening gebeurd met het provinciaal verkeersmodel West-Vlaanderen. In het richtlijnenboek Mens-mobiliteit wordt op pagina 62 duiding gegeven bij dit model. Op pagina 63 van het richtlijnenboek staat het volgende vermeld: "Uit dit validatieproces blijkt dat ze betrouwbare resultaten opleveren voor strategische planningsprocessen. De berekende intensiteiten op de hoofdassen in het verkeersmodel geven op een betrouwbare wijze de verwachte hoeveelheid verkeer weer, waarbij echter in congestieomgevingen eerder de vraag (de hoeveelheid verkeer dat op dat deel van het wegennet zou willen rijden) dan de effectieve hoeveelheid verkeer op de spitsuren wordt weergegeven. De reële intensiteiten zijn dan lager door een spreiding van de drukte buiten het spitsuur." De uitgevoerde modelleringen volstaan voor een plan-MER voor een strategisch planningsproces, zoals een afbakening van een regionaalstedelijk gebied.

In het plan-MER deel 2 wordt op pagina 80 ingegaan op de cumulatieve mobiliteitseffecten van het plan en de ontwikkelingen die gepland zijn in de omgeving. Voor de ontwikkeling van de Sint-Pietersmolenwijk werd, buiten het kader van voorliggend plan, een plan-MER screening opgesteld (SCRPL16164) waarin aangetoond werd dat er geen aanzienlijke milieueffecten te verwachten zijn.

Wat de ontwikkeling van de Sint-Pietersmolenwijk betreft, is te verwijzen naar de volgende passages uit het plan-MER (plan-MER, deel II, pagina 52 en 80):

"In de Sint-Pietersmolenstraat bedraagt het verkeer gerelateerd aan het planelement 's ochtends circa 30 pae/uur en 's avonds 20 pae/uur. In de referentietoestand rijden hier

respectievelijk 500 pae/uur en 710 pae/uur. De stijging ligt dus tussen 3% en 6%. Dit is beperkt.

Het risico op sluipverkeer is beperkt omwille van de beschikbare infrastructuur op hoger niveau. De Sint-Pietersmolenstraat heeft in principe een verhoogd risico op sluipverkeer, maar het verkeersmodel toont aan de toename van het verkeer hier beperkt is."

"De ontwikkeling van Sint-Pietersmolenwijk ter hoogte van de Oostendse Steenweg en het station Sint-Pieters Brugge zal de intensiteiten op het omliggende wegennet doen toenemen. Dit komt dan bovenop de intensiteiten gegenereerd door bedrijvigheid en/of voetbalstadion op de site Blankenbergse Steenweg en De Spie. Voornamelijk op de N31 is dit het geval. Afhankelijk van de omvang van de woonwijk zal dit in meer of mindere mate het gevolg zijn. De verkeersgeneratie van een woonwijk is echter meestal relatief beperkt zodat het cumulatief effect laag ingeschat wordt."

De ontwikkeling van deze woonwijk werd aldus wel degelijk meegenomen in de effectbeoordeling en de referentiesituatie 2020. De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat er in de discipline mobiliteit geen rekening is gehouden met het kustverkeer.

In antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat wel degelijk met het kustverkeer rekening is gehouden.

Op pagina 30 van deel II van het plan-MER wordt uitdrukkelijk aangegeven dat er voor de N31, ter hoogte van kilometerpunt 8,5, telgegevens werden opgevraagd bij AWV voor de periode juli-oktober 2014 om een inschatting van het effect van toeristisch verkeer te kunnen maken.

Bovendien wordt in het plan-MER aangegeven dat de verkeersintensiteiten overeenkomstig het gehanteerde verkeersmodel (dat gebaseerd is op gegevens voor 2020 en waarmee de doorrekeningen zijn gebeurd voor de mobiliteitseffecten te berekenen) hoger liggen dan de tellingen die in 2014 hebben plaatsgevonden (plan-MER, deel II, pagina 48 en 49). Ook de impact van het toeristisch verkeer bleek zeer beperkt. Zodoende werd geconcludeerd dat het representatief is om verder te werken met de gegevens uit het multimodaal verkeersmodel.

Vermits er wel degelijk rekening werd gehouden met het kustverkeer in de berekening van de mobiliteitseffecten, missen de bezwaren feitelijke grondslag.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat er geen rekening is gehouden met voetbalmatchen die op weekdagen om 19 uur starten.

In antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat er wel degelijk rekening is gehouden met de mogelijkheid om voetbalmatchen op weekdagen te organiseren en de (cumulatieve) mobiliteitseffecten die hierdoor ontstaan.

In het plan-MER deel 2 wordt op pagina 80 ingegaan op de cumulatieve mobiliteitseffecten van het plan en de ontwikkelingen die gepland zijn in de omgeving.

Ter zake kan verwezen worden naar pagina 47-49 van deel II van het plan-MER, waarin als volgt wordt gesteld:

"Aangezien niet alle supporters op hetzelfde moment (in hetzelfde uur) toekomen wordt een spreiding in de tijd voorgesteld. In de doorrekeningen met het MMO wordt uitgegaan van een wedstrijd die plaatsvindt om 19u. We veronderstellen dat circa 30% van de personenwagens in het 2de uur voor de wedstrijd aankomen. Dit is dan het gemodelleerde avondspitsuur indien de wedstrijd om 19u start. Bijkomend wordt uitgegaan van een volledige bezetting van het voetbalstadion/beide voetbalstadions (afhankelijk van het beschouwde scenario). De doorrekening omvat met andere woorden een zeer extreme situatie (worstcase).

Uit informatie van bijvoorbeeld Club Brugge blijkt dat dit slechts in zeer beperkt aantal gevallen zo zal zijn. Men houdt rekening dat bij de reguliere competitie het stadion meestal maar tot ongeveer 36.000 zitplaatsen zal gevuld zijn. Slechts in uitzonderlijke omstandigheden zal het stadion volledig bezet worden zoals bij een uitzonderlijke topper in de Belgische voetbalcompetitie of bij de ontvangst van een Europese Topclub in een Europese competitie. We kunnen dit als uitzonderlijke events beschouwen, net als eventueel andere events die het volledige stadion kunnen vullen.

Ook voor het vertrek van de supporters geldt een spreiding in tijd. Uit onderzoek (Mobiliteitsonderzoek Arke Stadion Twente) blijkt dat 35% vertrekt binnen 30 minuten na de wedstrijd. Nog eens 30% tussen 30 minuten en 60 minuten. Tussen 60 en 90 minuten vertrekt 25%. De overige 10% vertrekt nog later. Bij de doorrekening van het autonome scenario wordt uitgegaan van 80% autogebruik en een wagenbezettingsgraad van 3 personen. Er wordt met andere woorden aangenomen dat 20% van de supporters niet met de auto naar het stadion komen (als bestuurder of passagier) in een situatie zonder maatregelenpakket. Dit komt neer op 8.000 supporters. Zoals verderop aangegeven moeten echter circa 18.000 supporters op een duurzame wijze naar het stadion komen.

(...)

Om een inzicht te krijgen in de draagkracht van de verkeersinfrastructuur op andere momenten dan een avondspits op een weekdag (die doorgerekend kan worden in het MMO), werd een vergelijking uitgevoerd bijvoorbeeld bestaande telgegevens. Dit gebeurde op basis van de telgegevens in de N31 ter hoogte van kilometerpunt 8,5 (bron: AWV). Deze zijn in een eerdere paragraaf 1.2.1.4 terug te vinden. Zo blijkt een avondspits van een werkdag vergelijkbaar met een zondagnamiddag (bijvoorbeeld wedstrijd om 14u30). Het gaat in beide gevallen om 3000 à 3200 pae/uur per drukste uur, beide richtingen samen. Een zaterdagavond ligt qua intensiteiten lager (circa 2000 à 2400 mvt/uur beide richtingen samen). De intensiteiten uit het verkeersmodel liggen hoger, circa 4.000. Dit is te verklaren aangezien het model gegevens voor 2020 produceert, terwijl de tellingen dateren van 2014. Ook de impact van het toeristisch verkeer blijkt zeer beperkt. De gegevens uit het verkeersmodel zijn dus ook representatief voor andere tijdstippen."

Het gehanteerde verkeersmodel neemt aldus een voetbalwedstrijd die op een weekdag (om 19 uur) plaatsvindt, eveneens mee. Hierin zitten de cumulatieve effecten met, onder meer, de bedrijvigheid, vervat. De globale toename van het verkeer door de ruimtelijke

ontwikkelingen van de verschillende deelgebieden, zit trouwens in het BAU 2020-scenario vervat. Dit scenario vormt de referentiesituatie waaraan de mobiliteitseffecten zijn beoordeeld. Bovendien heeft het plan-MER onderzocht of het verkeersmodel geldig is voor de verkeerseffecten van een voetbalwedstrijd in het weekend (bijvoorbeeld op een zondagmiddag om 14 uur 30). Dit bleek het geval te zijn.

Er kan aldus worden besloten dat het plan-MER wel degelijk de mobiliteitseffecten van voetbalwedstrijden op een weekdag heeft beoordeeld, inclusief cumulatieve effecten met de ontwikkelingen in de verschillende deelgebieden (zoals bedrijvigheid).

Deze werkwijze is door de dienst MER in de goedkeuringsbeslissing van 19 mei 2016 bevestigd. De bezwaarindieners tonen niet aan dat deze goedkeuringsbeslissing kennelijk onredelijk is. Evenmin tonen zij op concrete wijze aan dat de beoordeling van het plan-MER steunt op onjuiste gegevens.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat de cijfers uit het plan-MER over de modal split niet zijn onderbouwd.

In antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat de cijfers van de modal split in het plan-MER wel degelijk afdoende onderbouwd blijken. In het plan-MER wordt er met name bij de doorrekening van het autonome scenario uitgegaan van 80% autogebruik en een wagenbezettingsgraad van 3 personen. Er wordt aangenomen dat 20% van de supporters die zich naar het stadion begeven, zich niet met de auto vervoeren (als bestuurder of passagier) in een situatie zonder maatregelenpakket.

Deze modal split is berekend vanuit de omgekeerde redenering van de wegcapaciteit. Er werd berekend hoeveel verkeer de omliggende wegenis maximaal aankan, rekening houdend met het reeds bestaande verkeer en de geplande ontwikkelingen tegen 2020 (BAU 2020). De maximale autobezettingsgraad waarmee gerekend werd, is gebaseerd op een mobiliteitsenquête die Club Brugge heeft uitgevoerd bij de supporters. Dit is volgens het plan-MER weliswaar een hoge aanname waarbij een duidelijke ondersteuning in maatregelen nodig zal zijn (zie voetnoot 33, pagina 48 plan-MER, deel II). Op basis van wat het omliggend wegennet maximaal kan dragen, moet een modal split bereikt worden om de overige supporters met openbaar en collectief vervoer naar de site te laten komen.

De berekening om tot bovenstaande cijfers te komen is als volgt (zie ook plan-MER, deel II, pagina 66 en volgende.):

- de capaciteit van het wegvak Blankenbergse Steenweg werd in het plan-MER op 'slechts' 1.800 pae/uur ingeschaald. In 'normale' omstandigheden is dit niet haalbaar voor een dergelijke weg. Er wordt immers normaal een grens van 80% I/C-verhouding aangehouden, dit wil zeggen dat een 80% gebruik van de theoretische capaciteit van de weg haalbaar wordt gevonden. Voor het voetbalstadion neemt het plan-MER aan dat dit kan worden opgedreven tot 95%. Omwille van het occasionele karakter van de verkeersbelasting (25 à 30 per jaar), de mogelijkheid tot gestuurde stroomlijning van de intensiteiten (begeleiding allen naar stadion, maximaal gebruik van de afslagstrook als doorgaande weg naar de site en dus vermijden van weefbewegingen, weinig

afslaande bewegingen of verstoringen- en de politiebegeleiding (bijvoorbeeld uitschakelen van verkeerslichten) wordt dit aangehouden;

- als de bovengrens van de capaciteit 95% van 1.800 pae/uur is, dan wordt volgens het verkeersmodel wel een zware overbelasting van dit wegvak verwacht, namelijk 2390 pae/uur. Deze is van de orde van een I/C-verhouding van 132,8%. Om tot een aanvaardbare afwikkeling te komen moet de intensiteit dus dalen tot 1.710 pae/uur. Dit is een daling met 680 pae/uur. Het voetbal gerelateerd verkeer dat via dit wegsegment aankomt, moet dalen van 1.980 pae/uur naar 1.300 pae/uur;
- een daling met 680 pae/uur op de maatgevende as tijdens het drukste uur is noodzakelijk, dit betekent een daling met 2667 voertuigen voor de totale relevante periode (voorafgaand aan de start van de match) qua totale verkeersgeneratie via de maatgevende as, aangezien het drukste uur 30% van het aankomende verkeer met zich meebrengt;
- bij een identieke daling over alle routes, moet de totale verkeersgeneratie (ingaand) van het voetbalstadion dalen van 11.067 pae/uur naar 7.267 pae/uur. Dit betekent eigenlijk dat een aanzienlijke hoeveelheid toestromende personenwagens moet verminderen, met name van 11.067 inkomende personenwagens naar 7267 instromende personenwagens. Bij een wagenbezettingsgraad van 3,0 personen/wagen, kunnen dus circa 22.000 supporters (7.267 wagens x 3 personen) met de auto naar het stadion of de directe omgeving komen;
- de overige 14.000 supporters (bij een reguliere wedstrijd) of 18.000 supporters (bij een topwedstrijd) dienen met andere vervoersmodi naar het stadion te komen.

Het plan-MER legt ter zake (om tot een modal shift te komen waarbij 14.000 supporters in reguliere wedstrijden of 18.000 supporters bij een topwedstrijd niet met de wagen naar het stadion komen) een aantal milderende maatregelen op, zoals een maatregelenpakket bestaande uit ondersteunende maatregelen om het autogebruik naar de site en de onmiddellijke nabijheid te beperken (bijvoorbeeld verhogen van de wagenbezettingsgraad, gebruik van randparkings, stimuleren van busvervoer, et cetera). Deze milderende maatregel wordt op rechtszekere wijze in de stedenbouwkundige voorschriften bepaald. Overeenkomstig artikel 2.6 van de stedenbouwkundige voorschriften kan een stedenbouwkundige vergunning voor het voetbalstadion enkel worden verleend indien, onder meer, auto-ontradende en openbaarvervoer stimulerende maatregelen in het aanvraagdossier worden opgenomen en/of als vergunningsvoorwaarde opgelegd. Deze maatregelen garanderen dat supporters van Club Brugge met minstens 100 autocars naar de site komen en dat er verder stimulansen zijn om de bezettingsgraad van de wagens op minstens 3 personen per wagen te brengen.

Aldus zijn de cijfers inzake de modal split wel degelijk logisch en concreet onderbouwd en worden er maatregelen opgenomen om het wagengebruik verder af te raden. Bezwaarindieners tonen niet aan dat de aannames omtrent deze cijfers kennelijk onredelijk zouden zijn.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat de toegankelijkheid van het AZ Sint-Jan zwaar wordt belemmerd door de overbelasting van de Expresweg.

In antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat het plan-MER de mobiliteitsimpact op het AZ Sint-Jan als volgt heeft beoordeeld (plan-MER, deel II, pagina 80):

"De verdere ontwikkeling van de site AZ Sint-Jan (masterplan) kan mogelijks interfereren met een ontsluitingsmogelijkheid voor het voetbalstadion via de knoop N31 x Oostendse Steenweg. Afstemming tussen beiden is noodzakelijk indien voor een dergelijke ontsluitingspiste gekozen wordt."

De impact van het stadion op de Blankenbergse Steenweg zou aldus alleen problematisch zijn, wanneer het stadion via de knoop N31 x Oostendse Steenweg zou worden ontsloten. Dit is niet het geval. Er wordt in het voorgenomen plan een uitdrukkelijke keuze voor een bepaalde ontsluiting gemaakt, die tevens op verordenende wijze in artikel 2.4 van de stedenbouwkundige voorschriften bij deelgebied 7 wordt opgelegd:

- het toekomend verkeer via de N31 dient gebruik te maken van een (verruimde) uitvoegstrook ter hoogte van het complex 'Blauwe Toren' die rechtstreeks naar de site wordt geleid;
- het wegrijdend verkeer naar de N31 Zuid dient gebruik te maken van een nieuwe uitrit vanop de site naar de N31-zuid via een ongelijkgrondse kruising (zogenaamd fly-over);
- in functie van het spreiden en sturen van het verkeer en in functie van het scheiden van supportersstromen kunnen toegangen worden voorzien naar de Blankenbergse Steenweg;
- een gedeelte van het toekomend en wegrijdend verkeer via de A11, via de aansluiting aan het complex Blauwe Toren.

De ontsluiting van het stadion zal aldus niet via de knoop N31 x Oostendse Steenweg gebeuren, zodat er geen interferentie met het AZ Sint-Jan te verwachten is.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat de doorrekeningen niet zijn aangepast voor de locatie Blankenbergse Steenweg ten opzichte van De Spie.

In antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat het plan-MER voor de locatie 'Blankenbergse Steenweg' en voor de locatie 'De Spie' een beoordeling van de mobiliteitseffecten bij de inplanting van een stadion heeft uitgevoerd (plan-MER, deel II, pagina 66 en volgende). Het in het plan-MER gehanteerde verkeersmodel werd in deze beoordeling voor beide locaties gebruikt. Er wordt hierbij een onderscheid tussen drie scenario's gemaakt:

i. maximaal scenario: wat de modellering betreft wordt hierover in het plan-MER gesteld dat het plangebied 'De Spie' ruimtelijk niet ver genoeg van het plangebied Blankenbergse Steenweg is gelegen om ze verschillend te modelleren in het verkeersmodel. Er werden daarom geen aparte simulaties uitgevoerd voor De Spie (plan-MER, deel II, pagina 74). De resultaten van de effectbeoordeling voor Blankenbergse Steenweg zijn bijgevolg ook geldig voor De Spie. Er werd wel rekening gehouden met de specifieke randvoorwaarden van De Spie ten opzichte van Blankenbergse Steenweg. Zo scoort De Spie slechter, vermits deze locatie een minder goede bereikbaarheid heeft;

ii. minimaal scenario: het plan-MER stelt hierover dat de beoordeling van dit scenario in wezen hetzelfde is als het maximaal scenario;

iii. gespreid scenario: het plan-MER heeft hiervoor per effectgroep onderzocht of de conclusies van het maximaal scenario voor dit scenario golden. Er werd hierbij rekening gehouden met de specifieke randvoorwaarden die met een inplanting van het stadion op De Spie gepaard gaat.

In het plan-MER werden zowel de effecten van een inplanting van het stadion op De Spie als aan de Blankenbergse Steenweg onderzocht. Zoals aangegeven op pagina 74 van deel 2 van het MER is het gebruikte verkeersmodel een model op provinciale schaal. Het plangebied 'De Spie' ligt ruimtelijk niet ver genoeg af van 'Blankenbergse Steenweg' om dit verschillend te modelleren in het verkeersmodel. Vandaar dat er geen aparte simulaties uitgevoerd zijn voor 'De Spie'.

De mobiliteitseffecten van de inplanting van het stadion op Blankenbergse Steenweg of De Spie zijn aldus om redenen van nabijheid en vergelijkbaarheid niet afzonderlijk helemaal opnieuw gemodelleerd. Het plan-MER heeft niettemin rekening gehouden met de specifieke randvoorwaarden van elke locatie. Zo wordt er voor wat betreft De Spie gewezen op de minder goede bereikbaarheid van deze locatie. Deze verschillen werden kwalitatief in de effectbeoordeling meegenomen.

In elk van de onderzochte scenario's heeft dus zowel voor Blankenbergse Steenweg als voor De Spie een voldoende effectbeoordeling inzake mobiliteit plaatsgevonden.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gewezen op de rotonde aan de Scheepsdalebrug die op heden reeds een bottleneck vormt.

Bestaande functies/bestemmingen in de nabijheid van het gebied werden meegenomen in de berekeningen met betrekking tot de wegvakcapaciteit en bereikbaarheid in het plan-MER. Ook moet gesteld worden dat het stadionverkeer niet langs de Scheepsdalebrug komt, maar op het hoger wegennet blijft met name de N31, de A11 en het verkeer uit Brugge komt via de Pathoekeweg.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat de Blankenbergse Steenweg en de Oostendse Steenweg regelmatig met overbelasting kampen. Deze wegen zullen aanpassingen nodig hebben. Voorts wordt gesteld dat de lokale wegen door de inplanting van het stadion onbruikbaar zullen worden.

In antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat de inplanting van een stadion een sterke verkeersgeneratie kent, maar dat deze effecten door het plan-MER in kaart zijn gebracht en beoordeeld. Het plan-MER heeft ter zake een aantal milderende maatregelen opgelegd om de mobiliteitseffecten te milderen. Onder deze milderende maatregelen werden infrastructurele ingrepen voorgesteld die de ontsluiting van het gebied moeten verbeteren. Voorts wordt een sturing van het verkeer als milderende maatregel opgelegd.

In het voorgenomen plan werd wat betreft deze ontsluiting een keuze voor een ontsluiting via de N31 gemaakt, waarbij wordt voorzien in een verruimde uitvoegstrook voor het toekomend verkeer en een fly-over voor het wegrijdend verkeer.

De sturing van het verkeer is een maatregel die pas op projectniveau concreet zal kunnen worden ingevuld. Opdat er zekerheid over het nemen van dergelijke maatregelen is, koppelt de voorgenomen plan de vergunningverlening voor het voetbalstadion en de bij een stadion behorende ondersteunende activiteiten aan, onder meer, het opnemen van sturings- en geleidingsmaatregelen in het aanvraagdossier op of als vergunningsvoorwaarde. Het verkeer moet via de N31 en de A11 van en naar de site worden gestuurd (zie plan-MER, deel II, pagina 456-457).

De stedenbouwkundige voorschriften van het voorgenomen plan bieden door voormelde koppeling voldoende zekerheid dat de door het plan-MER noodzakelijk geachte milderende maatregelen zullen worden gerealiseerd alvorens een stedenbouwkundige vergunning voor het voetbalstadion kan worden afgeleverd. Zo wordt gegarandeerd dat de mobiliteitseffecten van het voetbalstadion op, onder meer de bestaande primaire, secundaire en lokale wegen, aanvaardbaar zijn.

De bezwaarindieners menen dat infrastructuurmaatregelen aan de Blankenbergse Steenweg en de Oostendse Steenweg vereist zijn. Er wordt evenwel niet aangetoond dat de realisatie van de op pagina 456 en 457 van het plan-MER vermelde milderende maatregelen niet zouden volstaan om de mobiliteitseffecten te milderen of dat er onvoldoende rechtszekerheid over de realisatie van deze milderende maatregelen is. Zij tonen verder niet aan dat de effectbeoordeling van het plan-MER kennelijk onjuist of kennelijk onredelijk is.

Hetzelfde geldt wat de beweerde onbruikbaarheid van de lokale wegen betreft. Uit het plan-MER blijkt niet dat de lokale wegen onbruikbaar zouden zijn, wanneer de opgelegde milderende maatregelen worden gerealiseerd. Integendeel, in dat geval wordt het bestemmingsverkeer naar het voetbalstadion via de N31 en de A11 gestuurd, zodat de impact van het verkeer op de lokale wegen aanvaardbaar is. Ook de ontsluiting gebeurt via de N31 en niet via lokale wegen.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt aangegeven dat de omgeving de cumulatieve mobiliteitseffecten van stadion en 2 nieuwe bedrijventerrein niet aankan.

In het plan-MER werd in de mobiliteitsberekeningen rekening gehouden met de cumulatieve effecten. In deel 2 van het plan-MER is in punt 1.7 van de discipline mobiliteit ingegaan op de cumulatieve effecten. Hier staat te lezen met betrekking tot de omgeving Blankenbergse Steenweg en De Spie: *"De verschillende planelementen, uit het oorspronkelijke MER en deze actualisatie, zorgen voor een toename van het verkeer op wegen verspreid over het hele regionaalstedelijk gebied. De globale toename van het verkeer omwille van demografische en algemene ruimtelijke ontwikkelingen zit vervat in het BAU2020-scenario van het Provinciaal Verkeersmodel, dat (in beperkt aangepaste vorm) gehanteerd wordt als referentiesituatie. Gelet op de ligging van planelement Blankenbergse Steenweg/De Spie langs hogere wegenis en op enige afstand van andere planelementen, zijn de cumulatieve effecten beperkt.*

Een kleiner stadion op de Jan Breydelsite zal nog steeds mobiliteitseffecten genereren, maar deze effecten zijn kleiner dan deze in de referentiesituatie. Immers een kleiner stadion heeft een beperktere capaciteit (kleiner aantal supporters) en wordt niet gebruikt voor de voetbalactiviteiten van Club Brugge (beperkter aantal voetbalwedstrijden in het kleiner stadion). De effectbeoordeling toont wel aan dat in een gespreid scenario het niet wenselijk is om tegelijkertijd een wedstrijd te laten doorgaan op Jan Breydel (Cercle, maximum 18.000) en Blankenbergse Steenweg/De Spie (Club, 40.000). De mobiliteitseffecten zouden hierdoor elkaar versterken."

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat het plan-MER aantoont dat de impact op de mobiliteit zeer groot is en wijst onder meer op het gecumuleerd effect van de diverse ruimtelijke ontwikkelingen langsheen de Blankenbergse Steenweg. De samenloop met het al aanwezige toeristisch verkeer, het havenverkeer, de bestaande bedrijventerreinen en de commerciële functies zorgen voor nieuwe mobiliteitsproblemen.

In antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen kan worden gesteld dat de cumulatieve mobiliteitseffecten voldoende werden onderzocht in het plan-MER; zowel de cumulatieve effecten met de overige planelementen uit het GRUP als met overige geplande ontwikkelingen. Het plan-MER stelt (deel II, pagina 79-80) met betrekking tot het deelgebied Sint Pietersplas – Blankenbergse Steenweg:

"De verschillende planelementen, uit de oorspronkelijke MER en deze actualisatie, zorgen voor een toename van het verkeer op wegen verspreid over het hele regionaalstedelijk gebied. De globale toename van het verkeer omwille van demografische en algemene ruimtelijke ontwikkelingen zit vervat in het BAU2020-scenario van het Provinciaal Verkeersmodel, dat (in beperkt aangepaste vorm) gehanteerd wordt als referentiesituatie. Gelet op de ligging van planelement Blankenbergse Steenweg/De Spie langs hogere wegenis en op enige afstand van andere planelementen, zijn de cumulatieve effecten beperkt.

De infrastructurele aanpassingen/aanleg van de N49, de N31 de oostelijke havenrandweg, de NX en de A11 maken onderdeel uit van het BAU2020-scenario, waardoor de effecten hiervan opgenomen zijn in de effectbeoordeling.

De geplande windturbines in de omgeving van de knoop A11 x N371 hebben geen directe impact op de mobiliteit in de omgeving. Bij de uitwerking van infrastructurele mobiliteitsmaatregelen moet rekening gehouden worden met deze windturbines

In het Neptunusplan worden de mogelijke tracés voor een openbaar vervoersverbinding onderzocht, zowel voor de verbinding tussen Brugge, Zeebrugge en Blankenberge, tussen Brugge en Oostende en ook tussen Brugge en Torhout. Op dit moment is dit nog niet concreet genoeg om te beoordelen, maar verbeterde multimodale ontsluitingsmogelijkheden zijn steeds gewenst om de autoafhankelijk te verminderen.

De verdere invulling van de Zeebrugse achterhaven met havenactiviteiten genereert voortdurend meer verkeer. Dit is grotendeels opgenomen in het BAU2020 scenario dat als referentiesituatie gehanteerd wordt. Daarenboven is de ontsluitingsstructuur waarvan onder andere de A11, de oostelijke randhavenweg en de NX deel van uitmaken hierop voorzien/ontworpen.

In het RUP Kinepolis wordt onder andere een te ontwikkelen park- and ridezone voorzien. Deze kan interessant zijn als pendelparking in functie van het voetbalstadion.

De verdere ontwikkeling van de site AZ Sint-Jan (masterplan) kan mogelijks interfereren met een ontsluitingsmogelijkheid voor het voetbalstadion via de knoop N31 x Oostendse Steenweg. Afstemming tussen beiden is noodzakelijk indien voor een dergelijke ontsluitingspiste gekozen wordt.

De ontwikkeling van Sint-Pietersmolenwijk ter hoogte van de Oostendse Steenweg en het station Sint-Pieters Brugge zal de intensiteiten op het omliggende wegennet doen toenemen. Dit komt dan bovenop de intensiteiten gegenereerd door bedrijvigheid en/of voetbalstadion op de site 'Blankenbergse Steenweg' en 'De Spie'. Voornamelijk op de N31 is dit het geval. Afhankelijk van de omvang van de woonwijk zal dit in meer of mindere mate het gevolg zijn. De verkeersgeneratie van een woonwijk is echter meestal relatief beperkt zodat het cumulatief effect laag ingeschat wordt."

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat planologisch geen rekening werd gehouden met de noodzakelijke veiligheidsmaatregelen naar aanleiding van risicomatchen waarbij supportersgroepen gescheiden worden aan- en afgevoerd.

Hoewel veiligheidsmaatregelen geen aspect van ruimtelijke ordening vormen maar bepaald wordt door de politie op moment van de risicomatchen, is echter wel rekening gehouden met de ruimtelijke vertaling (en mobiliteitsgevolgen) van gescheiden supportersstromen. In het kader van de doorrekeningen van de discipline mobiliteit is hier impliciet rekening mee gehouden; er wordt een gescheiden aan- en afvoer van supporters voorzien maar dit geeft geen verschil wat de mobiliteitseffecten betreft, vermits het steeds om eenzelfde aantal supporters gaat. Veiligheidsmaatregelen werden wel degelijk mee in rekening gebracht.
De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen worden vragen gesteld bij de kosten die verkeersinfrastructurele aanpassingen die noodzakelijk zullen zijn om de extra verkeersstromen aan te kunnen, met zich mee zullen brengen.

In antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat de in de bezwaren, opmerkingen en adviezen geuite zorg wordt gedeeld om de nodige middelen te voorzien in functie van de te realiseren infrastructurele aanpassingen. Anderzijds moet worden opgemerkt dat het inzetten van middelen en instrumenten om te komen tot de effectieve realisatie van de voorgenomen bestemming, geen deel uitmaakt van de inhoud van het GRUP en derhalve ook niet het voorwerp uitmaken van het gevoerde openbaar onderzoek.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat de ontsluiting en bereikbaarheid met het openbaar vervoer niet duidelijk is uitgewerkt. Er wordt verwezen naar de ontsluiting tussen het station en Blauwe Toren met een lightrail. De bedrijvenzone en het stadion zijn op de mogelijke reservatiestrook voor deze lightrail ingetekend.

In antwoord hierop kan worden gesteld dat de uitvoering van het Neptunusplan en voorliggend GRUP een andere finaliteit maar vooral een andere timing kennen. Met voorliggend plan wordt uitvoering gegeven aan de principes van het RSV door het bestemmen van een aantal stedelijke functies waaronder (bestaande en nieuwe) bedrijventerreinen. Hierbij werd een locatie-onderzoek gevoerd, een plan-MER opgemaakt en werd een ruimtelijke afweging gemaakt die vertaald werd in voorliggend GRUP. Het Neptunusplan was bij de opmaak en het voortraject van voorliggend GRUP gekend maar de concrete realisatie en uitvoering van dit plan echter nog niet. In de bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt verwezen naar de mogelijkheden die dergelijke openbaar vervoersverbinding met zich mee kan brengen in functie van de ontwikkeling van de nabijgelegen bedrijventerreinen (potenties als A-locaties).

In antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat de verwijzing naar de lightrail kadert in het Neptunusplan van de Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn (plan-MER, deel I, pagina 40-41):

"Het Neptunusplan houdt het toekomstplan in van de Lijn voor wat betreft West-Vlaanderen. Concrete doelstellingen van dit plan zijn om meer en beter openbaar vervoer te verwezenlijken waar meer reizigers gebruik van maken. Dit wordt gerealiseerd via netmanagement met volgende aspecten:

- *Maximale bereikbaarheid van woonzones, attractiepolen, ... in functie van de vervoersvraag;*
- *Regels en criteria op vlak van bedieningsniveau, comfort, commerciële snelheid, informatie, ... ;*
- *Raamwerk van knooppunten en relaties.*

Het interregionaal vervoer wordt georganiseerd als een kwaliteitsvol openbaar vervoer tussen de stedelijke gebieden via spoorgebonden of busverbindingen. Kwaliteitscriteria hierbij zijn een verbindend karakter en onderbouwing via potentieel onderzoek multimodaal verkeersmodel met als streefdoel een commerciële snelheid van 50 km/uur. Hierbij wordt gewerkt op twee sporen, namelijk het wegwerken van 'missing links' en een kwaliteitsverbetering bestaande verbindingen.

Concreet worden wenstructuren voorgesteld voor een verbinding tussen Brugge en Zeebrugge/Blankenberge, Brugge en Oostende en ook Brugge richting Torhout. Samen met de NMBS en stad Brugge voert de Lijn momenteel onderzoek naar de verschillende scenario's voor de verbinding Brugge – Zeebrugge (spoor, lightrail, tramverbinding in eigen bedding, ...). Voor de tramverbinding is momenteel een verkennende voorstudie en trechteringsstudie bezig in voorbereiding van de opmaak van een vergelijkende MKBA van de verschillende scenario's."

Het Neptunusplan maakt evenwel deel uit van de geplande ontwikkelingen die in of nabij de deelplannen van het voorliggend plan komen te liggen en een invloed uitoefenen op het globaal functioneren van het regionaalstedelijk gebied Brugge.

Er zijn op heden nog geen concrete plannen voor de implementatie van de bedoelde lightrail of tramverbinding in eigen bedding (plan-MER, deel II, pagina 80):

"In het Neptunusplan worden de mogelijke tracés voor een openbaar vervoersverbinding onderzocht, zowel voor de verbinding tussen Brugge en Zeebrugge/Blankenberge, tussen

Brugge en Oostende en ook tussen Brugge en Torhout. Op dit moment is dit nog niet concreet genoeg om te beoordelen, maar verbeterde multimodale ontsluitingsmogelijkheden zijn steeds gewenst om de autoafhankelijk te verminderen."

De bezwaarindieners houden aldus ten onrechte voor dat het bedrijventerrein en het stadion op de reservatiestrook van de lightrail zouden zijn gelegen. De realisatie van de lightrail bevindt zich immers in een premature fase, zodat het concrete traject, en dienvolgens de exacte ligging ervan, nog niet is gekend.

Hoe dan ook is te benadrukken dat het bedrijventerrein en het stadion de realisatie van een lightrail of een tramverbinding niet onmogelijk maken. Integendeel, de komst van een lightrail of tramverbinding wordt opportuun geacht omdat dit de verkeersleefbaarheid ten goede komt en een modal shift naar openbaar vervoer verder bewerkstelligt.

Het plan-MER vermeldt het Neptunusplan overigens, zodat niet kan worden voorgehouden dat ermee in het kader van het huidige planproces geen rekening zou zijn gehouden.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat het extra verkeer dat over de Blankenbergse Steenweg wordt geleid extra kilometers en bijgevolg een extra uitstoot aan CO_2 inhoudt.

In antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat de CO_2-uitstoot van het verkeer in het plan-MER is onderzocht onder de discipline lucht (plan-MER, deel II, vanaf p. 160). Het plan-MER stelt over CO_2 als volgt (plan-MER, deel II, pagina 215-216):

"Voor de CO_2-concentratie in de omgevingslucht bestaan er geen specifieke immissienormen. Wel werden door Europa een aantal emissienormen opgesteld m.b.t. uitlaatgassen voor voertuigen. De Europese Commissie maakte haar plan voor een reductie van de CO_2-uitstoot bekend: tegen 2020 moet elke auto een gemiddelde CO_2 - uitstoot halen van 95 g/km, met een verplicht tussendoel van 130 g/km in 2015.

De EU heeft een 'Routekaart naar een concurrentiële koolstofarme economie in 2050' voorgesteld. Deze Routekaart streeft op Europees niveau naar een emissiereductie van minstens 80% tegen 2050 ten opzichte van 1990. Deze Routekaart zet trajecten uit voor de belangrijkste sectoren: energie, transport, gebouwen, industrie en landbouw. De tussentijdse reductiedoelstellingen die in de Routekaart vermeld worden, bedragen 40% ten opzichte van 1990 tegen het jaar 2030 en 60% tegen 2040.

De Europese Effort Sharing Decision (ESD)(Beschikking 406/2009/EG) bepaalt dat de Europese lidstaten hun emissies in de niet-ETS sectoren tussen 2013 en 2020 moeten reduceren volgens een lineair afnemend pad met jaarlijkse reductiedoelstellingen. Voor België werd die doelstelling vastgelegd op een vermindering van de uitstoot van broeikasgassen in de niet-ETS sectoren met minstens 15% in 2020 ten opzichte van 2005. De Belgische niet-ETS doelstelling (-15%) uit het Europese Energie- en Klimaatpakket is nog niet vertaald naar een Vlaamse doelstelling. In het Vlaams Mitigatieplan 2013-2020 is de jaarlijkse Vlaamse emissieruimte gebaseerd op een (indicatieve) niet-ETS reductiedoelstelling van -15% voor Vlaanderen.

De (niet-ETS) transportsector was in 2010 verantwoordelijk voor een uitstoot van 16,1 Mton CO_2- eq of 32% van de totale Vlaamse niet-ETS broeikasgasemissies in 2010. In het Vlaams Mitigatieplan (VMP) (als onderdeel van het Vlaams Klimaatplan) ligt wat betreft de sector mobiliteit, vanwege het aandeel in de emissies, de focus van de maatregelen op het wegverkeer (zowel auto's als vrachtwagens). Om de emissies in de transportsector te reduceren wordt ingezet op:

- *een beheersing van het aantal voertuigkilometers over de weg;*
- *een verbetering van de milieukenmerken van de voertuigvloot en hun brandstoffen;*
- *een energiezuinig rijgedrag, inclusief snelheidshandhaving en infrastructuur.*

Hoewel het aandeel van de binnenvaart in de emissies matig is, zijn ook voor deze sector maatregelen opgenomen.

De gebouwensector was in 2010 verantwoordelijk voor een uitstoot van 18,9 Mton CO_2-eq of 38% van de totale Vlaamse niet-ETS broeikasgasemissies. Ondanks de groei van de bevolking en het kleiner worden van de huishoudens, lijken de totale broeikasgasemissies van de gebouwen de laatste jaren te stabiliseren, dankzij de stijgende efficiëntie van het gebouwenpark en de omschakeling van stookolie naar aardgas. Er wordt ingezet op:

- *De energieprestatie- en binnenklimaateisen (EPB-eisen) en het energieprestatiecertificaat (EPC);*
- *Extra beleid om het onderhoud van verwarmingsketels te verbeteren en de vervanging van oude ketels te stimuleren.*

De (niet –ETS) industriesector was in 2010 verantwoordelijk voor een uitstoot van 5,3 Mton CO_2- eq of 11% van de totale Vlaamse niet ETS broeikasgasemissies. Het bestaande besluit 'Energieplanning' en de goedgekeurde energiebeleidsovereenkomsten vormen het belangrijkste regelgevend kader voor de energiegerelateerde emissies.

Voor de noodzakelijke beheersing van het aantal kilometers over de weg wordt ingezet op een zeer breed pakket van maatregelen, verder uitgewerkt binnen het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Het grootste reductiepotentieel is te vinden in een tastbare wegbeprijzing zoals de invoering van een gedifferentieerde kilometerheffing voor personenverkeer (bovenop de kilometerheffing voor vracht) met voldoende hoge tarieven.

Het Vlaams Adaptatieplan (VAP) heeft tot doel :

- *Een beeld te krijgen van hoe kwetsbaar Vlaanderen is voor klimaatverandering;*
- *De weerbaarheid van Vlaanderen tegen klimaatverandering te verhogen.*

De uitwerking van deze doelen samen wordt omschreven als de 'klimaatreflex'. Deze reflex houdt in dat bestaand en nieuw ontwikkeld beleid gescreend wordt tegen de klimaatscenario's. De verkeersemissies voor CO_2 als gevolg van het plan zijn (op basis van IFDM-Traffic):

Referentiesituatie	*geplande situatie*	*verschil (absoluut)*	*verschil (procentueel)*
114.264	*115.609*	*1.345*	*1,2%*

De bijdrage van het plan aan de emissies van CO_2 bedragen op jaarbasis 1.345 ton/jaar of relatief 1,2%. Deze emissie is als relatief laag te bestempelen. Het effect van het plan op de CO_2- concentraties wordt bijgevolg beoordeeld als matig negatief (-1)."

Het plan-MER heeft CO_2-emissies aldus wel degelijk onderzocht. Het plan-MER kwam daarbij tot het besluit dat de gevolgen van het plan op de CO_2-concentratie matig negatief is. Er dienen geen milderende maatregelen te worden opgelegd.

De bezwaarindieners tonen niet aan dat deze beoordeling kennelijk onredelijk of kennelijk onjuist is. Zij stellen louter vast dat de extra kilometers extra CO_2 meebrengen.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt aangegeven dat meer moet worden ingezet op openbaar vervoer; de nabijgelegen spoorweg kan hiervoor een oplossing bieden met een tijdelijke halte. In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat er geen concrete maatregelen in de stedenbouwkundige voorschriften zijn voorzien om de toestroom van 18.000 supporters met openbaar vervoer te kunnen realiseren. Een voorschrift daaromtrent, zou nochtans duidelijk en uitvoerbaar moeten zijn. Er wordt gesteld dat de plannen omtrent de bereikbaarheid van de Blankenbergse Steenweg met het openbaar vervoer vaag zijn.

In antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat op grond van het doorgerekend autonome scenario wordt uitgegaan van 8.000 supporters die niet met de auto naar het stadion komen. In een duurzaam scenario, dit is. het door het plan-MER beoogde scenario, stelt het plan-MER dat er circa 18.000 supporters niet met de auto naar de site van het stadion (of de onmiddellijke nabijheid) kunnen komen (plan-MER, deel II, pagina 83). Opdat het duurzaam scenario kan worden bereikt, legt het plan-MER de volgende milderende maatregelen op:

- max 7.200 parkeerplaatsen (exclusief randparking);
- de implementatie van voldoende parkeerplaatsen op en nabij de site moet bij de inrichting en de organisatie van de omgeving (gebruik parkeergelegenheden op omringende site) concreet gemaakt worden in een mobiliteitsstudie. Wanneer het bedrijventerrein en de multifunctionele sportsite geclusterd worden, kan een gemeenschappelijk aanbod voor bedrijventerrein en sportsite uitgewerkt worden;
- een capaciteit voor minimaal 100 supportersbussen;
- maatregelenpakket bestaande uit ondersteunende maatregelen om het autogebruik naar de site en onmiddellijke nabijheid te beperken (bijvoorbeeld verhogen wagenbezettingsgraad, gebruik randparkings, stimuleren busvervoer, ...) en sturing van het verkeer via de N31 en de A11 van/naar de site.

Het plan-MER bevestigt dat deze milderende maatregelen op project-niveau moeten worden gerealiseerd.

Het plan-MER werd door de dienst MER op 19 mei 2016 goedgekeurd. De bezwaarindieners tonen niet met concrete gegevens aan dat deze goedkeuring kennelijk onredelijk is.

Voormelde milderende maatregelen zijn op rechtszekere wijze in artikel 2.6 van de stedenbouwkundige voorschriften van deelplan 7 vertaald. Overeenkomstig dit voorschrift

kan een stedenbouwkundige vergunning voor het voetbalstadion enkel worden verleend indien, onder meer, auto-ontradende en openbaarvervoer stimulerende maatregelen in het aanvraagdossier worden opgenomen en/of als vergunningsvoorwaarde opgelegd. Deze maatregelen dienen het autogebruik naar de site en de onmiddellijke nabijheid te beperken en garanderen het maximaal gebruik van 7.200 parkeerplaatsen op de stadionsite en directe omgeving. Deze maatregelen garanderen aldus dat supporters van Club Brugge met minstens 100 autocars naar de site komen en dat er verder stimulansen zijn om de bezettingsgraad van de wagens op minstens 3 personen per wagen te brengen. Voorts garanderen deze maatregelen dat de beoogde modal shift waarbij 18.000 supporters niet met de wagen naar het stadion komen, wordt bereikt.

Bijkomend moet worden gesteld dat in het plan-MER is opgenomen dat *"in de aannames inzake milderende maatregelen rekening is gehouden, na overleg met actoren zoals De Lijn en NMBS/Infrabel, met haalbare oplossingen. Oplossingen zoals het voorzien van en bijkomend treinstation in de buurt van het stadion of de aanleg van een tramlijn zijn niet als maatregel opgenomen"*. Dit sluit niet uit dat deze vervoerswijzen in de toekomst bijvoorbeeld de rol van pendelbussen kunnen overnemen

De bezwaarindieners maken niet aannemelijk dat deze stedenbouwkundige voorschriften onduidelijk of onuitvoerbaar zouden zijn. Zij tonen niet met concrete gegevens aan dat er redenen zijn dat de beoogde modal shift naar openbaar vervoer kennelijk onjuist of kennelijk onredelijk is.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

Een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen geven aan dat het duurzamer zou zijn om bij de bereikbaarheid de fiets en het openbaar vervoer centraal te stellen.

Overeenkomstig de stedenbouwkundige voorschriften kan een stedenbouwkundige vergunning voor het voetbalstadion enkel worden verleend indien, onder meer, auto-ontradende en openbaarvervoer stimulerende maatregelen in het aanvraagdossier worden opgenomen en/of als vergunningsvoorwaarde opgelegd. Op die manier wordt de bereikbaarheid van de site met het openbaar vervoer gestimuleerd.

Wat de bereikbaarheid met de fiets betreft, staat in het plan-MER deel II pagina 91 *"Uit de enquête uitgevoerd door Club Brugge bij haar supporters blijkt dat circa 12% van de supporters naar het huidige stadion komen met de fiets. Een toename hiervan is natuurlijk aan te bevelen, maar uit de enquête blijkt ook dat amper 4% van de supporters die bereid zijn om van vervoermiddel te veranderen dit zouden doen ten voordele van de fiets. Dit is niet verwonderlijk aangezien de fiets enkel op relatief korte afstand een goed alternatief biedt. Een voetbalploeg als Club Brugge heeft supporters uit heel Vlaanderen, die omwille van de afstand niet met de fiets kunnen komen. Dit, gekoppeld aan de reeds bestaande fietsinfrastructuur, zorgt ervoor dat ingrijpende maatregelen qua fietsinfrastructuur niet noodzakelijk en/of efficiënt zijn. Wel moet de fietsvoorziening op het terrein vlot aangesloten worden op de bestaande omliggende fietsroutes."*

Bijkomend aan de reeds bestaande fietsinfrastructuur wordt in het GRUP een fietsverbinding voorzien op de Blankenbergse Dijk waarin is opgenomen dat er doorsteken voorzien moeten worden vanuit deze verbinding naar de naastliggende bestemmingen: minstens één naar het bedrijventerrein en minstens één naar de zone voor stedelijke activiteiten.

Ook moet worden gesteld dat in het plan-MER is opgenomen dat in de aannames inzake milderende maatregelen rekening is gehouden, na overleg met actoren zoals De Lijn en NMBS/Infrabel, met haalbare oplossingen. Oplossingen zoals het voorzien van een bijkomend treinstation in de buurt van het stadion of de aanleg van een tramlijn zijn niet als maatregel opgenomen. Dit sluit niet uit dat deze vervoerswijzen in de toekomst bijvoorbeeld de rol van pendelbussen kunnen overnemen

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd naar een verkeersplan voor de bedrijvigheid en de zone voor stedelijke activiteiten.

In antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat in de stedenbouwkundige voorschriften hierover voldoende bepalingen zijn opgenomen. Het gaat dan om aspecten die normaal in een verkeersplan of mobiliteitsstudie worden opgenomen. Onder meer zowel bij het beschrijven van de beoordelingscriteria waaraan elke aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning moet voldoen (onder meer het organiseren van de ontsluiting en infrastructurele maatregelen, het groeperen en organiseren van de parkeermogelijkheden als het inspelen op de bereikbaarheid met het openbaar vervoer) als bij de cumulatieve voorwaarden op basis waarvan stedenbouwkundige vergunningen worden verleend (auto-ontradende en openbaar vervoer stimulerende maatregelen, sturings- en geleidingsmaatregelen) wordt hier de nadruk opgelegd. Maar bijkomend is een afzonderlijk voorschrift voorzien dat de mobiliteitsstudie oplegt als een informatief document voor de vergunningverlenende overheid met het oog op het beoordelen van de vergunningsaanvraag in het kader van de goede ruimtelijke ordening en de stedenbouwkundige voorschriften voor het gebied. De ontwikkeling van het gebied gebeurt op basis van een mobiliteitsstudie. Deze studie omvat een globale mobiliteitsvisie die uitgaat zowel van de mobiliteit gekoppeld aan de activiteiten van het stadion als van een visie op de mobiliteit van de gehele site (stadion en bedrijventerrein). Dit houdt een inzicht in de te nemen maatregelen op het vlak van ontsluiting, parkeren en gemeenschappelijk vervoer.

De mobiliteitsstudie geeft aan op welke wijze de exploitatie van het stadion en het aangrenzende bedrijventerrein Blankenbergse Steenweg op het vlak van parkeren op elkaar worden afgestemd om te komen tot gezamenlijk parkeren met een maximum van 7200 parkeerplaatsen op de site en directe omgeving. In de mobiliteitsstudie worden hiervoor de concrete modaliteiten bepaald.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat er onvoldoende garanties zijn om de mobiliteitsimpact en mobiliteitsproblematiek van het voetbalstadion aan de Blankenbergse Steenweg op te lossen. De stedenbouwkundige voorschriften hieromtrent zouden te onzeker en te vaag zijn om de mobiliteitsimpact te milderen. Ook worden vragen gesteld bij de afdwingbaarheid in de praktijk van verkeersbegeleidende maatregelen om spreiding van het verkeer af te dwingen in functie van het station.

In antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat het plan-MER de mobiliteitsimpact van de inplanting van het stadion aan de Blankenbergse Steenweg

afdoende heeft onderzocht. Het plan-MER heeft de mobiliteitsimpact significant negatief beoordeeld. De volgende milderende maatregelen werden noodzakelijk geacht:

- *"Maximum 7.200 parkeerplaatsen (exclusief randparking).*
- *De implementatie van voldoende parkeerplaatsen op en nabij de site moet bij de inrichting en de organisatie van de omgeving (gebruik parkeergelegenheden op omringende site) concreet gemaakt worden in een mobiliteitsstudie. Wanneer het bedrijventerrein en de multifunctionele sportsite geclusterd worden, kan een gemeenschappelijk aanbod voor bedrijventerrein en sportsite uitgewerkt worden.*
- *De parkeerverordening van de stad Brugge wordt nagekeken en indien nodig aangepast om de uitvoering van de maatregelen mogelijk te maken.*
- *Een capaciteit voor minimaal 100 supportersbussen.*
- *Maatregelenpakket bestaande uit:*
  - *ondersteunende maatregelen om het autogebruik naar de site en onmiddellijke nabijheid te beperken (bijvoorbeeld verhogen wagenbezettingsgraad, gebruik randparkings, stimuleren busvervoer, ...) en sturing van het verkeer via de N31 en de A11 van/naar de site;*
  - *infrastructurele ingrepen maatregelen op het niveau van de verbetering van de ontsluiting van ofwel de bestaande verkeerscomplexen van de N31 met Blankenbergse Steenweg of de Oostendse Steenweg ofwel een bijkomend aansluitingscomplex;*
  - *verdere uitwerking van de mobiliteitsmaatregelen met doorwerking naar een mobiliteitsstudie op projectniveau.*
- *Uitwerken van een evenementenvervoerplan met een (minstens gelijkwaardig) maatregelenpakket indien andere sterk verkeersgenererende activiteiten in het stadion plaatsvinden.*
- *Gespreid scenario: vermijden van het gelijktijdig organiseren van 2 wedstrijden (met een volledige of quasi volledige bezetting).*
- *Sturing van het verkeer – Ontsluiting via N31 en A11:*
  - *via de N31, met aanpassingen voor de ingaande stroom (capaciteitsverhoging van de afslagstrook) en aanpassingen voor de uitgaande stroom (nieuwe toerit naar N31 of afwikkeling via complex van de Oostendse Steenweg);*
  - *via de A11 (verkeersbegeleiding via knooppunt met de Blankenbergse Steenweg en/of Ronsestraat).*
- *Sturing van het verkeer – Ontsluiting via A11 en N31:*
  - *Aangepaste ontsluiting naar A11 met promoten van het gebruik van de A11;*
  - *Aangepaste ontsluiting naar N31 door infrastructurele optimalisatie."*

De stedenbouwkundige voorschriften van deelplan 7 bieden wel degelijk voldoende rechtszekerheid over de realisatie van voormelde noodzakelijk geachte milderende maatregelen. Er kan immers enkel een stedenbouwkundige vergunning voor het voetbalstadion en de bij een stadion behorende ondersteunende activiteiten worden verleend indien:

- auto-ontradende en openbaar vervoer stimulerende maatregelen in het aanvraagdossier worden opgenomen en/of als vergunningsvoorwaarde opgelegd. Deze maatregelen dienen het autogebruik naar de site en de onmiddellijke nabijheid te beperken en garanderen het maximaal gebruik van 7200 parkeerplaatsen op de stadionsite en directe omgeving;

- sturings- en geleidingsmaatregelen worden in het aanvraagdossier opgenomen en/of als vergunningsvoorwaarde opgelegd en sturen het verkeer via de N31 en de A11 van en naar de site;
- het aanvraagdossier bevat garanties dat geen wedstrijd van Club Brugge op de site Blankenbergse Steenweg gelijktijdig wordt georganiseerd met een andere wedstrijd van meer dan 11.500 bezoekers op de site Olympia;
- infrastructurele ingrepen op het niveau van de verbetering van de ontsluiting van de bestaande verkeerscomplexen van de N31 van de Blankenbergse Steenweg en een bijkomend aansluitingscomplex, zoals omschreven in artikel 2.5 van de stedenbouwkundige voorschriften van deelplan 7, zijn vergund.

Dit stedenbouwkundig voorschrift is een doorvertaling van voormelde milderende maatregelen Dit voorschrift biedt rechtszekerheid dat deze maatregelen daadwerkelijk worden genomen alvorens het voetbalstadion kan worden gebouwd. Er zijn aldus wel degelijk garanties dat een parking met maximaal 7200 parkeerplaatsen wordt voorzien, dat maatregelen worden genomen om autoverkeer te ontraden en openbaar vervoer wordt aangemoedigd, dat het verkeer wordt gestuurd via de N31 en de A11 en dat er geen voetbalwedstrijd van Cercle Brugge en Club Brugge tegelijk plaatsvindt. In voorkomend geval moet het vergunningverlenend bestuur de nodige vergunningsvoorwaarden hierover opnemen.

Wat de ontsluiting betreft, maakt het voorgenomen plan reeds een keuze over de ontsluiting, zodat er geen rechtsonzekerheid hierover bestaat. Deze keuze is omschreven in artikel 2.5 van de stedenbouwkundige voorschriften van deelplan 7.

De bezwaarindieners poneren louter in het algemeen dat deze voorschriften rechtsonzeker zijn. De koppeling aan een vergunningverlening biedt echter wel degelijk voldoende rechtszekerheid. De realisatie van de noodzakelijk geachte milderende maatregelen wordt hierdoor verplicht gesteld.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

Een aantal bezwaarschriften, opmerkingen en adviezen stellen dat de ontsluiting en bereikbaarheid met openbaar vervoer niet duidelijk is uitgewerkt en beperkt is tot vage beloften over een fly-over over de N31 en de inplanting van een evenementenstation.

In de stedenbouwkundige voorschriften zijn duidelijke bepalingen opgenomen met betrekking tot de ontsluiting van het gebied en de bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Er is opgenomen dat stedenbouwkundige vergunningen voor het voetbalstadion enkel worden verleend indien de infrastructurele ingrepen op niveau van verbetering van de ontsluiting vergund zijn, alsook als er auto-ontradende en openbaar vervoer stimulerende maatregelen aangetoond zijn en als er sturings- en geleidingsmaatregelen om verkeer via A11 en N31 te sturen opgenomen zijn in het aanvraagdossier.

Meer concreet wordt er in het plan een uitdrukkelijke keuze voor een bepaalde ontsluiting gemaakt, die tevens op verordenende wijze in artikel 2.4 van de stedenbouwkundige voorschriften bij deelgebied 7 wordt opgelegd:

- het toekomend verkeer via de N31 dient gebruik te maken van een (verruimde) uitvoegstrook ter hoogte van het complex 'Blauwe Toren' die rechtstreeks naar de site wordt geleid;

- het wegrijdend verkeer naar de N31 Zuid dient gebruik te maken van een nieuwe uitrit vanop de site naar de N31-zuid via een ongelijkgrondse kruising (zo genaamd fly-over);
- in functie van het spreiden en sturen van het verkeer en in functie van het scheiden van supportersstromen kunnen toegangen worden voorzien naar de Blankenbergse Steenweg;
- een gedeelte van het toekomend en wegrijdend verkeer via de A11, via de aansluiting aan het complex 'Blauwe Toren'.

De fly-over waarnaar in de bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt verwezen, wordt verordenend vastgelegd. Het evenementenstation dat vermeld wordt, wordt niet aangehaald in het ontwerp-GRUP. Wellicht wordt gedacht aan een bijkomend treinstation in de onmiddellijke nabijheid van het voetbalstadion aan de Blankenbergse Steenweg. In het plan-MER wordt deze optie niet als milderende maatregel naar voor geschoven. Inzake de aannames inzake milderende maatregelen is rekening gehouden, na overleg met actoren zoals De Lijn en NMBS/Infrabel, met haalbare oplossingen. Oplossingen zoals het voorzien van een bijkomend treinstation in de buurt van het stadion of de aanleg van een tramlijn zijn niet als maatregel opgenomen. Dit sluit niet uit dat deze vervoerswijzen in de toekomst bijvoorbeeld de rol van de pendelbussen kunnen overnemen. Dit past binnen de voorwaarden zoals hierboven reeds omschreven.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat er geen kader is voorzien om parkeren in de omgeving te regelen. Er worden bedenkingen gesteld bij de realisatie van de parking.

In antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat het plan-MER de volgende milderende maatregel heeft opgelegd (plan-MER, deel II, pagina 456):

"De implementatie van voldoende parkeerplaatsen op en nabij de site moet bij de inrichting en de organisatie van de omgeving (gebruik parkeergelegenheden op omringende site) concreet gemaakt worden in een mobiliteitsstudie. Wanneer het bedrijventerrein en de multifunctionele sportsite geclusterd worden, kan een gemeenschappelijk aanbod voor bedrijventerrein en sportsite uitgewerkt worden."

Deze milderende maatregel is afdoende verordenend doorvertaald en moet op projectniveau telkens uitwerking vinden. Het komt niet aan een RUP toe om reeds vooruit te lopen over de concrete invulling van een vergunningsaanvraag. In het RUP moet wel voldoende rechtszekerheid worden geboden over de realisatie van deze milderende maatregel. Dit is gebeurd. In artikel 2.6 van de stedenbouwkundige voorschriften van het voorgenomen plan wordt immers bepaald dat het voetbalstadion slechts kan worden vergund wanneer, onder meer, auto-ontradende en openbaar vervoer stimulerende maatregelen in het aanvraagdossier worden opgenomen en/of als vergunningsvoorwaarde worden opgelegd. Deze maatregelen dienen het autogebruik naar de site en de onmiddellijke nabijheid te beperken en garanderen het maximaal gebruik van 7.200 parkeerplaatsen op de stadionsite en directe omgeving. Onder directe omgeving wordt eventuele parkeergelegenheden in de onmiddellijke nabijheid, zoals aan de oostzijde van de Blankenbergse Steenweg (B-Park, Blauwe Toren of zelfs aan de Pathoekeweg) verstaan. Deze parkeergelegenheden zijn via de N31 en A11 en het complex met de Blankenbergse Steenweg te bereiken.

Bovendien moet een vergunningsaanvraag voor het voetbalstadion gepaard gaan met een mobiliteitsstudie. In een mobiliteitsstudie wordt concreet en in detail aandacht besteed aan, onder meer, het parkeren op de site en op andere locaties. Daarbij dient een collectief parkeeraanbod met de aangrenzende zone voor regionale bedrijvigheid te worden voorzien.

Er is dan ook wel degelijk een verordenend kader voorzien om parkeren in de omgeving te regelen. Hoe dit precies zal gebeuren, wordt op projectniveau bepaald. Op planniveau wordt voldoende rechtszekerheid geboden over de realisatie van deze milderende maatregel alvorens een stedenbouwkundige vergunning voor het voetbalstadion kan worden verleend.

Wat eventuele overlast inzake parkeren betreft, is er ten overvloede op te wijzen dat daartoe meer geëigende instrumenten bestaan dan een RUP (politionele handhaving van de openbare orde bijvoorbeeld).

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt, in het kader van de inname van open ruimte voor een nieuw voetbalstadion op een autolocatie, verwezen naar de duurzaamheidstest, die de Vlaamse Regering zich via het RSV en het BRV oplegt.

Zoals reeds eerder aangehaald vormt voorliggend plan de uitvoering van het RSV en kan voorliggend plan niet zonder meer getoetst worden aan de principes van het witboek BRV. Echter wordt in de bezwaren, opmerkingen en adviezen niet aangehaald wat precies wordt bedoeld met 'de duurzaamheidstest' uit het RSV zodat niet concreet kan worden ingegaan op de eerder algemene opmerkingen.

Voorliggend plan is wel het resultaat van een proces waarin de verschillende gedecteerde behoeftes gelijktijdig en met kennis van de milieu-impact van elke keuze naast elkaar zijn afgewogen zodat met redelijkheid kan worden gesteld dat principes van duurzaamheid voldoende in voorliggend plan doorwerken.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

Een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen vragen om bijkomende parkeergelegenheid op het bedrijventerrein te voorzien. Hierbij wordt aangegeven dat vanuit het zuiden van het bedrijventerrein de afstand tot het gemeenschappelijk parkeeraanbod, gelegen aan het stadion, te groot is.

In antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen kan worden gesteld dat in de stedenbouwkundige voorschriften bij het gemengd bedrijventerrein Blankenbergse Steenweg is voorzien dat de parkeervraag niet mag worden afgewend op het openbaar domein en dat gemeenschappelijk parkeeraanbod voor het bedrijventerrein in de aangrenzende zone voor stedelijke activiteiten verplicht is. Dit laatste komt als milderende maatregel uit het plan-MER. Bovendien is het gemeenschappelijk gebruik van deze parking een belangrijk principe vanuit zorgvuldig ruimtegebruik. Hierdoor kan immers netto meer bedrijventerrein worden ontwikkeld omdat geen ruimte moet worden voorzien voor parkeerplaatsen.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

2. Zone voor dag- en verblijfsrecreatie

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat de toekomstige invulling van het recreatiegebied onduidelijk is. Er wordt gesproken over recreatieve bebossing, laag dynamische (water) recreatie, sportvelden, extensieve kampeerweide, sporthotel. Ook in recreatiegebied geldt het principe van zuinig ruimtegebruik en moet zorgvuldig worden omgegaan met het aansnijden van open ruimte. Er wordt ook aangehaald dat de meeste functies uit het oostelijk deel van het geplande recreatiegebied op een meer efficiënte manier kunnen worden ondergebracht in het westelijk deel. Het gedeelte bos als buffer tegen het regionaal bedrijventerrein kan worden vervangen door een buffer op het bedrijventerrein zelf.

In de toelichtingsnota (7.7.3) staat duidelijk aangegeven hoe de toekomstige invulling van het gebied vorm zal krijgen. Het noordelijk deel aansluitend bij het bedrijventerrein wordt bebost. Dit bos heeft een recreatieve functie en sluit aan bij het bestaande Ooievaarsbos aan de oostelijke zijde van de Blankenbergse Steenweg. Hier zal een voldoende brede zone beplant te worden. Dit bos heeft een recreatieve functie en kan aansluiten bij het bedrijventerreinen waar ook een buffer is voorzien. Dit bos heeft niet als functie om de buffer van het bedrijventerrein te vormen. Deze buffer wordt voorzien op het bedrijventerrein zelf.

Centraal in het gebied wordt de camping ingepland met de intentie toeristische verblijven met bijhorende infrastructuur op te richten. Tevens wordt ook ruimte voorzien voor een kampeerweide op de graslanden ten noorden van de Sint-Pietersplas. Bedoeling is het gebied enkel toegankelijk te maken als kampeerweide. Infrastructuur die hieraan is gekoppeld moet worden voorzien binnen het gebied voor verblijfsrecreatie, behalve een sanitair blok.

Het zuidelijk deel wordt voorbehouden voor laagdynamische dagrecreatie en sportvelden. Dit staat los van het stadionproject. Door het creëren van extra recreatief groen en verblijfsrecreatie op stedelijk niveau kan het gebied rond de Sint-Pietersplas verder uitgebouwd worden als stedelijk centrum voor watersport, openluchtrecreatie en verblijfsrecreatie. De voorkeur gaat er naar uit om de meest dynamische functies maximaal te bundelen en dit aansluitend bij de bestaande bebouwing, en bijgevolg zuidelijk in het plangebied. Omdat de ontsluiting van het gebied via de Blankenbergse Dijk wordt voorzien, wordt de infrastructuur maximaal langs deze as gebundeld. Ook de parking voor het volledige recreatiegebied dient te worden gebundeld, maximaal langs zuidelijke zijde van het gebied. Bovenstaande toont aan dat voor dit gebied de invulling duidelijk werd omschreven.

In functie van zorgvuldig ruimtegebruik en het maximaal vrijwaren van de beschikbare open ruimte zijn in de stedenbouwkundige voorschriften bepalingen opgenomen die bijkomende bebouwing en de dynamiek van het gebied beperken (artikel 4.1) en de ontsluiting regelen en de mogelijkheden tot parkeren groeperen en beperken (artikel 4.5). Bovendien is een deel van het gebied met op vandaag aanwezige natuurwaarden aangeduid met een overdruk natuurverweving waarbinnen een beleid gericht op de ruimtelijke ondersteuning van de verweving tussen de functie recreatie en de functie natuurbehoud moet worden gevoerd. Het gebied wordt beschouwd als een natuurverwevingsgebied in de zin van het decreet Natuurbehoud en maakt in die zin deel uit van het Integraal Verwevend en Ondersteunend Netwerk (IVON). Verweving houdt in dat een duurzame instandhouding van de aanwezige natuurwaarden gegarandeerd wordt

en dat elke functie behouden kan worden zonder andere functies te verdringen of door andere functies verdrongen te worden. Een verplaatsing van de recreatieve functies uit het oostelijk deel naar het westelijke deel is vanuit dit oogpunt geen optie en zou niet getuigen van zorgvuldig ruimtegebruik.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt aangegeven niet akkoord te zijn met het aanduiden van een recreatiezone en/of met de vooropgesteld driedeling (bos, camping en sportterreinen) die in de visie is opgenomen. Men wenst de huidige situatie (landbouw) te behouden en vreest hinder. Een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen vragen om niet in het recreatiegebied opgenomen te worden maar agrarisch gebied te blijven. Er wordt eveneens gevraagd om de zone ten oosten van de Blankenbergse Dijk in te richten als recreatief natuurgebied.

Het RSV stelt dat de regionaalstedelijke gebieden omwille van hun verzorgingsniveau, hun stedelijke voorzieningen en hun economische structuur een belangrijke plaats innemen in de ruimtelijke structuur van Vlaanderen. Het beleid in de regionaalstedelijke gebieden is gericht op het maximaal benutten van de bestaande en toekomstige stedelijke potenties. Net zoals de grootstedelijke gebieden hebben regionaalstedelijke gebieden, weliswaar op een lager niveau, in kwantitatief en kwalitatief opzicht grote potenties om een belangrijk aandeel van de groei inzake bijkomende woongelegenheden, stedelijke voorzieningen en ruimte voor economische activiteiten op te vangen. Dit houdt ook in dat een aanbodbeleid moet gevoerd worden om, behalve de stedelijke ontwikkeling te stimuleren, ook de lintontwikkeling te stoppen en het buitengebied van stedelijke ontwikkeling te vrijwaren. Dit vraag onder meer aandacht voor het inplanten van (stedelijke) voorzieningen afgestemd op het belang van het stedelijk gebied en het optimaliseren van de aanwezige recreatieve en toeristische voorzieningen, onder meer in het historische stadsgedeelte.

Het voorzien van extra recreatief groen en recreatie op stedelijk niveau binnen het regionaalstedelijk gebied 'Brugge' is dan ook in overeenstemming met de principes van het RSV. In het kader van het afbakeningsproces van het regionaalstedelijk gebied 'Brugge' werd met betrekking tot recreatie en toerisme volgende uitgangspunten naar voor geschoven:

- Optimaliseren van de toeristisch-recreatieve structuur op het regionaalstedelijk niveau;

- Bijkomende recreatieve activiteiten kaderen in het geheel van de concepten.

Binnen deze visie wordt gesteld dat de verblijfsrecreatieve structuur in open lucht versterkt kan worden in de omgeving van de Sint-Pietersplas. Ook moet druk veroorzaakt door recreatie in randstedelijke groengebieden als Tillegembos, Tudor en Beisbroek opgevangen worden door een grotere toegankelijkheid van andere randstedelijke groengebieden (onder meer Sint-Pietersplas).

Voorliggend GRUP geeft conform de bepalingen van de VCRO uitvoering aan de principes van het RSV. Op de principes van het RSV en de doorvertaling ervan in de globale visie op het regionaalstedelijk gebied en in verschillende deelplannen wordt zoals hierboven ook aangehaald uitvoerig ingegaan in de toelichtingsnota. Bezwaarindieners zijn het kennelijk niet eens met de visie die aan de basis van het GRUP ligt. Bovendien zijn hinderaspecten (geluid, landschap en dergelijke) onderzocht in het kader van het plan-MER en indien nodig

vertaald in de stedenbouwkundige voorschriften. De kritiek blijft echter beperkt tot eerder algemene beweringen en vormt derhalve opportuniteitskritiek.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat er in het recreatiegebied, gelegen in deelplan 7 'Sint-Pietersplas – Blankenbergse Steenweg', een bos met recreatieve functie is voorzien, zonder dat de behoefte aan een recreatief bos zou zijn aangetoond.

In antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat het voorgenomen plan, wat de recreatieve functie op de locatie 'Sint-Pietersplas – Blankenbergse Steenweg' betreft, uitgaat van de bestaande recreatieve activiteiten rondom de Sint-Pietersplas en de aanwezige landschappelijke elementen in de westzijde van het gebied. Het voorliggende plan beoogt om dit deelgebied verder te ontwikkelen voor openluchtrecreatie, geënt op de waterrecreatie, waarbij wordt nagegaan of in bijkomende zones groen ter versterking van de recreatie kan worden voorzien.
De bestaande recreatie in dit deel van het plangebied wordt aldus bestendigd en verder ontwikkeld. De volgende recreatieve functies worden onderscheiden:

- Sint-Pietersplas en de omgeving worden bestendigd als recreatiegebied met overdruk natuurverweving. Dit is een bestendiging van de bestaande situatie;

- er wordt op Sint-Pietersplas een kampeerruimte voorzien. Deze behoefte wordt gemotiveerd op grond van het verdwijnen van de camping Sint-Michiels in Brugge en de vraag naar toeristische kampeerplaatsen in Brugge. Er blijft in de stad Brugge immers maar één camping met een capaciteit van 100 plaatsen en zonder uitbreidingsmogelijkheden over. Vermits de locatie Sint-Pietersplas aansluit bij de bestaande recreatie, kan een dubbel gebruik van bijvoorbeeld parking, zwembad en dergelijke voordelen opleveren. De camping wordt voorzien aan de oostelijke zijde van de Blankenbergse Dijk. Wat voorts de behoefte om sport- en recreatieve voorzieningen te Sint-Pietersplas te voorzien, kan worden verwezen naar de 'Behoeftestudie sportinfrastructuur, opgemaakt door WES research in opdracht van de stad Brugge en gebaseerd op een openruimtebevraging bij individuele sporters en sportverenigingen. Uit deze studie blijkt een streven naar een meer polyvalent en gemeenschappelijk gebruik van sportinfrastructuur in Brugge. Een concreet geformuleerde actie hiertoe is de clustering van sportinfrastructuur en andere voorzieningen (p.98): *"Het is de doelstelling van de stad Brugge om verspreid over het ganse grondgebied kwalitatieve sportinfrastructuur aan te bieden. Dit belet niet dat bepaalde sportinfrastructuur kan worden geconcentreerd in enkele grotere sportcentra. We denken in de eerste plaats aan de verdere uitbouw van de sites 'Gulden Kamer' (zuiden van Brugge) en 'Sint-Pietersplas' (noorden van Brugge).*

  De Sint-Pietersplas wordt momenteel gebruikt voor het zeilen, surfen en radio controlled yachting. Er is ruimte om andere sporten toe te laten zoals openluchtzwemmen, kajak, kano, standup paddle, enzovoort Er kunnen combinaties gemaakt worden met andere openluchtvoorzieningen zoals een basket- of volleyveld, een Finse piste, een mountainbikeroute, enzovoort"

  Voorts blijkt uit de studie van WES dat er moet worden ingehaakt op nieuwe trends. Een concreet geformuleerde actie hiertoe is de creatie van een openluchtzwembad en –vijver te Sint-Pietersplas (pagina 104): *"Om met relatief weinig middelen te*

beantwoorden aan de vraag naar openluchtzwemwater, is de inrichting van zwemwater of een zwemvijver in de Sint-Pietersplas aangewezen. Voordeel van deze site is o.m. de goede waterkwaliteit en de aanwezigheid van een mogelijke koppeling met diverse andere sporten en voorzieningen. De Sint-Pietersplas wordt reeds gebruikt door de Brugse Ijsberen en triatlonclubs."

- het noordelijk deel van het gebied wordt bebost. Dit bos heeft een recreatieve functie en sluit aan bij het bestaande Ooievaarsbos aan de oostelijke zijde van de Blankenbergse Steenweg. Een recreatief bos sluit aan bij de visie voor de Sint-Pietersplas om deze plas te ontwikkelen als stedelijk centrum voor watersport, openluchtrecreatie en verblijfsrecreatie. De creatie van extra recreatief groen en verblijfsrecreatie draagt hiertoe bij;
- er wordt ruimte voorzien voor een kampeerweide ten noorden van de Sint-Pietersplas.

De behoefte aan het recreatief bos wordt dus wel degelijk gestaafd. Zij moet met name worden gekaderd binnen de behoefte aan een recreatieve zone, die tevens dienst doet als camping in Brugge. De nood aan een bijkomende ruimte voor een camping wordt gemotiveerd op grond van het gebrek aan voldoende kampeerplaatsen in de stad Brugge. Het voorzien en het bundelen van een aantal recreatieve functies aan de Sint-Pietersplas om dit gebied als stedelijk centrum te ontwikkelen, volstaat dan ook.

Het verzoek om een studie of vergelijkbaar document voor te leggen waarin de behoefte voor recreatie blijkt, is al te verregaand. Zoals aangegeven, is de recreatieve bestemming immers geen gevolg van een volledig nieuwe recreatie, maar deels van een bestendiging van huidig gebruik en/of van een herlocalisatie van een camping. Bovendien kadert de herbestemming binnen een beleidsvisie omtrent de inrichting van een stedelijk centrum waar verschillende recreatieve functies kunnen worden voorzien. Dit centrum moet dienst doen als trekpleister voor recreanten en toeristen. In het kader daarvan dient het recreatief bos om de recreatieve waarde van het gebied verder in de verf te zetten. De behoefte van dit bos kadert aldus binnen de beleidsvisie en de behoefte aan het bedoelde stedelijk centrum met recreatieve functies.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat er onvoldoende bindende bepalingen in de stedenbouwkundige voorschriften zijn opgenomen die de driedeling (bos, verblijfsrecreatie, laagdynamische recreatie). De inrichtingsstudie biedt hiervoor geen soelaas.

De stedenbouwkundige voorschriften bieden het kader waarbinnen de voorgenomen visie (recreatief bos, verblijfsrecreatie, laagdynamische recreatie) kan ontwikkeld worden. De visie op het gebied blijkt heel duidelijk uit de toelichtingsnota. De inrichtingsstudie maakt echter wel deel uit van het dossier over de aanvraag van stedenbouwkundige vergunning en wordt meegestuurd aan de adviesverlenende instanties overeenkomstig de toepasselijke procedure voor de behandeling van de aanvragen. Elke nieuwe vergunningsaanvraag kan een bestaande inrichtingsstudie of een aangepaste of nieuwe inrichtingsstudie bevatten. Op die manier kan de vooropgestelde doelstelling voor dit gebied wel bewaakt worden.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat geen alternatieven voor recreatie werden onderzocht.

De vraag naar alternatieven voor recreatie werd niet gesteld tijdens de inspraakperiode van de kennisgeving van het MER. Bijgevolg werd dit ook niet opgenomen in de richtlijnen van de dienst MER om als een redelijk alternatief te onderzoeken. Volgens het DABM moet het plan-MER een schets met opgave van de redenen voor de selectie van de onderzochte alternatieven bevatten. In voorliggend geval betreft het hier het voornemen zoals geformuleerd in het afbakeningsproces van het regionaalstedelijk gebied Brugge om de site van de Sint-Pietersplas verder te ontwikkelen voor open lucht recreatie, geënt op de waterrecreatie, waarbij wordt nagegaan of in bijkomende orde groen ter versterking van de recreatie kan voorzien worden. In combinatie met een bufferfunctie ten aanzien van bedrijvigheid op langere termijn, is uitbreiding in noordelijke richting gewenst. Ook in de mogelijkheid voor verblijfsaccommodatie ten behoefte van sportkampen of kampeervoorzieningen kan voorzien worden. Vanuit dit planvoornemen zijn er dan ook geen redelijke locatiealternatieven te vinden; de basis voor de ontwikkeling is immers de reeds bestaande waterrecreatie.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

Een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen stellen vragen bij de economische haalbaarheid van die bijkomende sportinfrastructuur.

Voorliggend GRUP vormt het ruimtelijk kader waarbinnen een aantal gedetecteerde maatschappelijke behoeftes kunnen ontwikkeld worden. Hierdoor wordt de mogelijkheid gecreëerd om bijkomende sportinfrastructuur in de omgeving van de Sint-Pietersplas te voorzien. Over de economische haalbaarheid die samenhangt met de bedrijfsvoering van deze infrastructuur kan voorliggend plan geen uitspraak doen.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

Een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen stellen de vraag of de bijkomende voetbalterreinen in het zuiden van het recreatiegebied niet beter kunnen aansluiten bij het complex van Club Brugge tussen de Expressweg en de Blankenbergse Dijk of bij de terreinen van Sport Vlaanderen bij de Sint-Pieterplas.

De geplande laagdynamische dagrecreatie en sportvelden staan los van het functioneren van het stadion van Club Brugge en zouden eveneens in landbouwgebied gelegen zijn. Eventuele efficiëntiewinsten naar ruimtegebruik door bijvoorbeeld gezamenlijk gebruik van kleedkamers, parking en dergelijke zijn hier niet aanwezig omdat beide functies (laagdynamische dagrecreatie en sportvelden versus het functioneren van Club Brugge) geen gemeenschappelijk gebruik van infrastructuur toelaat en op een ander schaalniveau functioneren. Bovendien wordt er gekozen om juist deze sportvelden eerder te laten aansluiten bij de zuidelijke woonwijken zodat deze laagdynamische dagrecreatieve pool die eerder op een lokaal niveau functioneert, ook vanuit deze woonwijken vlot bereikbaar te laten zijn.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

3. Programma en ruimtebehoefte van het voetbalstadion

Een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen stellen dat geen onderzoek is gevoerd

naar de schaal of de capaciteit van het stadion. De noodzaak aan een stadion met 40.000 zitplaatsen wordt in vraag gesteld. Het aantal supporters dat het stadion gelijktijdig kan bezoeken bepaalt de oppervlakte die noodzakelijk is binnen de bestemmingscategorie recreatie en dicteert de mobiliteitsstudie. De schaal van het stadion is bijgevolg een cruciaal element geweest in het alternatievenonderzoek dat gevoerd werd in het plan-MER met betrekking tot de locatie van het stadion binnen het ontwerp GRUP. Het plan-MER vermeldt echter geen enkel beschikbaar alternatief inzake de schaal van het te plannen stadion. Een stadion met 30.000 of 50.000 zitplaatsen wordt bijvoorbeeld niet overwogen. Het plan-MER bevat daarnaast geen enkele afdoende verklaring voor het feit dat de bestaande capaciteitsproblematiek enkel kan opgelost worden door te voorzien in een plan dat plaats biedt aan een stadion met 40.000 zitplaatsen.

Volgens de bezwaren, opmerkingen en adviezen moest worden onderzocht, minstens gemotiveerd, waarom een stadion met 30.000 of 50.000 zitplaatsen niet werd overwogen. Er zou geen afdoende verklaring zijn voor het feit dat de bestaande capaciteitsproblematiek enkel opgelost kan worden door een stadion met 40.000 zitplaatsen te voorzien. Bovendien heeft het huidige stadion een capaciteit van 29.000 zitplaatsen. Voor de verdere sportieve en financiële uitbouw van de club, is een capaciteitsuitbreiding nodig. Een capaciteit van 30.000 zitplaatsen is nagenoeg geen capaciteitsuitbreiding ten opzichte van het huidige stadion. In de handleiding alternatieven in MER wordt verduidelijkt wat bedoeld wordt met een redelijk alternatief. In deze handleiding wordt op pagina 28 aangegeven dat een redelijk alternatief een kansrijk alternatief moet zijn. Een alternatief dat hoogstwaarschijnlijk nooit zal gerealiseerd (kunnen) worden is geen redelijk alternatief.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen stellen in wezen de nood aan de schaal in vraag. De vraag naar alternatieven voor de schaal van het stadion werd niet gesteld tijdens de inspraakperiode van de kennisgeving van het MER. Bijgevolg werd dit ook niet opgenomen bij de richtlijnen van de dienst MER om als een redelijk alternatief te onderzoeken. Volgens het DABM moet het plan-MER een schets met opgave van de redenen voor de selectie van de onderzochte alternatieven bevatten. Op pagina 7 van deel 1 van het MER wordt wat het programma betreft verwezen naar het dossier dat door Club Brugge werd ingediend en waaraan de Vlaamse Minister bevoegd voor Sport een subsidie had toegekend. Dit was voor een stadion van 40.000 plaatsen.

Het is echter niet kennelijk onredelijk dat in een planproces rekening wordt gehouden met de vereisten van de gebruikers van de ruimte. De alternatieven moeten immers kunnen garanderen dat de plandoelstelling wordt gehaald. In dat verband is het niet kennelijk onredelijk dat rekening wordt gehouden met de behoeften van de gebruikers van sportstadia in het Brugse (met name Club Brugge en Cercle Brugge) en hen hierover te bevragen. Een plandoelstelling dient immers (mede) te vertrekken vanuit de randvoorwaarden die bij aanvang van het planproces worden doorgegeven.

De randvoorwaarde van een stadion met 40.000 zitplaatsen steunt op een marktstudie met als titel 'De marktpotentie van Club Brugge: een update (24 juni 2013)' die in opdracht van Club Brugge is uitgevoerd. Het betuigt van zorgvuldigheid dat de planinitiërende overheid, rekening houdend met deze randvoorwaarden, haar plandoelstelling in die zin formuleert dat er wordt gezocht naar een locatie voor de inplanting van een stadion met 40.000 zitplaatsen.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen kunnen dan ook niet worden bijgetreden, vermits zij vertrekken van het uitgangspunt dat de planinitiërende overheid geen rekening mag

houden met de vereisten en randvoorwaarden voor de inplanting en bouw van een stadion die haar door de relevante voetbalploegen worden meegedeeld.

Bovendien geeft het plan-MER aan dat een volledige bezetting van het stadion een uitzonderlijke situatie is die zich slechts voordoet bij "*een uitzonderlijke topper in de Belgische competitie of match tegen een bijzondere tegenstander in een Europese competitie. In de reguliere omstandigheden is een maximale bezetting tot ongeveer 36.000 zitplaatsen realistisch*" (plan-MER, deel I, pagina 21). De volledige bezetting van het stadion met 40.000 zitplaatsen is aldus eerder uitzonderlijk, maar geen loutere theorie.

Aldus is het alternatief 'stadion met 50.000 zitplaatsen' niet redelijk, vermits dit 14.000 plaatsen meer zou betekenen dan de maximale bezetting in reguliere omstandigheden. Een buffer van 14.000 plaatsen, waarbij niet is aangetoond dat deze buffer zelfs in uitzonderlijke omstandigheden volledig zou opgevuld worden, is dan ook buitensporig en niet redelijk in verhouding met de plandoelstelling.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen dat het alternatief 'stadion met 30.000 zitplaatsen' moest worden onderzocht, kunnen evenmin worden bijgetreden. Een stadion met 30.000 plaatsen komt vooreerst niet tegemoet aan de bezetting in reguliere omstandigheden (maximaal 36.000 zitplaatsen). Een reguliere bezetting is dus al onmogelijk te behalen bij een stadion met 30.000 zitplaatsen. Vermits het plan-MER de aanvaardbaarheid van de milieueffecten van een stadion met 40.000 zitplaatsen heeft onderzocht, is het onderzoek naar een kleiner stadion bovendien impliciet maar zeker in het plan-MER meegenomen. Een groter stadion is in dat geval als een '*worst case scenario*' te beschouwen ten aanzien van een kleiner stadion. Uit het plan-MER blijkt nergens dat het scenario met 40.000 zitplaatsen tot niet te milderen significant negatieve effecten leidt.

Ook daarom kunnen de bezwaren niet worden bijgetreden. De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt aangehaald dat de afweging of de functie kantoorachtigen kan geïntegreerd worden in een multifunctioneel stadion niet is gemaakt. Er wordt gewezen op voorbeelden in binnen- (bijvoorbeeld Ghelamco-arena Gent) en buitenland die aangeven dat de combinatie van een voetbalstadion met kantoren perfect mogelijk is.

In het GRUP en plan-MER is inderdaad uitgegaan van een invulling van de zone voor stedelijke activiteiten met een voetbalstadion; alle bijkomende functies zijn ondergeschikt. De focus ligt dus op het stadion en de ermee gepaard gaande voetbal gerelateerde activiteiten omwille van de ruimtelijke draagkracht van de plek. Een bijkomende extra belasting van deze site met kantoorfuncties (of grootschalige kleinhandel) overschrijdt de draagkracht van de omgeving en is niet aan de orde. Daarbij verwijzen de bezwaren, opmerkingen en adviezen naar de kantoorachtigen die in het deelplan Chartreuse worden voorzien. Het gaat op Chartreusen echter niet om kantoren maar wel om activiteiten deels plaats vinden in kantoorgebouwen, maar meestal in gebouwen waarbij sprake is van een combinatie tussen kantoren en bijvoorbeeld labruimten en/of atelier- of productieruimten. Het is een ander type van bedrijvigheid (onderzoeks- en ontwikkelingsactiviteiten met kennisintensieve bedrijven en bedrijven met een (hoog)technologische inslag en kantoorachtigen). Dit type bedrijven is niet geschikt om 'bovenop' de reeds bestaande bedrijfsgebouwen te plaatsen of om te integreren in een voetbalstadion.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen worden vragen gesteld bij (het ontbreken van) de ruimtebehoefte van het stadion op de Blankenbergse Steenweg.

In het GRUP is uitgegaan van de realisatie van een voetbalstadion voor 40.000 toeschouwers. In het kader daarvan is in de toelichtingsnota onder punt 7.3, bij de gewenste ruimtelijke structuur uitvoering ingegaan op het concrete programma en het hiermee gepaarde ruimtebeslag van dit programma (inclusief parking). Het gaat dan meer concreet om Het stadion zal volgende elementen bevatten:

- stadion van 40.000 toeschouwers en de nodige circulatie;
- 5 oefenterreinen (met bijhorende kleedkamers);
- parking voor 7200 autoparkeerplaatsen, minimaal 4000 fietsenstallingen en capaciteit van minimaal 100 busparkings;
- recreatie: horeca-faciliteiten in functie van zowel wedstrijden als op niet-wedstrijddagen;
- detailhandel: fanshop en hieraan gerelateerde sportartikelen (geen grootschalige detailhandel);
- kantoren in functie van de werking van Club Brugge en de exploitatie van het stadion;
- noodzakelijke buffering (water, landschap,...).

De bezwaren, opmerkingen en adviezen stellen deze opmerking algemeen en geven niet aan voor welke elementen de ruimtebehoefte ontbreekt.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt specifiek ingegaan op het ontbreken van een ruimtebehoefte met betrekking tot de voorziene oefenterreinen. Er wordt hierbij gewezen op het bestaan van een oefencomplex met 4 oefenterreinen in Westkapelle.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen vormen in wezen opportuniteitskritiek; in de huidige situatie heeft Club Brugge 5 terreinen ter beschikking op Jan Breydel en 1 voor gedeeld gebruik met Cercle Brugge en de stad Brugge. Daarnaast wordt ook gebruik gemaakt van een terrein in Aalter (voor damesvoetbal) en in Roeselare of Torhout (voor de beloften). Dit maakt een totaal van 8 voetbalterreinen, en het hoofdveld van Jan Breydel (sporadisch gebruikt voor trainingen). In de nieuwe situatie komt het totaal aantal terreinen op 9 (5 aan het stadion en 4 in Westkapelle). De nieuwe situatie (Blankenbergse Steenweg)is dus nauwelijks een verschil met de huidige situatie.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt de behoefte aan 2 stadions in vraag gesteld. Er wordt gesteld dat het voorzien van twee voetbalstadions binnen het regionaalstedelijk gebied Brugge geenszins een toonbeeld van ruimtelijk rendement of zuinig ruimtegebruik is.

Op aspecten van zuinig ruimtegebruik is eerder in voorliggend besluit al ingegaan. In het Brugse zijn 2 voetbalploegen gevestigd die momenteel in het Jan Breydelstadion spelen. Beide ploegen hebben echter een andere ambitie, doelpubliek en budget waarover ze kunnen beschikken. Deze heel verschillende ambitie vertaalt zich onder meer naar grootte van een stadion (maximaal 40.000 toeschouwers (Club Brugge) versus maximaal 18.000

toeschouwers (Cercle Brugge) onderzocht in plan-MER) en naar complementair programma (monofunctioneel (Club Brugge) versus een stadion waar ook stedelijke sportaccommodatie wordt in ondergebracht, een atletiekpiste en tot 12 trainingsvelden en bijhorende kleedkamers (Cerlce Brugge)). Dit heeft automatisch ruimtelijke gevolgen. Beide programma's en ambitieniveau zijn moeilijk ruimtelijk en naar ontsluiting toe in 1 stadion te vertalen. Beleidsmatig is op basis van de resultaten van het plan-MER, de verschillende programma's en ambitieniveau gekozen voor een gespreid scenario waarbij één stadion van 40.000 toeschouwers wordt gepland op de site Blankenbergse Steenweg en één stadion met bijhorende stedelijke sportfuncties centraler in het stedelijk weefsel een plek kan krijgen op de site Jan Breydel door middel van vernieuwbouw van het huidige Jan Breydelstadion.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen gaan niet dieper in op waarom er geen behoefte zou zijn aan 2 stadions voor 2 voetbalploegen die met een verschillende doelpubliek, verschillende verwachtingen en een verschillende schaal. De kritiek blijft beperkt tot algemene beweringen zonder concrete staving en vormt derhalve opportuniteitskritiek.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

4. Buffer

Een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen stellen dat als hun woningen niet worden opgenomen in het bedrijventerrein een voldoende buffer wensen.

De woningen waarover in de bezwaren, opmerkingen en adviezen sprake zijn gelegen binnen de bestemming 'gemengd bedrijventerrein Blankenbergse Steenweg' en zijn eveneens opgenomen in het onteigeningsplan met als doel de ontwikkeling van een bedrijventerrein langsheen de Blankenbergse Steenweg mogelijk te maken. Het voorzien van een buffer rond deze woningen is niet wenselijk gezien deze woningen op termijn zullen verdwijnen en deel uit maken van het bedrijventerrein.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

Een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen vragen om de groenbuffer langsheen de Blankenbergse Steenweg ook te mogen invullen met hoogstaande architectuur van nieuwe bedrijfsgebouwen.

In antwoord hierop kan worden gesteld dat uitdrukkelijk wordt gekozen om de Blankenbergse Steenweg (in combinatie met de bestaande groenbuffer aan het bedrijventerrein Blauwe Toren) als een kwaliteitsvolle groene corridor binnen het groter geheel van de bedrijvenzones te kunnen inrichten en op die manier de kwaliteit van de Blankenbergse Steenweg als onder andere toegangsweg naar Brugge te kunnen waarborgen en de weg alle omgevingskwaliteit te geven. Anderzijds maakt deze buffer het ook mogelijk om, conform de beoordeling van het plan-MER de aanleg van geluidswerende maatregelen zoals een gronddam naar de aanwezige woningen mogelijk te maken. Het toelaten van gebouwen, weliswaar met een hoogstaande architectuur in een groene omgeving, zou deze groene corridor onderbreken en onvoldoende garanties bieden naar geluidsbuffering.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt een buffer gevraagd tussen het

recreatiegebied en het woongebied

Een buffer moet hinder minderen of bufferen tussen 2 bestemmingen of functies die vanuit hun functioneren niet met elkaar te verzoenen zijn. Er wordt dan uitgegaan van het afschermen van de ene hinderende functie ten opzichte van een andere gehinderde functie. Vanuit de plan-MER worden met betrekking tot hinderaspecten (landschappelijk, geluid, stof en dergelijke) geen milderende maatregelen of aanbevelingen geformuleerd die het verordenend vastleggen noodzakelijk maken. De aanleg van een buffer tussen het recreatiegebied en woongebied is derhalve niet nodig.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

5. Fauna en flora

Een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen stellen vast dat een rust- en overwinteringsgebied van vogels hier volledig verstoord wordt door bebouwing en intensiever gebruik van de landbouwgrond. Waardevolle landbouw grond/poldergrasland wordt omgevormd tot stedelijk gebied. Vleermuisfoerageergebied is verstoord. Milderende maatregelen zullen hier helaas niet veel aan kunnen doen.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen drukken de vaststelling uit dat graslanden en landbouwgronden zullen verdwijnen en fauna en flora hiervan gevolgen zullen ondervinden. De aangehaalde aspecten werden in het kader van het plan-MER onderzocht en milderende maatregelen werden hiervoor geformuleerd. In deel II van het plan-MER staat op pagina 353 en volgende met betrekking tot het deelplan Sint-Pietersplas - Blankenbergse Steenweg het volgende geformuleerd:
"Met de ontwikkelingen ter hoogte van Blankenbergse Steenweg wordt een deel van een groter openruimtegebied ingenomen. Hoewel de floristische waarde van het gebied eerder beperkt is, omvatten de waterlopen in het gebied nog een (verbindende) waarde en is het gebied en zijn omgeving van belang voor (pleisterende) watervogels. Het gebied sluit bovendien aan bij een groter poldercomplex, dat eveneens van belang is voor avifauna, ten westen van de N31. Daarnaast vormt de Sint-Pietersplas en omgeving een voornaam foerageergebied voor onder andere Meervleermuis. De ontwikkelingen houden er in hoofdzaak een belangrijke inname van habitat en een verdere versnippering van het gebied in. Deze impact kan deels gemilderd worden door een doordachte inrichting van het gebied, waarbij corridors tussen de bebouwing worden voorzien en ontsnipperende maatregelen ter hoogte van wegenis worden genomen."
Als gevolg van deze milieu-beoordeling zijn milderende maatregelen geformuleerd met betrekking tot het beperken van de ecotoopinname, lichtverstoring, behoud van kleine landschapselementen en is het effect van deze milderende maatregelen beoordeeld. Hierbij is vastgesteld dat als gevolg van deze milderende maatregelen geen significant negatieve effecten zijn vast te stellen. De geformuleerde milderende maatregelen zijn verordenend vertaald in de stedenbouwkundige voorschriften (artikels 2.10 en2.11). De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt aandacht gevraagd voor het behoud van een migratiebiotoop voor de Meervleermuis. Aangezien verlichting een ernstige verstoring betekent voor deze diersoort is dit biotoop onverzoenbaar met de felle verlichting die een voetbalstadion en de bijkomende oefenvelden kenmerkt.

In het plan-MER wordt gesteld dat de Sint-Pietersplas en omgeving als een foerageergebied voor onder andere Meervleermuis functioneert. Als gevolg van de beoordeling werden volgende maatregelen en aanbevelingen geformuleerd:

- *"Maatregelen om de effecten van lichtverstoring te beperken:*
  - *geen of zo weinig mogelijk verlichting gebruiken;*
  - *vermijden van rechtstreeks opwaarts gericht licht door steeds maximaal neerwaarts gerichte, geleidende verlichting te gebruiken;*
  - *beperken van weerkaatst opwaarts licht door verlichting uitsluitend te richten op de te verlichten plaats (het doelgebied);*
  - *doordachte opstelling van lichtarmaturen;*
  - *verlichten met betrekkelijk langgolvig licht en een beperkte verlichtingsintensiteit.*
- *Verder onderzoek in de projectfase naar specifieke inplantingslocaties, waarbij lokale waarnemingen en tellingen uitgevoerd worden naar de vogel- en vleermuispopulaties. Hierbij dient opgemerkt te worden dat mogelijks randvoorwaarden zullen worden opgelegd (bijvoorbeeld stillegging in bepaalde periodes of bij bepaalde milieukarakteristieken)."*

De milderende maatregel in verband met de lichtverstoring werd verordenend vertaald in de stedenbouwkundige voorschriften. De aanbeveling met betrekking tot het verdere onderzoek is een aanbeveling die zich op projectniveau (met betrekking tot windturbines) bevindt en geen vertaling hoeft in voorliggend GRUP.
De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt aangehaald dat het rust- en overwinteringsgebied van vogels en het foerageergebied van de vleermuizen wordt verstoord en dat milderende maatregelen hier niet veel aan zullen doen. Ook worden vragen gesteld bij de afdwingbaarheid in de praktijk van de aanleg van groene corridors voor de vleermuizen.

In het plan-MER zijn in de discipline fauna en flora onder andere de effecten op vogels en vleermuizen onderzocht. Voor het deelgebied 'Sint-Pietersplas – Blankenbergse Steenweg' is het volgende geconcludeerd: *"Met de ontwikkelingen ter hoogte van Blankenbergse Steenweg wordt een deel van een groter openruimtegebied ingenomen. Hoewel de floristische waarde van het gebied eerder beperkt is, omvatten de waterlopen in het gebied nog een (verbindende) waarde en is het gebied en zijn omgeving van belang voor (pleisterende) watervogels. Het gebied sluit bovendien aan bij een groter poldercomplex, dat eveneens van belang is voor avifauna, ten westen van de N31.*

Daarnaast vormt de Sint-Pietersplas en omgeving een voornaam foerageergebied voor onder andere Meervleermuis. De ontwikkelingen houden er in hoofdzaak een belangrijke inname van habitat en een verdere versnippering van het gebied in. Deze impact kan deels gemilderd worden door een doordachte inrichting van het gebied, waarbij corridors tussen de bebouwing worden voorzien en ontsnipperende maatregelen ter hoogte van wegenis worden genomen."

De milderende maatregelen en aanbevelingen die hieruit volgen, zijn vertaald in de stedenbouwkundige voorschriften. Het gaat dan onder meer over volgende bepalingen die verordend (en dus juridisch afdwingbaar) zijn opgenomen:

- Het integreren van ecologisch waardevolle ecotopen en het behoud van de bestaande corridors en stapstenen in het bedrijventerrein is verplicht. Het voorzien van corridors tussen de bebouwing en het nemen van ontsnipperende maatregelen ter hoogte van de wegenis is eveneens verplicht. Kleine landschapselementen moeten behouden blijven. Indien het behoud van kleine landschapselementen, ecologisch waardevolle ecotopen, bestaande corridors en stapstenen omwille van principes van zorgvuldig ruimtegebruik niet mogelijk is, worden deze verplaatst en geïntegreerd en/of gecompenseerd in de groenstructuur van het bedrijventerrein ter behoud van de aanwezige habitats;
- Bij de vergunningsaanvraag voor nieuwe bedrijfsgebouwen wordt een inrichtingsstudie gevoegd. De inrichtingsstudie is een informatief document voor de vergunningverlenende overheid met het oog op het beoordelen van de vergunningsaanvraag in het kader van de goede ruimtelijke ordening en de stedenbouwkundige voorschriften voor het gebied. De inrichtingsstudie geeft ook aan hoe het voorgenomen project zich verhoudt tot wat al gerealiseerd is in het gebied en/of tot de mogelijke ontwikkeling van de rest van het gebied. De inrichtingsstudie zal tenminste aantonen hoe het parkeren geclusterd met het stadion wordt georganiseerd, op welke wijze wordt ingespeeld op de bereikbaarheid met het openbaar vervoer, hoe de ontsluiting zal verlopen, welke maatregelen er worden genomen in functie van het beperken van de verdroging van de grondwatertafel, hoe met corridors, stapstenen en ecologisch waardevolle ecotopen en kleine landschapselementen wordt omgegaan en hoe de waterhuishouding wordt geregeld. De inrichtingsstudie maakt deel uit van het dossier betreffende de aanvraag van stedenbouwkundige vergunning en wordt als zodanig meegestuurd aan de adviesverlenende instanties overeenkomstig de toepasselijke procedure voor de behandeling van de aanvragen. Elke nieuwe vergunningsaanvraag kan een inrichtingsstudie of een aangepaste inrichtingsstudie bevatten.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

6. Stedenbouwkundige voorschriften

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen worden, gezien de ligging tussen bedrijventerrein en een kerkhof, vragen gesteld bij de stedenbouwkundige voorschriften die bij het deelplan 'Sint-Pietersplas - Blankenbergse Steenweg' in artikel 2.3 voorziet in een hoogwaardige architecturale kwaliteit voor het voetbalstadion. Ook wordt gewezen op de verstoring van de rustige omgeving (geluidshinder) die de parkbegraafplaats vraagt.

Artikel 2.3 stelt dat de ontwikkeling van het hele gebied als geheel een architecturaal hoogwaardige uitwerking moet krijgen en als resultaat moet hebben dat het gebied als geheel geldt als een landmark in zijn stedelijke omgeving. Er wordt bijzondere aandacht besteed aan de architecturale kwaliteit van het stadiongebouw, aan een doordachte oriëntatie van het gebouw en aan de stedenbouwkundige kwaliteit van de site (zone voor stedelijke activiteiten en bedrijventerrein 'Blankenbergse Steenweg') als geheel. Juist omwille van de specifieke ligging nabij landbouwgebied, bedrijventerreinen, de parkbegraafplaats en de haven is het nastreven van een hoge ruimtelijke kwaliteit (waar de architecturale kwaliteit een onderdeel van is) heel belangrijk. Enkel op die manier kan deze locatie als baken of landmark functioneren. De vraag naar hoogwaardige architectuur

blijkt eveneens uit de milderende maatregelen en aanbevelingen van de plan-MER voor deze omgeving.

De geluidshinder ten gevolge van de inplanting van een voetbalstadion werd voldoende ingeschat op planniveau. Waar nodig worden de nodige milderende maatregelen voorgesteld. De manier waarop de milderende maatregelen vertaald zijn, is terug te vinden onder punt 7.7.2 van de toelichtingsnota.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

Een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen stellen vragen bij het stedenbouwkundig voorschrift dat stelt dat het bedrijventerrein bestemd is voor bedrijven met de volgende hoofdactiviteiten: onder andere: "afvalbewerking met inbegrip van recyclage". Er wordt gevreesd dat de bewerking van afval geurhinder te weeg zal brengen, voor de volledige woonomgeving.

Geurhinder is een aspect dat onderzocht is in de discipline Mens – ruimtelijke aspecten (gezondheid). Uit het plan-MER bleek dat er geen geurhinder te verwachten valt; er werden geen milderende maatregelen of aanbevelingen geformuleerd. Bijkomend wordt voor dit hinderaspect verwezen naar de geldende afstand- en hinderregels opgenomen onder meer in VLAREM. De toepassing van die regels kan, in de praktijk aanleiding geven tot een zonering van bedrijven in functie van de impact waarbij de meest hinderlijke bedrijven het verst van de woningen worden ingeplant zodat tegemoet kan worden gekomen aan de geldende normen en hinder vermeden wordt. Bijkomend heeft de ontwikkelaar van het bedrijventerrein in het uitgiftebeleid voor de verschillende bedrijven eveneens de mogelijkheid rekening te houden met een zonering van bedrijven in functie van de impact waarbij de meest hinderlijke bedrijven het verst van de woningen worden ingeplant.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

7. Milieubeoordeling

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat (zeer) significant negatieve effecten vastgesteld voor scenario Blankenbergse Steenweg West. Er wordt dan ook gevraagd om de compenserende maatregelen als dwingend op te nemen.

In antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen kan worden gesteld dat het 'scenario Blankenbergse Steenweg West' voldoende in het plan-MER werd onderzocht voor de verschillende disciplines; en dit als deel van het planelement 'Sint-Pietersplas - Blankenbergse Steenweg, De Spie'. Voor dit planelement (zowel in het scenario met als zonder inplanting van het voetbalstadion) werden milderende maatregelen én aanbevelingen geformuleerd (plan-MER, deel II, pagina 450 en volgende). De milderende maatregelen en aanbevelingen op planniveau en met een ruimtelijk aspect werden vertaald in de stedenbouwkundige voorschriften. De manier waarop dit gebeurd is, is opgenomen in de milieuverklaring (punt 7.7.2 van de toelichtingsnota).
De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat het open polderlandschap wordt aangetast en de significante negatieve impact niet kan gemilderd worden.

In het plan-MER wordt het effect op het landschap grondig onderzocht (deel II pagina 333 en volgende). Hierin wordt gesteld dat " *De bestemming als bedrijventerrein zal een significant negatief effect hebben op de landschappelijke relatie met de openruimtestructuur ten westen van de N31. Deze relatie gaat immers verloren (--). De Blankenbergse dijk beschermde in het verleden het poldergebied tussen Brugge (Sint-Pieters) en Blankenbergen (Uitkerke) tegen de overstroming door de zee. De ontwikkeling van het bedrijventerrein heeft een significant negatief effect op de landschappelijke context van de dijk (--). De buffer van het bedrijventerrein dient maximaal rekening te houden met de historische context van het landschap en het typerende landschapsbeeld. Concreet betekent dit geen massieve groenbuffer maar graslanden, boomgaarden in combinatie met perceelsrandbegroeiing (bijvoorbeeld hagen, houtkanten, knotbomen). De infiltratie- en buffervoorzieningen (zoals voorgesteld in discipline water) kunnen bijvoorbeeld ook in aansluiting bij de Blankenbergse dijk worden voorzien. Dit sluit eveneens aan bij de historische context. Aansluitend bij de bedrijfsgebouwen zelf wordt wel een gesloten groenscherm aangelegd. Met betrekking tot de Blankenbergse dijk dient de zone van de dijk (24 meter breed cf. de studie van het landschapsplan van studiebureau Fris in het landschap) gevrijwaard te blijven. De nodige aandacht dient besteed aan de aansluiting van het landschap van het bedrijventerrein inclusief. buffer op het landschap van de dijk."*
Met betrekking tot de bestemming 'zone voor stedelijke activiteiten' wordt het volgende vermeld: " *De ontwikkeling van een multifunctionele sportsite met bijhorend programma zal een significant negatief effect (--) hebben op de landschappelijke openruimtestructuur ten westen van de Blankenbergse Steenweg. De Blankenbergse dijk zelf blijft gevrijwaard. De ontwikkeling van een multifunctionele sportsite heeft een significant negatief effect op de landschappelijke context van de dijk. Door een multifunctionele sportsite volledig in het noorden van het gebied aan te leggen, wordt dit effect gemilderd. De impact van 2 stadions zal hierbij dus groter zijn dan de komst van 1 stadion. Voorwaarde hierbij is dat de dijk als historisch relict behouden blijft, en het aandeel verharde oppervlakte in de onmiddellijke omgeving van de dijk tot een minimum beperkt wordt. Het volledige terrein van het stadion met oefenvelden en parkeerterreinen dient maximaal rekening te houden met de historische context van het landschap en het typerende landschapsbeeld. Concreet betekent dit geen massieve groenbuffer voorzien maar graslanden en boomgaarden in combinatie met perceelsrandbegroeiing (hagen, houtkanten, knotbomen, ...)."*

Omwille van de significant negatieve effecten op het landschap werd gekozen een noordelijke inplanting van 1 stadion en werden de milderende maatregelen en aanbevelingen vertaald in de stedenbouwkundige voorschriften Meer bepaald werden volgende milderende maatregelen en aanbevelingen geformuleerd:

- De buffer van het bedrijventerrein ter hoogte van de Blankenbergse Steenweg dient maximaal rekening te houden met de historische context van het landschap en het typerende landschapsbeeld. Concreet betekent dit in westelijke richting geen massieve groenbuffer maar graslanden, boomgaarden in combinatie met perceelsrandbegroeiing (bijvoorbeeld hagen, houtkanten, knotbomen) als buffer binnen het bedrijventerrein (circa 20 meter). Aansluitend bij de bedrijfsgebouwen zelf wordt wel een gesloten groenscherm aangelegd, met een minimum breedte van 15 meter;
- Met betrekking tot de Blankenbergse dijk dient de zone van de dijk (24 meter breed cf. de studie van het landschapsplan van studiebureau Fris in het

landschap) gevrijwaard te blijven. De nodige aandacht dient besteed aan de aansluiting van het landschap van het bedrijventerrein inclusief buffer op het landschap van de dijk;
- Kleine landschapselementen moeten maximaal behouden blijven;
- Maximaal behoud en eventuele opwaardering van bouwkundig erfgoed. Bij de uitwerking van het plan moet bekeken worden in welke mate een behoud van de erfgoedelementen, al dan niet met een aangepaste functie, samengaat met de inname van het terrein. Zo behoud niet mogelijk is, dient het bouwkundig erfgoed minstens gedocumenteerd te worden;
- De keuze als grenslijn biedt opportuniteiten om het historisch lijnrelict dat de Blankenbergse Dijk is, opnieuw meer zichtbaarheid te geven in het landschap. Waar de dijk vroeger een beschermende functie had, kan ze nu een afschermende functie krijgen waarbij de zachte bestemming van het landbouwgebied afgescheiden wordt van de harde bestemming als regionaal bedrijventerrein ten oosten van de dijk. Zo kunnen de waterbuffervoorzieningen voor bedrijvigheid en de eventuele multifunctionele sportsite ter hoogte van Blankenbergse Steenweg als een lintvormig bekken langsheen de oostzijde van de Blankenbergse Dijk en de Blankenbergse Steenweg gerealiseerd worden met daarop aansluitend een visueel bufferend groenlint. De historische dijk krijgt zo op een functionele wijze een plaats en wordt als zelfstandig en duidelijk herkenbaar landschapselement in het geheel van ontwikkelingen in deze zone geïntegreerd;
- In geval op deze locatie een multifunctionele sportsite wordt voorzien, kan de grote visuele impact aangegrepen worden om het stadion uit te werken als een baken in het landschap.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

Een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen geven aan dat het programma voor de omgeving 'Sint-Pietersplas – Blankenbergse Steenweg' de draagkracht overschrijdt. Als aanknopingspunt daarvoor wordt verwezen naar de 5 pagina's aan milderende maatregelen die noodzakelijk zijn bij de voorgestelde ontwikkeling van het gebied.

In de bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt terecht opgemerkt dat voor het deelplan 'Sint-Pietersplas – Blankenbergse Steenweg' heel wat milderende maatregelen en aanbevelingen geformuleerd werden. Maatregelen in functie van het milderen van het te verwachten negatieve effect, aanbevelingen om de geplande ontwikkelingen op vlak van milieu verder te ondersteunen. Er moet hierbij gesteld worden dat het aantal milderende maatregelen en aanbevelingen niet als een graadmeter kan worden beschouwd voor het al dan niet overschrijden van de draagkracht. Het gaat immers om de inhoud van de milderende maatregelen en aanbevelingen en de doorvertaling ervan in het voorliggend GRUP. Deze maatregelen en aanbevelingen moeten er immers voor zorgen dat de geplande ontwikkelingen kunnen worden gerealiseerd zonder significant negatief effect voor het milieu en de omgeving. De milderende maatregelen en aanbevelingen op planniveau en met een ruimtelijk aspect werden vertaald in de stedenbouwkundige voorschriften. De manier waarop dit gebeurd is, is opgenomen in de milieuverklaring (punt 7.7.2 van de toelichtingsnota). Hieruit blijkt niet dat de draagkracht van de omgeving zou overschreden worden.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

8. Planbaten

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gewezen op het feit dat in het kader van het GRUP 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge' van 2011 planbatenheffing werd opgelegd maar dat het GRUP daarna werd vernietigd. Nu wordt dit deelplan hernomen met deels een andere bestemming en wordt een onteigeningsplan aan het GRUP gekoppeld. In deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt bijkomend gesteld dat de overheid met voorbedachten rade een bestemmingswijziging heeft veranderd om ze vervolgens via een andere overheid te laten nietig verklaren door de Raad van State en vervolgens een nieuw voorstel tot bestemmingswijziging in te dienen.

In antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat op basis van het in 2011 goedgekeurde GRUP 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge' conform de wetgeving inzake planschade en planbatenheffing planbaten werd vastgesteld. In uitvoering van de wettelijke bepalingen hieromtrent zijn de planbaten bepaald. In de bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt terecht aangehaald dat aan voorliggend plan ook een onteigeningsplan is gekoppeld. Artikel 2.6.1, § 4, 1° van de VCRO heft een goedgekeurde onteigeningsbeslissing de plicht voor opname in het register met de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding, een planbatenheffing, een kapitaalschadecompensatie of een gebruikerscompensatie op.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen hebben betrekking op percelen die in het GRUP 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge' in 2011 de bestemming agrarisch gebied met nabestemming gemengd regionaal bedrijventerrein kregen. Omwille van procedures bij de Raad van State werd deze bestemming vernietigd. Door deze vernietiging zijn een aantal deelplannen hernomen en herbekeken, onder meer in het kader van de milieubeoordeling en de verschillende alternatieven die voor verschillende functies (wonen, bedrijvigheid, voetbalstadion). Op basis van de beschikbare informatie is gekozen voor de inplanting van een voetbalstadion in het noordelijk deel van het gebied 'Sint-Pietersplas – Blankenbergse Steenweg' en centraal voor een bedrijventerrein. De manier waarop het proces gebeurde en de afweging werd gemaakt, is opgenomen in de toelichtingsnota. In de bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt niet concreet ingegaan op welke manier de overheid er met voorbedachten rade voor gezorgd heeft dat het GRUP in 2011 werd vernietigd en het gebied 'Sint-Pietersplas – Blankenbergse Steenweg' bewust een andere bestemming heeft gekregen.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

9. Water

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat in het plan-MER onvoldoende rekening gehouden met de waterproblematiek. Er wordt verwezen naar de negatieve effecten op het vlak van grondwater, door middel van bemaling, namelijk verzilting. Het gebied is poldergebied, dus moeilijk infiltratiegevoelig en derhalve gevoelig aan verhoogde afvoer van hemelwater. De omgeving van de Sint-Pietersplas is gekend als een watergevoelig gebied en is zelfs waterziek gebied. Er zijn derhalve door de aanzienlijke bijkomende verharding belangrijke en significante negatieve effecten te verwachten inzake de afvoer van hemelwater.

In het plan-MER werd de waterproblematiek voldoende onderzocht. Voor de discipline grondwater werd in het plan-MER (deel II, pagina 247 en volgende gesteld) het volgende gesteld voor de ontwikkeling van de site zonder voetbalstadion (dus enkel bedrijvigheid en recreatie):

"De invloedssfeer van bemaling is zeer beperkt. Gezien de wijziging van de grondwaterkwantiteit als gevolg van bemaling een tijdelijk effect betreft over een zeer geringe oppervlakte, wordt het effect als verwaarloosbaar (0) beoordeeld. De bijkomende verharding bij verdere ontwikkeling van het recreatiegebied blijft relatief beperkt en de impact op de grondwaterkwantiteit wordt als verwaarloosbaar (0) beoordeeld. De toename aan verharde oppervlakte bij ontwikkeling van de gebieden voor regionale bedrijvigheid is aanzienlijk, maar moet genuanceerd worden door de beperkte infiltratiemogelijkheden gezien de ligging in poldergebied en de geldende sectorale regelgeving inzake afvoer van hemelwater die mede gericht is op het maximaal creëren van mogelijkheden om de grondwatertafel aan te vullen. Rekening houdend hiermee wordt de wijziging in grondwaterkwantiteit als matig negatief (-) beoordeeld ter hoogte van De Spie en als significant negatief (--) ter hoogte van Blankenbergse Steenweg. Ook de globale wijziging in grondwaterkwantiteit voor het volledige plangebied wordt als significant negatief (--) beoordeeld. Door de beperkte invloedssfeer van bemaling (< 1 meter), de ligging van de gekende verontreinigingen aan de rand van of buiten het plangebied en de aard van de verontreiniging (voornamelijk gekoppeld aan het vaste deel van de bodem) wordt de impact op de grondwaterkwaliteit als gevolg van bemaling als verwaarloosbaar (0) beoordeeld. Indien vergraving of bemaling optreedt ter hoogte van de gekende verontreiniging in het plangebied (21377, Blankenbergse Steenweg, minerale olie) biedt de geldende sectorale regelgeving voldoende garanties om verspreiding van de verontreiniging te vermijden. Belangrijker is het voorkomen van verzilt grondwater in de bovenste watervoerende laag, relatief ondiep (10 tot 20 m-mv) onder de maximale diepte van de werken (tot 8 m-mv). Hierdoor ontstaat een risico op het verstoren van het evenwicht in het zoet-zout grensvlak en het optreden van een zoutflux, met een irreversibel effect op de grondwaterkwaliteit. Maatregelen, zoals bemaling in een gesloten bouwkuip zijn hier bij uitvoering noodzakelijk. De impact op de grondwaterkwaliteit wordt zowel voor 'De Spie' als 'Blankenbergse Steenweg West' als significant negatief (--) beoordeeld."

De beoordeling voor de zone voor stedelijke activiteiten is de volgende:

"De invloedssfeer van bemaling (bijvoorbeeld als gevolg van aanleg fundering, ondergrondse niveaus, ondergronds parkeren, ...) is zeer beperkt. Gezien de wijziging van de grondwaterkwantiteit als gevolg van bemaling een tijdelijk effect betreft over een zeer geringe oppervlakte, wordt het effect als verwaarloosbaar (0) beoordeeld. De toename aan verharde oppervlakte moet genuanceerd worden door de beperkte infiltratiemogelijkheden en de geldende sectorale regelgeving inzake afvoer van hemelwater die mede gericht is op het creëren van mogelijkheden om de grondwatertafel aan te vullen. Rekening houdend hiermee wordt de wijziging in grondwaterkwantiteit als matig negatief (-) beoordeeld en dit voor de verschillende locatiealternatieven. De ontwikkeling van de volledige zone 'De Spie en Blankenbergse Steenweg' (sportsite en bedrijvigheid) wordt als significant negatief (--) beoordeeld.
Door de beperkte invloedssfeer van bemaling (< 1 meter), de ligging van de gekende verontreinigingen aan de rand van of buiten het plangebied en de aard van de verontreiniging (voornamelijk gekoppeld aan het vaste deel van de bodem) wordt de impact op de grondwaterkwaliteit als gevolg van bemaling als verwaarloosbaar (0)

beoordeeld. Indien vergraving of bemaling optreedt ter hoogte van de gekende verontreiniging in het plangebied (21377, Blankenbergse Steenweg, minerale olie) biedt de geldende sectorale regelgeving voldoende garanties om verspreiding van de verontreiniging te vermijden.
Belangrijker is het voorkomen van verzilt grondwater in de bovenste watervoerende laag, relatief ondiep (10 tot 15 m-mv) onder de maximale diepte van de werken (tot 8 m-mv). Hierdoor ontstaat een risico op het verstoren van het evenwicht in het zoet-zout grensvlak en het optreden van een zoutflux, met een irreversibel effect op de grondwaterkwaliteit. De impact op de grondwaterkwaliteit wordt als significant negatief (--) beoordeeld en dit voor de verschillende locatiealternatieven."

Als gevolg van de negatieve beoordeling zijn milderende maatregelen geformuleerd. Zo gaat het om het vermijden van grondwateronttrekking in de bovenste watervoerende laag en indien een open afwateringsstructuur wordt gerealiseerd, wordt aangegeven dat het belangrijk is om het drainerend effect van het afwateringssysteem te beperken, bijvoorbeeld door een aangepaste diepte, door het aanbrengen van drempels, ... Aanvullend wordt opgemerkt dat de gewestelijk stedenbouwkundige verordening reeds voorwaarden oplegt inzake infiltratievoorzieningen. Gezien de ligging in poldergebied zijn de infiltratiemogelijkheden beperkt en is het weinig zinvol om bijkomende infiltratie-eisen als milderende maatregel voor te stellen. Rekening houdend met voorgaande wordt als milderende maatregel voorgesteld om maximaal in te zetten op het gebruik van doorlatende materialen.

Daarnaast worden ook aanbevelingen geformuleerd. De infiltratievoorzieningen zoals die worden opgelegd vanuit de gewestelijk stedenbouwkundige verordening kunnen op verschillende mogelijkheden worden vormgegeven. Mogelijkheden zijn onder andere het voorzien van oppervlakte-infiltratie (bijvoorbeeld infiltratieveld, wadi, open afwateringsstructuur (rekening houdend met het grondwaterpeil), ...), ondergrondse infiltratievoorzieningen (bijvoorbeeld infiltratiekolk, -buis, -kratten, ...), gebruik van doorlatende materialen (bijvoorbeeld bij de aanleg van parkeerterreinen, opritten, terrassen, ...). Maximale infiltratie in gebieden met zandige bodem en voldoende diepe grondwatertafel vormt een belangrijk uitgangspunt.

Deze milderende maatregelen en aanbevelingen die betrekking hebben op het planniveau werden verordenend vertaald in de stedenbouwkundige voorschriften in de verschillende bestemmingen. De manier waarop deze milderende maatregelen vertaald zijn in de stedenbouwkundig voorschriften is terug te vinden in punt 7.7.2 van de toelichtingsnota.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

10. Zuinig ruimtegebruik

Een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen stellen dat er concrete inrichtingsvoorstellen voor het stadion ontbreken zodat het onmogelijk is om te beoordeling in de plan-MER of er zuinig wordt omgesprongen met de ruimte.

In de plan-MER is een concreet programma voor het stadion onderzocht in de verschillende disciplines op de milieueffecten. Meer concreet gaat het om een grootschalig voetbalstadion van 40.000 zitplaatsen en eventueel ook een stadion van maximaal 12.500 zitplaatsen waarin plaats is voor de voetbalactiviteiten van Cercle Brugge en waar ook stedelijke sportaccommodatie wordt in ondergebracht (turnzaal, judozaal, skeelerpiste, burelen

stedelijke sportdienst,...), een atletiekpiste en tot 12 trainingsvelden en bijhorende kleedkamers.

De effecten van dit programma werden voldoende onderzocht op planniveau. Als gevolg van dit onderzoek werden milderende maatregelen en aanbevelingen geformuleerd. Een aantal hiervan hebben ook betrekking op de inrichting van de site; het gaat onder meer over parkeren, kleine landschapselementen, waterlopen, buffering, erfgoed,... Deze aspecten leggen allen voorwaarden op naar de inrichting van de site en werden doorvertaald in de stedenbouwkundige voorschriften (meer bepaald in artikels 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.8, 2.11, 2.12, 2.13, 2.14, 2.15).

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

11. Wijk Vagevuur

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat er in de stedenbouwkundige voorschriften voldoende maatregelen moeten worden opgenomen over de wijk Vagevuur, zodat mobiliteitshinder voor deze wijk maximaal wordt vermeden. Ook mogelijke parkeeroverlast en geluidsoverlast kan zich binnen de wijk Vagevuur manifesteren.

In antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat de wijk Vagevuur geen deel uitmaakt van het plangebied, maar dat de effecten van de geplande ontwikkelingen op deze wijk wel zijn meegenomen in het onderzoek dat in het plan-MER heeft plaatsgevonden.

De wijk Vagevuur is een woncluster, gelegen ten noorden van de A11 binnen het deelplan 'Sint-Pietersplas en De Spie'. Wat het effect op de verkeersleefbaarheid in deze wijk door de voorziene regionale bedrijvigheid betreft, oordeelt het plan-MER als volgt (plan-MER, deel II, pagina 53):

"Dit planelement zal voor een toename van het verkeer zorgen op enkele wegen waarlangs gewoond wordt. De toename is echter beperkt in relatie tot de functie van de weg en de huidige intensiteiten. Vandaar dat een matig negatief effect (-) verwacht wordt, waarbij beperkte hinder zal ontstaan in de omgeving."

De mobiliteitshinder in de wijk Vagevuur door de geplande ruimtelijke ontwikkelingen aan de Blankenbergse Steenweg (uitgezonderd de effecten van het stadion) zijn dan ook beperkt.

Wat de verkeersleefbaarheid bij de inplanting van het stadion betreft, stelt het plan-MER als volgt (plan-MER, deel II, pagina 73):

"Bij wedstrijden zal er een sterk effect zijn, maar dit gebeurt een beperkt aantal keren per jaar. Vandaar dat een matig negatief effect (-) verwacht wordt."

Gelet op het eerder beperkt aantal wedstrijden, wordt de verkeersleefbaarheid, zonder inachtname van milderende maatregelen, zie hierna, als matig negatief beoordeeld.

Voorts is te wijzen op de milderende maatregelen die het plan-MER oplegt teneinde de mobiliteitshinder te milderen. Zo wordt de ontsluiting van het stadion in het voorgenomen

plan op verordenende wijze geregeld en is er voldoende rechtszekerheid dat sturings- en geleidingsmaatregelen in het aanvraagdossier en/of als vergunningsvoorwaarde worden opgenomen, zodat het verkeer via de N31 en de A11 worden gestuurd. Deze maatregelen milderen de mobiliteitseffecten van het stadion, waardoor het verkeer niet wordt afgewenteld op de lokale wegen, zoals de wijk Vagevuur.

Wat de bezorgdheid over het parkeren betreft, kan worden verwezen naar de eerdere weerlegging hierover. In de stedenbouwkundige voorschriften wordt verordenend opgenomen dat de parkeerplaatsen enkel op de site en in de directe omgeving kunnen worden voorzien. Het is aldus niet de bedoeling dat de benodigde parkeerplaatsen voor het stadion op de wijk Vagevuur worden afgewenteld.

Wat de bezorgdheid over geluidsoverlast betreft, kan worden verwezen naar de beoordeling in het plan-MER in de discipline geluid. De inplanting van het stadion op de Blankenbergse Steenweg zal volgens het plan-MER negatieve effecten hebben op de geluidsimmissie van de meest nabijgelegen woningen en ten aanzien van het meest nabijgelegen woongebied (Zuienkerke). Het specifieke geluid van het stadion bij een noordelijke ligging ervan heeft volgens het plan-MER een significant negatief tot zeer significant negatief effect op de geluidsimmissie van de meest nabijgelegen woningen en een verwaarloosbaar effect ten aanzien van het meest nabijgelegen woongebied (Zuienkerke) (plan-MER, deel II, pagina 157). De Vagevuurstraat is in het woongebied Zuienkerke gelegen, zodat er in dat woongebied geen significante effecten in de discipline geluid te verwachten zijn.

Het plan-MER formuleert overigens een milderende maatregel om het geluid maximaal binnen het stadion te houden door luidsprekers aan de overkapping te bevestigen en naar de toeschouwers te richten. In artikel 2.10 van de stedenbouwkundige voorschriften wordt dienaangaande opgelegd dat de geluidsemissies van het voetbalstadion maximaal moeten worden beperkt voor de omgeving.

Er zijn aldus voldoende maatregelen genomen om te garanderen dat de eventuele negatieve milieueffecten van het stadion op de wijk Vagevuur tot een aanvaardbaar niveau worden beperkt.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

12. Ruimtelijk Veiligheidsrapport

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat de voorgestelde maatregelen uit het ruimtelijk veiligheidsrapport (RVR) onvoldoende in (de stedenbouwkundige voorschriften van) het GRUP doorwerpen. De ontwikkeling van een voetbalstadion levert immers beperkingen op naar de toekomstige ontwikkeling van bedrijvigheid en omgekeerd.

In antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat het voorgenomen plan is voorafgegaan door de opmaak van een RVR (augustus 2016). In dit RVR wordt wat het stadion beschouwd als een "aandachtsgebied" in de zin van artikel 2, § 2, 2°, d) van het Besluit van de Vlaamse Regering van 26 januari 2007 houdende nadere regels inzake de ruimtelijke veiligheidsrapportage. Vermits het stadion als "aandachtsgebied" is te beschouwen, moet een voldoende veiligheidsafstand tussen dit gebied en Seveso-bedrijven bestaan.

Wat de inplanting van het stadion op de locatie Blankenbergse Steenweg betreft, wordt in het RVR hierover als volgt gesteld (RVR, pagina II.28):

"MULTIFUNCTIONELE SPORTSITE – Een multifunctionele sportsite kan gevestigd worden in het noordelijk, centraal of zuidelijk deel van het gebied 'Blankenbergse Steenweg'.

Onafhankelijk van de locatie brengt de multifunctionele sportsite de aanwezigheid van een zodanig groot aantal mensen met zich mee dat deze activiteit niet verenigbaar is met activiteiten waaraan (belangrijke) externe mens risico's voor zware ongevallen zijn verbonden. Dit maakt dat een dergelijke sportsite (als aandachtsgebied) sowieso beperkingen oplevert naar toekomstige ontwikkeling van Seveso-bedrijvigheid en omgekeerd. Vanuit het oogpunt van het groepsrisico sluit de noordelijke locatie van de sportsite aan bij de zone voor volumineuze handel (BPA Blauwe Toren noord), waar er ook al met veel publiek is rekening te houden. Bij de zuidelijke locatie van de sportsite sluit deze aan bij het recreatiegebied en de mogelijke aanwezigheid van veel publiek aldaar. Een centrale ligging binnen het gebied 'Blankenbergse Steenweg' is vanuit externe risico's het minst aangewezen.

Louter voortgaande op de draagkracht van het bedrijventerrein (de risicozonering) is deze in het zuidelijke gedeelte van de 'Blankenbergse Steenweg' het kleinst en biedt aldus de minste potentie voor Seveso-inrichtingen. Voor het bedrijventerrein 'De Blauwe Toren' dat grens aan de 'Blankenbergse Steenweg' geldt eveneens dat het zuidelijke gedeelte ervan de minste potentie voor Seveso-inrichtingen biedt. Ten aanzien van het bedrijventerrein 'De Spie' resulteert de zuidelijke locatie van de sportsite op de 'Blankenbergse Steenweg' ook in de grootste (scheidings)afstand tussen 'De Spie' en de sportsite.

Omdat het sowieso steeds om een minimale capaciteit van het voetbalstadion van 40.000 toeschouwers gaat, is het onderscheid tussen het maximaal, het minimaal en het gespreid scenario niet determinerend voor de bovenstaande beoordeling in voorliggend RVR.

BESLUIT - Algemeen kunnen Seveso-inrichtingen op de 'Blankenbergse Steenweg' worden toegelaten in zoverre de externe risico's verbonden aan de gevaarlijke (Seveso)stoffen in de inrichting op de betrokken locatie voldoen aan de in Vlaanderen geldende risicocriteria.

Vanuit het oogpunt van het groepsrisico brengt de multifunctionele sportsite de aanwezigheid van een zodanig groot aantal mensen met zich mee dat deze activiteit niet evident verenigbaar is met activiteiten waaraan (belangrijke) externe mens risico's voor zware ongevallen zijn verbonden. Dit maakt dat een dergelijke sportsite (als aandachtsgebied) sowieso beperkingen oplevert naar toekomstige ontwikkeling van Seveso-bedrijvigheid en omgekeerd."

Indien Seveso-bedrijven zich in de toekomst in het bedrijventerrein van het deelgebied 'Sint-Pietersplas - Blankenbergse Steenweg' willen vestigen, moeten deze bedrijven aldus rekening houden met de aanwezigheid van het stadion. Het stadion kan met andere woorden een belemmering zijn voor de exploitatie van dergelijke bedrijven in de toekomst. Doel van deze opmerking is aldus vooral om toekomstige kandidaat-bedrijven te wijzen op de mogelijkheden en beperkingen van het gebied.

Er werd overeenkomstig artikel 4.1.7. van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid wel degelijk rekening gehouden met de opmerkingen van het RVR. Artikel 3.2 van de stedenbouwkundige voorschriften vertaalt immers het door het RVR voorgestelde stedenbouwkundig voorschrift letterlijk door (RVR,

pagina II.32). Voorts wordt, zoals het RVR aanbeveelt, in de toelichting van het stedenbouwkundig voorschrift uitdrukkelijk gewezen op de opmerking van het RVR inzake de beperkingen van het stadion naar toekomstige ontwikkeling van Seveso-bedrijvigheid.

De bezwaren kunnen dus niet worden bijgetreden.

In de mate de bezwaarindieners zouden voorhouden dat Seveso-inrichtingen zijn uitgesloten in het deelgebied 7 'Sint-Pietersplas - Blankenbergse Steenweg', is het bezwaar feitelijk onjuist. Seveso-bedrijven zijn wel degelijk toegelaten, doch moeten aan de eerder beschreven voorwaarden voldoen.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

13. Economische impact

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen worden vragen gesteld bij de economische impact van het organiseren van wedstrijden op de retailzone B-Park en de 3 bedrijventerreinen.

Voorliggend GRUP vormt het ruimtelijk kader waarbinnen een aantal gedetecteerde maatschappelijke behoeftes kunnen ontwikkeld worden. Enkel ruimtelijk vertaalbare maatregelen en randvoorwaarden kunnen worden vastgelegd. Over de economische impact van het functioneren van een voetbalstadion op de omliggende handelszaken en bedrijventerreinen kan voorliggend plan geen uitspraak doen. Wel kan worden aangegeven dat de bezwaren, opmerkingen en adviezen ten onrechte uitgaan van het feit dat B-Park en de 3 bedrijventerrein tijdens de wedstrijden zullen moeten sluiten. Voorliggend plan doet hierover geen uitspraak. De bestaande functies/bestemmingen in de nabijheid van het deelplan Sint-Pietersplas – Blankenbergse Steenweg werden meegenomen in de berekeningen met betrekking tot wegvakcapaciteit en bereikbaarheid in het plan-MER. De verschillende planelementen, uit de oorspronkelijke MER en deze actualisatie, zorgen voor een toename van het verkeer op wegen verspreid over het hele regionaalstedelijk gebied (cumulatieve effecten). De globale toename van het verkeer omwille van demografische en algemene ruimtelijke ontwikkelingen zit vervat in het BAU2020-scenario van het Provinciaal Verkeersmodel, dat (in beperkt aangepaste vorm) gehanteerd wordt als referentiesituatie. Gelet op de ligging van het deelplan 'Blankenbergse Steenweg en De Spie' langs hogere wegenis en op enige afstand van andere planelementen, zijn de cumulatieve effecten beperkt. Hieruit wordt niet besloten dat de omliggende functies tijdens wedstrijden moeten sluiten.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

14. Vakantiewoningen

Een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen stellen dat het verdwijnen van de vakantiewoningen in de zone voor het bedrijventerrein niet wordt afgewogen. In het MER wordt verkeerdelijk over een B&B gesproken.

In het kader van het plan-MER werden in het gebied een aantal functies globaal omschreven (landbouw, woningen, recreatie). De vakantiewoningen werden als dusdanig onder de woonfunctie mee onderzocht in het kader van de milieubeoordeling. Het verdwijnen ervan werd op zijn milieueffecten onderzocht en de uiteindelijke vertaling in het voorliggend GRUP is een gevolg van de afweging die voor deze site is gebeurd. De

ontwikkeling van een bedrijventerrein op deze plek kan enkel gebeuren wanneer de site als geheel kan worden ontwikkeld. Daartoe werd eveneens een onteigeningsplan opgesteld en wordt een flankerend beleid voor de getroffen landbouwers uitgewerkt.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

15. Verlies aan grond

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gewezen op het verlies van grond. (weide voor paarden) en wordt de mogelijkheid gevraagd om een stuk weide ergens anders aan te kopen.

In het kader van voorliggend GRUP kan geen uitspraak worden gedaan over (verwerving van) gronden die buiten dit deelplan gelegen zijn. Wel is ingezet op het uitwerken van een (parallel aan dit GRUP) flankerend beleid voor getroffen landbouwers. In het kader van dit flankerend beleid kan gezocht worden naar nieuwe gronden.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

16. Inventaris bouwkundig erfgoed

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat het perceel K145G is vermeld op de lijst van erfgoed. Er wordt gevraagd of het een geklasseerd historisch gebouw betreft.

In antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat het perceel K145G noch een beschermd monument, noch een beschermd landschap of dorpsgezicht is.

Het perceel K145G is sedert een vaststellingsbesluit van 5 oktober 2009 opgenomen in de Inventaris 'Bouwkundig Erfgoed'. De Inventaris 'Bouwkundig Erfgoed' beschrijft de hoeve die op perceel K145G is gelegen als volgt:

"*Blankenbergse Steenweg nummer 363. Voormalige hoeve 'DE KOLVE' cf. gevelsteen boven de deur. De oorspronkelijke 18de-eeuwse hoeve wordt grondig verbouwd in 1946 naar ontwerp van architect M. Koekelbergh. De oorspronkelijke vrij eenvoudige bakstenen gevels worden verfraaid. De muuropeningen krijgen een nieuwe omlijsting, de dakvensters worden herbouwd en het schrijnwerk vernieuwd. Thans verankerde bakstenen lijstgevels, links met twee opkamertraveeën, pannen zadeldaken.*"

Overeenkomstig artikel 4.1.9 van het decreet van 12 juli 2013 betreffende het onroerend erfgoed moet elke administratieve overheid zo veel mogelijk zorg in acht nemen voor de erfgoedkenmerken van onroerende goederen die op de Inventaris Bouwkundig Erfgoed zijn opgenomen. Deze zorgplicht geldt evenwel slechts voor goederen die overeenkomstig de procedure, beschreven in artikel 4.1.3 van het decreet van 12 juli 2013 betreffende het onroerend erfgoed aan een openbaar onderzoek zijn onderworpen. Dit is niet het geval voor de hoeve op perceel K145G, vermits deze hoeve nog overeenkomstig (oud) artikel 12/1 van het decreet van 3 maart 1976 tot bescherming van monumenten en stads- en dorpsgezichten werd geïnventariseerd. De procedure uit voornoemd artikel 12/1 voorzag niet in een openbaar onderzoek.

De inventarisatie op de Inventaris 'Bouwkundig Erfgoed' verhindert een herbestemming aldus niet. Evenmin staat de inventarisatie een onteigening in de weg.

Bij een eventuele sloop van de hoeve komt het ten slotte aan het vergunningverlenend bestuur toe om overeenkomstig artikel 4.1.10 van het decreet van 12 juli 2013 betreffende het onroerend erfgoed om een dergelijke vergunningsaanvraag afdoende te motiveren, in acht genomen de erfgoedwaarden van de hoeve. Het komt het voorgenomen plan niet toe om vooruit te lopen op deze sectorale beoordeling na een gebeurlijke vergunningsaanvraag.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

17. Goed bestuur en rechtszekerheidsbeginsel

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt aangegeven dat voorliggend plan niet getuigt van goed bestuur en dat het rechtszekerheidsbeginsel is geschonden omdat in het verleden stedenbouwkundige vergunningen werden afgeleverd voor woningen terwijl voorliggend plan voorziet in een niet-woonbestemming.

Wat het aspect goed bestuur betreft, wordt uit het oog verloren dat het GRUP wordt opgemaakt op het Vlaamse niveau terwijl de stedenbouwkundige vergunningen werden verleend door het College van Burgemeester en Schepenen (CBS) Brugge. Het gegeven dat door het CBS een stedenbouwkundige vergunning zou zijn verleend in 2013 maakt niet dat het Vlaamse Gewest geen GRUP zou mogen opmaken. De bezwaarindiener lijkt op het eerste gezicht kritiek te uiten op het verlenen van de stedenbouwkundige vergunning door het CBS terwijl er nadien een GRUP werd opgemaakt door het Vlaamse Gewest.

Het rechtszekerheidsbeginsel houdt in dat een recht voorzienbaar en toegankelijk moet zijn zodat de rechtsonderhorige in staat is zijn rechtshandeling op voorhand in te schatten en waarbij die rechtsonderhorige moeten kunnen vertrouwen op een zekere standvastigheid bij het bestuur. Opnieuw dient hier te worden opgemerkt dat er een onderscheid moet worden gemaakt tussen de overheid die een stedenbouwkundige vergunning verleend en de plannende overheid. Beide overheden zijn verschillend. Op het moment dat de aanvraag voor de stedenbouwkundige vergunning werd beoordeeld, diende het CBS rekening te houden met de op dat moment bestaande regelgeving en diende ze de aanvraag te toetsen aan de op dat moment bestaande voorschriften. Dit belet niet dat later (door een ander niveau) een GRUP zou kunnen worden opgesteld voor het gebied waarvoor de stedenbouwkundige vergunning door het CBS zou zijn verleend. Bovendien lijkt het niet dat de bezwaarindiener niet meer permanent in de desbetreffende woning zou kunnen blijven wonen. Het GRUP doet geen afbreuk aan de verleende stedenbouwkundige vergunningen.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

Sint - Elooi

Bezwaren, opmerkingen en adviezen die leiden tot aanpassing van het plan

Overwegende dat volgende onderdelen van bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden tot aanpassingen van de verordenende delen van het GRUP of een aanvulling van de toelichtingsnota:

1. Toelichtingsnota

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen worden opmerkingen geformuleerd met betrekking tot de te voorziene buffers (zie ook verder). Er worden daarbij opmerkingen geformuleerd over de relatie tussen de algemene buffer (1.6) en de gronddam (1.14).

In antwoord hierop werd in de toelichtingsnota verduidelijkt dat rondom het volledige bedrijventerrein dient te worden voorzien in een gepaste buffer. Ten opzichte van de woningen ten noorden en ten zuiden van het plangebied wordt, op basis van het plan-MER en in functie van een afdoende akoestische buffer, voorzien in een gronddam.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gewezen op de aanwezigheid van een voetweg, zoals aangeduid in de atlas der buurtwegen, binnen het deelgebied.

In antwoord hierop kan worden gesteld dat in functie van de ontwikkeling van het bedrijventerrein de buurtweg zal moeten worden opgeheven. Hiertoe dient de geëigende procedure te worden gevolgd. In die deelgebieden waar buurtwegen aanwezig zijn, werd dit ter verduidelijking aangevuld in de toelichtingsnota.

2. Grafisch plan

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen worden opmerkingen geformuleerd met betrekking tot het onteigeningsplan voor Sint-Elooi. Er wordt daarbij voor de percelen 656A, 657B en 965B gewezen op een ontsluitingsproblematiek. De grens van het plangebied en het onteigeningsplan is er voorzien tot tegen de muren van bestaande gebouwen. Echter zijn op de genoemde percelen onder meer manoeuvreerruimte en een kleine waardevolle boomgaard aanwezig. Er wordt gevraagd deze grens te respecteren.

In antwoord hierop kan worden gesteld dat in functie van een behoud van de ruimtelijke samenhang van de betreffende woning beslist is het deelgebied plaatselijk in te perken en de grens van het bedrijventerrein gelijk te trekken met de ligging van de boomgaard voorzien bij de woning. Zodoende wordt ook de nodige manoeuvreerruimte rondom de gebouwen bewaard en verzekerd.

3. Stedenbouwkundige voorschriften

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gewezen op de ontsluiting van het bedrijf Krakkeweg 4 en 6, dat net buiten het deelgebied is gelegen. Het bedrijf ontsluit op vandaag doorheen het deelgebied. Er is niet voorzien de gronddam hiertoe te doorbreken.

In antwoord hierop kan worden gesteld dat het bedrijf, zoals reeds vermeld in de toelichtingsnota, zal kunnen blijven ontsluiten doorheen het deelgebied. Een ontsluiting naar het zuiden is niet mogelijk. Het bedrijf zal daarbij gebruik kunnen maken van de interne wegenis van het bedrijventerrein. Hiertoe dient de gronddam te worden doorbroken. De stedenbouwkundige voorschriften worden in die zin aangepast, dat het plaatselijk doorbreken van de gronddam toegelaten is. De gronddam dient daarbij, zoals reeds in de voorschriften was weergegeven, nog steeds te voldoen aan de voorwaarden van visuele afscherming, geluidsafscherming, landschappelijke inpassing, afstand,

beheersing van veiligheidsrisico's. Ook in de toelichtingsnota wordt verduidelijkt dat de gronddam plaatselijk mag worden doorbroken.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen worden opmerkingen geformuleerd met betrekking tot de te voorziene buffers (zie verder). Er worden daarbij opmerkingen geformuleerd over de relatie tussen de algemene buffer en de gronddam. En de afmetingen van de gronddam in het bijzonder.

In antwoord hierop werden de afmetingen van de gronddam in de stedenbouwkundige voorschriften verordenend, in plaats van toelichtend, opgenomen. Tevens wordt in de voorschriften met betrekking tot de gronddam verduidelijkt dat deze deel uit maakt van de volledige buffer.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd toe te laten de buffers te onderbreken in functie van kruisende fietsverbindingen.

In antwoord hierop werd in de stedenbouwkundige voorschriften (1.6 en 1.14) bijkomend toegelaten de buffer te onderbreken in functie van kruisende langzame verkeersverbindingen. De buffer dient daarbij, zoals reeds in de voorschriften was weergegeven, nog steeds te voldoen aan de voorwaarden van visuele afscherming, geluidsafscherming, landschappelijke inpassing, afstand, beheersing van veiligheidsrisico's.

In een bezwaar wordt opgemerkt dat er in de toelichtende kolom bij artikel 1.10 sprake is supportersbussen. Er wordt gevraagd dit te schrappen.

In antwoord hierop kan worden gesteld dat dit een materiele fout betreft en bijgevolg werd aangepast. De toelichtende kolom werd vervangen door de toelichting bij hetzelfde voorschrift dat werd opgenomen bij het bedrijventerrein 'De Spie', deelgebied 5.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd de stedenbouwkundige voorschriften aan te passen, zodat de Lepemolenbeek kan worden verlegd. In andere bezwaren wordt dan weer gevraagd in de voorschriften te voorzien dat de Lepemolenbeek in open tracé moet worden behouden, met een bufferoeverzone langs.

In antwoord hierop kan worden gesteld dat het plan-MER aanbeveelt de waterloop in open tracé te behouden. Een plaatselijke verlegging van de waterloop kan feitelijk worden toegestaan voor zover het waterbergend vermogen niet in het gedrang komt. Het voorschrift werd in die zin aangepast. In hetzelfde voorschrift (1.12) was reeds voorzien dat een bufferoeverzone langs de waterloop dient te worden behouden.

Bezwaren, opmerkingen en adviezen die niet leiden tot aanpassing van het plan

Hierna worden alle bezwaren, opmerkingen en adviezen weergegeven die niet leiden tot een aanpassing van het plan. Telkens wordt daarvoor ook de reden vermeld. Voor de leesbaarheid werden de verschillende bezwaren, opmerkingen en adviezen opgedeeld in onderdelen. Deze onderdelen hebben steeds betrekking op bepaalde thema's. De behandeling van de bezwaren, opmerkingen en adviezen volgens de verschillende thema's moeten steeds in samenhang met elkaar gelezen worden.

Achtereenvolgens komen aan bod: bezwaren, opmerkingen en adviezen met betrekking tot de stedenbouwkundige voorschriften, locatie en behoefte, mobiliteit, buffer-gronddam, windturbines, hinder, landbouw, strijdigheid met RSV, relatie met GRS, snelle realisatie en zorgvuldigheidsbeginsel, motiveringsplicht en artikel 1.1.4 VCRO.

1. Mobiliteit

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat de woningen en/of bedrijven gelegen langs de Krakkeweg, moeten ontsluiten via de nieuwe aansluiting op de Torhoutsesteenweg. In het bijzonder wordt verwezen naar het landbouwbedrijf gelegen, net buiten het deelgebied, langs de Krakkeweg 4. Er wordt gesteld dat in de voorschriften niet voorzien is, de gronddam hiervoor te doorbreken.

De woningen en bedrijven waarover in de bezwaren, opmerkingen en adviezen sprake is, zijn gelegen binnen de bestemming 'gemengd bedrijventerrein Sint-Elooi' en zijn eveneens opgenomen in het onteigeningsplan met als doel de ontwikkeling van een bedrijventerrein mogelijk te maken.
Indien de bedrijven passen binnen de voorschriften, kunnen bedrijven binnen het deelgebied behouden blijven. In dat geval wordt de ontsluiting voorzien via de interne wegenis van het bedrijventerrein.
Voor de specifieke ontsluiting van het bedrijf Krakkeweg 4, worden aanpassingen aan het plan doorgevoerd. (zie hoger). Zolang niet gestart is met de realisatie en ontwikkeling van het bedrijventerrein blijft de Krabbeweg bovendien tijdelijk ook functioneren als lokale weg.
De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gewezen op de plannen om de overweg Ruddervoordestraat af te sluiten. Deze zou vervangen worden door een onderdoorgang en nieuwe omleidingsweg. Er wordt daarbij enerzijds gesteld dat het voorliggende plan hier geen rekening mee houdt en/of melding van maakt. Anderzijds wordt gesteld dat de komst van het bedrijventerrein deze nieuwe weg noodzakelijk maakt.

In antwoord hierop kan worden gesteld dat het voorzien van een omleidingsweg, om zo verkeer uit de Ruddervoordsestraat te halen, als een scenario is opgenomen binnen het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan van de gemeente Zedelgem. Echter de noodzaak aan zo'n weg is op vandaag niet aangetoond. Hier zijn tevens nog geen beleidsbeslissingen rond. Enerzijds maakt het onderzoek naar de eventuele noodzaak van een omleidingsweg niet het voorwerp uit van het voorgenomen plan en anderzijds heeft het gevoerde onderzoek (plan-MER) geen noodzaak aan deze weg aangetoond. Het plan-MER stelt dat het bijkomende bedrijventerrein kan ontsluiten naar de N32 Torhoutsesteenweg en er op die weg nog restcapaciteit aanwezig is.
Wel zou een omleidingsweg een deel van de bestaande verkeersoverlast in de woonkern kunnen verminderen. Deze neemt door het bedrijventerrein niet significant toe. De nood aan en de effecten van een dergelijke omleidingsweg vormen niet het voorwerp van het plan-MER noch van het GRUP. In het plan-MER werd wel een aanbeveling geformuleerd om verder onderzoek te verrichten naar het nut van een eventuele omleidingsweg. Maar zoals reeds gesteld maakt het voorzien van het bijkomende regionaal bedrijventerrein zo'n weg niet noodzakelijk en valt bijgevolg zo'n onderzoek buiten de scope van het plan. Zowel in het scenario waarin een omleidingsweg wordt gerealiseerd, als in het scenario zonder omleidingsweg kan het bedrijventerrein worden gerealiseerd en ontsloten.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

2. Buffer-gronddam

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat er enkel voorzien wordt in een buffer ten opzichte van de woningen aan de noord- en zuidzijde van het plangebied. Ook de woningen aan de overzijde van het spoor kunnen hinder ondervinden. Er wordt ook gevraagd of de afmetingen en eigenschappen van de buffer (inclusief gronddam) meer kunnen worden gespecifieerd.
Tevens wordt gesteld dat door de alinea (artikel 1.14) van de watertoets, er een kans is dat de gronddam niet wordt gerealiseerd. Er wordt gesteld dat er zodoende geen zekerheid is naar buffering.
Anderzijds wordt het nut van een gronddam niet zinvol geacht op de grens met de aangrenzende bedrijven. Er wordt gevraagd het voorzien van andere maatregelen mogelijk te maken, daar waar woningen niet direct aan het bedrijventerrein palen. En dit niet enkel indien blijkt dat dit vanuit de watertoets niet is aangewezen.

In antwoord hierop kan worden gesteld dat wel degelijk in een buffer rondom het volledige terrein dient te worden voorzien. Conform het plan-MER wordt in de stedenbouwkundige voorschriften enerzijds voorzien in een gronddam (artikel 1.14) ten opzichte van de woningen in de Collevijnstraat en Lepelmolenstraat en anderzijds in een buffer rondom het volledige bedrijventerrein (artikel 1.6). In casu geldt er ten opzichte van de woningen ten noorden en ten zuiden een strengere norm, die volgt uit het gevoerde onderzoek in het plan-MER. Om dit te verduidelijken werden een aantal aanpassingen aan de toelichtingsnota en stedenbouwkundige voorschriften voorzien (zie hoger).

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevreesd dat de gronddam niet zal gerealiseerd worden. Er is immers in de stedenbouwkundige voorschriften voorzien dat wanneer uit de watertoets blijkt dat de gronddam technisch niet haalbaar is, andere gelijkwaardige maatregelen kunnen worden getroffen. Directe omwonenden vrezen hierdoor voor geluidshinder. Het plan-MER stelt immers dat ook met alternatieve maatregelen of uitvoeringswijzen een geluidsmildering kan worden bekomen. Daar een gronddam ten opzichte van de meest dichtbijgelegen woningen het meeste effect zal hebben en bijkomend ook voor een visuele buffering zorgt, dient in eerste instantie bekeken worden of een gronddam haalbaar is. Er wordt daarom niet ingegaan op de vraag om de mogelijkheid naar alternatieve maatregelen te verruimen.
Bijkomend kan worden gewezen op het criterium dat is opgenomen binnen de voorschriften 1.6 en 1.14 en dat stelt dat de buffer (inclusief gronddam) moet voldoen aan de voorwaarden van visuele afscherming, geluidsafscherming, landschappelijke inpassing, afstand, beheersing van veiligheidsrisico's. Bij een latere vergunningverlening dient dit voldoende te worden gemotiveerd.
De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

3. Stedenbouwkundige voorschriften

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd voor de woningen gelegen tussen de Torhoutsesteenweg en de bufferstrook, en tussen de Collevijnstraat en de bufferstrook een gemengde bestemming (wonen en/of bedrijvigheid) mogelijk te maken.

In antwoord hierop kan gesteld worden dat deze woningen op vandaag op het gewestplan gelegen zijn in een bestemming woongebied met landelijk karakter. Deze gebieden zijn

volgens het KB van 28 december 1972 betreffende de inrichting en toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen bestemd voor woningbouw in het algemeen en tevens voor landbouwbedrijven. In principe is in de woongebieden reeds een gemengde bestemming toegelaten.
De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd om autonome kantooractiviteiten in het gebied toe te laten.

In antwoord hierop kan worden gesteld dat conform de typevoorschriften voor gemengd bedrijventerreinen autonome kantooractiviteiten in de stedenbouwkundige voorschriften worden uitgesloten. Enkel kantoren en toonzalen met beperkte vloeroppervlakte, ondergeschikt en gekoppeld aan de productieactiviteit van individuele bedrijven, zijn toegelaten voor zover die activiteiten geen loketfunctie hebben en geen autonome activiteiten uitmaken. De locatie 'Sint-Elooi' betreft, op basis van de principes van het RSV, geen geschikte locatie voor autonome kantooractiviteiten.
De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat de stedenbouwkundige voorschriften weinig bepalingen opnemen met betrekking tot bouwhoogtes en volumes van de nieuwe gebouwen. Er worden slechts een beperkt een aantal uitzonderingen van toegelaten activiteiten opgelegd.

In antwoord hierop kan worden gesteld dat in functie van het ruimtelijke rendement binnen het bedrijventerrein in de voorschriften algemeen geen grenswaarden met betrekking tot hoogtes en volumes worden opgenomen. Enkel waar dit vanuit ruimtelijk of milieu-oogpunt, in concreto volgend uit het plan-MER, noodzakelijk blijkt wordt dit in de voorschriften vertaald. In de toelichtingsnota is duiding opgenomen over de gehanteerde stedenbouwkundige voorschriften en het gebruik van typevoorschriften die een zekere flexibiliteit in de invulling van het bedrijventerrein mogelijk maken.
De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen worden suggesties gedaan ter aanvulling op de stedenbouwkundige voorschriften. Er wordt gevraagd in de voorschriften de verplichting en/of mogelijkheid te voorzien voor de aanleg van een warmwaternet, gescheiden rioleringsstelsel en afzonderlijke fietspaden.

In antwoord hierop kan worden gesteld dat alle opgenoemde handelingen binnen de stedenbouwkundige voorschriften mogelijk zijn maar niet als een verplichting zijn opgelegd. Het realiseren van dergelijke voorzieningen is een onderdeel van de concrete realisatie en inrichting van het terrein en is mede afhankelijk van de concrete mogelijkheden en omstandigheden in de omgeving van het terrein.
De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd een verplichting tot opmaak van een zoneringsplan op te nemen in de SV. Daarbij moet rekening worden gehouden met volgende uitgangspunten: ligging, omvang en uitwerking van bufferzones die nodig zijn om de hinder van regionale bedrijvigheid voor de omwonenden enigszins te beperken, ligging waterbekken, open tracé Lepelmolenbeek, kavels van minimum 5000 m²

zoals vooropgesteld wordt, voorstel van zonering van bedrijven (minst hinderlijke aan de rand, enzovoort) en alle andere maatregelen die wenselijk zijn om negatieve effecten te milderen.

In antwoord hierop kan worden gesteld dat in de stedenbouwkundige voorschriften (artikel 1.13) is voorzien dat bij vergunningsaanvragen voor nieuwe bedrijfsgebouwen een inrichtingsstudie moet gevoegd worden. De inrichtingsstudie is een informatief document voor de vergunningverlenende overheid met het oog op het beoordelen van de vergunningsaanvraag in het kader van de goede ruimtelijke ordening en de stedenbouwkundige voorschriften voor het gebied. De inrichtingsstudie geeft ook aan hoe het voorgenomen project zich verhoudt tot wat al gerealiseerd is in het gebied en/of tot de mogelijke ontwikkeling van de rest van het gebied. De inrichtingsstudie zal ten minste aantonen hoe het afwikkelen van de parkeervraag gebeurt op het terrein van het bedrijventerrein (gegroepeerd of gelaagd), op welke manier de landschappelijke vormgeving en de kwalitatieve architecturale vormgeving van het bedrijventerrein tot stand komt, hoe wordt voldaan aan de mildering van het geluid en de visuele impact, hoe de ontsluiting gebeurt voor gemotoriseerd en zacht verkeer, hoe wordt omgegaan met de opgelegde lozings- en bufferingsvoorwaarden, op welke manier de Lepemolenbeek in het bedrijventerrein wordt ingepast en hoe de bodemverstoring wordt beperkt. De aspecten vermeld in de bezwaren, opmerkingen en adviezen komen aan bod als elementen die in de inrichtingsstudie moet worden behandeld. Deze aspecten zijn ook verordenend vertaald in verschillende voorschriften. Verder dient te worden opgemerkt in het kader van zorgvuldig ruimtegebruik in de voorschriften niet meer wordt voorzien in een minimale perceelsoppervlakte van 5000 m². Dit was tevens ook niet voorzien in de voorschriften van het ontwerp-GRUP. Elke aanvraag dient te worden getoetst aan de verschillende voorschriften van het GRUP en de aspecten zoals opgenomen in de inrichtingsstudie. Bijkomend heeft de ontwikkelaar van het bedrijventerrein in het uitgiftebeleid voor de verschillende bedrijven de mogelijkheid rekening te houden met het aspect van de milieuzonering.
De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

4. Windturbines

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd windturbines in het deelgebied uit te sluiten.

In antwoord hierop kan worden gesteld dat noch het plan-MER, noch het RVR, elementen aanreiken die het uitsluiten van windturbines op planniveau vereisen. Het beleid op Vlaams niveau, waaraan voorliggend plan uitvoering geeft, gaat uit van het maximaal stimuleren van hernieuwbare vormen van energie. In het kader daarvan is het niet aangewezen is om windturbines per definitie op planniveau uit te sluiten.
De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

5. Hinder

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt een vrees geuit voor mogelijke hinder en milieu-impact op en voor de omgeving. Daarbij komen aspecten met betrekking tot verkeersleefbaarheid, lucht-, geur- en geluidshinder aan bod. Er wordt ook gevraagd om Seveso-bedrijven niet toe te laten in het gebied en om in de voorschriften te voorzien om de meest hinderlijke bedrijven centraal in het deelgebied te voorzien. Tevens wordt gewezen op een waterproblematiek binnen het gebied. Daarbij wordt gevreesd dat de bijkomende verharding voor wateroverlast zal zorgen. Er wordt in een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen gevraagd verplicht te voorzien in de aanleg van een bufferbekken. Tot slot wordt ook aandacht gevraagd voor het aanwezige fauna en flora in het gebied.

In antwoord hierop kan algemeen gesteld worden dat in het plan-MER een onderzoek werd gevoerd naar de milieueffecten van de inplanting van het nieuwe bedrijventerrein in Sint-Elooi. Het MER heeft daarbij een aantal milderende maatregelen en aanbevelingen geformuleerd, die de negatieve effecten moet milderen en zodoende de impact van de inplanting van het bedrijventerrein op de omgeving aanvaardbaar te maken. Deze milderende maatregelen werden op het grafisch plan en/of stedenbouwkundige voorschriften vertaald. Ook de aanbevelingen, dewelke niet verplicht in het plan moeten worden vertaald, werden zoveel als mogelijk in de verordende delen van het GRUP vertaald. Een overzicht van hoe de vertaling in het GRUP is gebeurd, is opgenomen in de toelichtingsnota.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevreesd dat het bijkomende verkeer van het bedrijventerrein de verkeersleefbaarheid in de omgeving zal aantasten. Daarbij wordt gesteld dat de saturatiegraad op vandaag reeds bereikt zou zijn. In het plan-MER werd het effect op mobiliteit als volgt samengevat (pagina 436): *"De realisatie van bedrijvigheid heeft een belangrijk verkeersgenererend effect. Er blijkt evenwel nog voldoende restcapaciteit aanwezig te zijn op de N32 en knooppunten. Het bijkomende verkeer heeft een matig negatief effect op de verkeersleefbaarheid van de omwonenden en verder ook doorheen de kern van Sint-Elooi. Hier staat de verkeersleefbaarheid reeds sterk onder druk en uiteraard zal het verkeer bijkomende bedrijventerrein daar nog verkeersdrukte aan toevoegen, hoewel dit niet significant is. Sluikverkeer via de kernen van Loppem en Veldegem dient maximaal vermeden te worden door middel van een goede bewegwijzering en een verbodsbepaling voor doorgaand vrachtverkeer. Monitoring van de situatie in de doortocht van de N368 Ruddervoordsestraat ten behoeve van eventuele aanpassingen op vlak van verkeersveiligheid en leefbaarheid. Dit om de globale verkeersproblematiek aan te pakken en de mobiliteitseffecten ten gevolge van een mogelijke uitbreiding van het bedrijventerrein te beperken."*
Dat de verzadigingsgraad op vandaag reeds bereikt is, blijkt niet uit de gegevens van het verkeersmodel. Ook met het toevoegen van de nieuwe ontwikkelingen ter hoogte van Sint-Elooi wordt nog restcapaciteit waargenomen. Bijgevolg wordt geoordeeld dat de wegenis het bijkomende verkeer aankan. Dat neemt niet weg dat globaal voor Sint-Elooi de verkeersleefbaarheid en de leefbaarheid in het algemeen een belangrijk aandachtspunt vormt. Binnen het plangebied zijn daartoe concrete maatregelen genomen op het vlak van buffering, inrichting en ontsluiting.
Tevens wordt in een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen gesteld dat met betrekking tot de verkeersmodelering heel weinig woningen op de figuren zijn weergegeven en mogelijks geen rekening is gehouden met woongebieden die momenteel

in ontwikkeling zijn. In antwoord hierop kan gesteld worden dat alle bestaande woongebieden en beslist beleid rond de ontwikkeling van bijkomende woongebieden in het verkeersmodel zijn opgenomen en dus ook worden meegenomen in de bezettingsgraad van de omliggende wegen.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevreesd voor een aantasting van de leefbaarheid van de omliggende woningen. Daarbij worden elementen met betrekking tot geluids- en luchthinder opgenomen. In het plan-MER werd het effect op de leefbaarheid van de woningen als volgt samengevat (pagina 436): *"Om dit te voorkomen is een goede visuele en akoestische buffering van het bedrijventerrein ten aanzien van deze woningen noodzakelijk. Een zonering van de bedrijvigheid zodat de meest hinderlijke bedrijven (op vlak van geluid, geur, lucht, ...) zo ver mogelijk van de woningen liggen, is aangewezen. Om de resterende open ruimte ten zuiden van het plangebied maximaal te vrijwaren wordt vanuit de milieubeoordeling aanbevolen om een verdere zuidelijke uitbreiding van bedrijvigheid langs de N32 Torhoutse Steenweg te vermijden."* Zoals reeds eerder gesteld worden in het GRUP verschillende maatregelen opgenomen om de hinder ten aanzien van de woningen te milderen. Er dient conform de stedenbouwkundige voorschriften rondom het bedrijventerrein te worden voorzien in een landschappelijke, visuele en akoestische buffer ten aanzien van de woningen en de omgeving. Daarnaast zijn ook maatregelen opgenomen met betrekking tot inrichtingsaspecten binnen het bedrijventerrein. Het gaat bijvoorbeeld om het afschermen van laad- en losruimtes en relevante installaties in de richting van de omwonenden. Deze aspecten vormen beoordelingselementen bij latere vergunningsaanvragen met betrekking tot de realisatie van het bedrijventerrein. Bij deze aanvragen moet ook een inrichtingsstudie worden gevoegd die op deze aspecten ingaat.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt de vrees voor hinder gestaafd door het feit dat Seveso-bedrijven binnen het deelgebied zijn toegelaten. In antwoord hierop dient te worden opgemerkt dat noch het plan-MER, noch het RVR, elementen aanreiken om dit type bedrijven op planniveau uit te sluiten. Bovendien is niet elke Seveso-activiteit op zich een hinderlijke activiteit. De stedenbouwkundige voorschriften bieden, rekening houdende met het generieke kader op het vlak van hinder en veiligheid een duidelijk beoordelingskader voor bedrijven die in het gebied kunnen worden toegelaten. Er dient zoals voorzien in de stedenbouwkundige voorschriften steeds een toetsing te gebeuren aan de in Vlaanderen geldende risicocriteria. In concreto wordt het risico (en de bijhorende beperkingen die eruit voort vloeien) binnen dit deelgebied bepaald door de aangrenzende woningen.
In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt daarbij verwezen naar de herlokalisatie van een slachthuis, waarvan op vandaag reeds enige tijd de activiteiten zijn stopgezet. De weigering om de milieuvergunning van dit bedrijf te verlengen zou er op wijzen dat de omgeving niet geschikt is voor dit type bedrijven. Er wordt gevreesd dat het toelaten van Seveso-bedrijven nieuwe hinder zal veroorzaken. In antwoord hierop moet worden opgemerkt dat elk type bedrijven zijn specifieke milieueffecten heeft.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd in de stedenbouwkundige voorschriften op te nemen dat de meest hinderlijke bedrijven zo ver mogelijk van de grenzen van het plangebied komen te liggen (dus centraal op de site). Voor dit aspect wordt, zoals reeds aangegeven in dit besluit, verwezen naar de geldende afstand- en hinderregels opgenomen onder meer in VLAREM. De toepassing van die regels kan, in de praktijk aanleiding geven tot een zonering van bedrijven in functie van de impact

waarbij de meest hinderlijke bedrijven het verst van de woningen worden ingeplant zodat tegemoet kan worden gekomen aan de geldende normen en hinder vermeden wordt.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevreesd voor een waterproblematiek. In het plan-MER werd het effect op het water als volgt samengevat (pagina 436): *"Het planelement is gevoelig aan verhoogde afvoer van hemelwater als gevolg van bijkomende verharde oppervlakte. Maatregelen (bijkomend aan de sectorale wetgeving) in functie van infiltratie, berging en vertraagde afvoer zijn noodzakelijk binnen het planelement. Hergebruik en infiltratie van hemelwater dient gemaximaliseerd te worden om wateroverlast te voorkomen. Gezien de grote te ontwikkelen oppervlakte wordt bijkomend de inrichting van een bufferbekken voorgesteld, bijvoorbeeld aan de noordelijke grens van het planelement. In functie van de afwatering, structuurkwaliteit en de ecologische kwaliteit moet de Lepemolenbeek open gehouden worden met een bufferzone erlangs. Dit wordt eveneens uitgewerkt en opgenomen als onderdeel van de inrichtingsstudie."* In de stedenbouwkundige voorschriften is voorzien dat alle handelingen in functie van het bereiken van de randvoorwaarden die nodig zijn voor het behoud van de watersystemen en het voorkomen van wateroverlast zijn toegelaten. Op planniveau wordt niet vastgelegd op welke manier dit moet gebeuren. Het aanleggen van een bufferbekken is daarbij één van de mogelijkheden, is gezien de terreinkenmerken haalbaar om te realiseren bij de inrichting van het bedrijventerrein en is voorzien in de stedenbouwkundige voorschriften. Het plan-MER legde tevens strenge lozings- en bufferingsvoorwaarden op, die verordendend werden vertaald in de stedenbouwkundige voorschriften. In de voorschriften werd ook verordendend opgenomen dat de Lepemolenbeek in open tracé moet behouden blijven.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt aandacht gevraagd voor het aanwezige fauna en flora. In antwoord hierop kan worden gesteld dat in het plan-MER wordt gesteld dat in het deelgebied geen waardevolle ecotopen aanwezig zijn en het planelement en omgeving van beperkt belang zijn voor vogels en vleermuizen. Er wordt enkel gewezen op een mogelijke aantasting van de corridorfunctie van de Lepemolenbeek. Daarom wordt aanbevolen de waterloop in open tracé te behouden met een bufferzone erlangs. Deze bufferzone is eveneens een meerwaarde ten aanzien van de oppervlaktewaterkwaliteit. In het GRUP is verordendend vastgelegd dat de waterloop in open tracé moet behouden blijven. Bovendien is langs de spoorlijn voorzien in een bufferzone.

Bijgevolg kan in alle redelijkheid worden geoordeeld dat het voorzien van het bijkomende bedrijventerrein, mits het nemen van de opgelegde milderende maatregelen, geen significante milieuhinder zal veroorzaken binnen het deelgebied en de omgeving.
De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

6. Landbouw

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat kostbare landbouwgrond verloren gaat, dat in dit deelgebied tevens is aangeduid als herbevestigd agrarisch gebied.

In antwoord hierop kan worden gesteld dat zoals aangegeven in de toelichtingsnota de behoefte naar bijkomende bedrijvigheid is aangetoond. In het plan-MER werden binnen

het stedelijk gebied een aantal redelijke alternatieven onderzocht en onder meer de impact op landbouw. Hieruit blijkt dat de locatie op Sint-Elooi, mits de nodige milderende maatregelen, aanvaardbaar is. In het plan-MER wordt dit al volgt omschreven: "*Het planelement Sint-Elooi voorziet de ontwikkeling van regionale bedrijvigheid, waardoor een significante oppervlakte landbouwgrond verloren gaat. De realisatie van bedrijvigheid op deze locatie zal resulteren in een nieuwe verstoring in een op vandaag al versnipperd gebied. Voor dit gebieden is het toepassen van het decreet landinrichting en het uitwerken van een gepast flankerend beleid noodzakelijk om de aanzienlijk negatieve impact afdoende te kunnen milderen.*" Het deelgebied is inderdaad gelegen in herbevestigd agrarisch gebied. Het toepassen van het decreet landinrichting met het uitwerken van een gepast flankerend beleid is noodzakelijk om de aanzienlijk negatieve impact voor de landbouw afdoende te kunnen milderen. Parallel aan voorliggend GRUP is een inrichtingsnota voor het flankerend beleid van de landbouw uitgewerkt door de Vlaamse Landmaatschappij (VLM) waarin concrete maatregelen ter ondersteuning van de getroffen landbouwers zijn opgenomen. Deze nota waarover de Vlaamse Regering heeft beslist, is als bijlage IX opgenomen bij voorliggend GRUP.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

7. Locatie en behoefte

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat het ontwerp-GRUP gebaseerd is op een plan-MER waarin geen alternatieven werden onderzocht voor de komst van regionale bedrijvigheid op de site Sint-Elooi.

Het plan-MER omvat een onderzoek naar mogelijke locaties voor een multifunctionele sportsite, regionale bedrijvigheid, hoogwaardige bedrijvigheid en kantoorachtigen. In bijlage 1 van het MER wordt gemotiveerd waarom de sites 'De Spie, Blankenbergse Steenweg en Sint-Elooi' geselecteerd werden als alternatieve locaties voor regionale bedrijvigheid. Op de site 'Chartreuse' wordt eveneens een programma van regionale bedrijvigheid onderzocht. In de handleiding alternatieven in MER wordt verduidelijkt wat bedoeld wordt met een redelijk alternatief. In deze handleiding wordt op pagina 28 aangegeven dat een redelijk alternatief een kansrijk alternatief moet zijn. Een alternatief dat hoogstwaarschijnlijk nooit zal gerealiseerd (kunnen) worden is geen redelijk alternatief. Ook een onevenredige (en niet te milderen of compenseren) aanslag op mens, milieu of natuur kan er toe leiden een alternatief als niet realistisch te beschouwen. Zo staat in de handleiding het volgende: 'Kansrijke alternatieven hebben ook geen onaanvaardbare effecten op het milieu. Hoewel het onderzoeken van de milieueffecten juist het voorwerp is van het MER (en de omvang ervan dus niet altijd a priori gekend is) kan voor sommige alternatieven toch al bij voorbaat gesteld worden dat hun milieueffecten onaanvaardbaar hoog zijn. De kans dat deze alternatieven ooit gerealiseerd worden is klein, ze vallen dus af.' Voor de locatiealternatieven die ingesproken werden tijdens de kennisgevingsfase werd in het MER voldoende gemotiveerd dat deze geen redelijk alternatief zijn. De verschillende locaties die onderzocht worden in het plan-MER kunnen beschouwd worden als locatie-alternatief om te voldoen aan de taakstelling. In bijlage 1 van het MER wordt gemotiveerd waarom de site 'Sint-Elooi' opgenomen werd in het onderzoek.
De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt verwezen naar de ingediende opmerkingen op de kennisgeving van het plan-MER. Het gaat daarbij over een vraag naar aantonen van behoeften, het onderzoeken van meerdere alternatieve locaties voor regionale bedrijvigheid en het onderzoek naar de effecten voor bedrijvigheid op Sint-Elooi.
In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt daarbij expliciet in vraag gesteld waarom de KMO-zone ten noorden van het gebied niet in aanmerking komt.
In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt in vraag gesteld waarom voor Sint-Elooi geen alternatieve invulling met kantoren of wonen is onderzocht.

In antwoord hierop kan worden gesteld in het plan-MER een overzicht werd toegevoegd van de mogelijke locatie alternatieven voor regionale bedrijvigheid. Daarbij werd gemotiveerd waarom deze locaties al dan niet als redelijk (te onderzoeken) alternatief werden weerhouden. Voor de redelijke alternatieven werden in het plan-MER de verschillende effecten onderzocht. Aan het plan-MER werd ook een passage met betrekking tot de behoefte aan bedrijventerrein toegevoegd. Het betreft de behoefte, zoals tevens aangetoond in de toelichtingsnota van het GRUP.
Wat betreft de KMO-zone voorzien op het gewestplan ten noorden van het deelgebied dient te worden gewezen op het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan van de gemeente waarin voorzien is dit gebied om te zetten naar woongebied.
De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat door bij de invulling van de site van het voetbalstadion zuiniger ruimtegebruik voorop te stellen, de herbestemming op Sint-Elooi niet noodzakelijk is.

In antwoord hierop kan worden gesteld dat de behoefte aan bijkomend bedrijventerrein is aangetoond (zie hoger in dit besluit). Deze behoefte motiveert het aanduiden van de bijkomende bedrijvigheid ter hoogte van de Blankenbergse Steenweg, Sint-Elooi en de Spie. Zoals hoger vermeld, wordt meerlagig en/of gegroepeerd parkeren verplicht opgelegd voor het deelplan 'Sint-Pietersplas – Blankenbergse Steenweg' en wordt door het verplichten van een gezamenlijke parking voor het bedrijventerrein en het voetbalstadion reeds ingezet op zuinig ruimtegebruik. Gelaagd parkeren garandeert echter niet dat voldoende ruimte extra vrijkomt zodat de site 'Sint-Elooi' niet langer moet worden bestemd in functie van de behoefte aan bedrijvigheid binnen het regionaalstedelijk gebied 'Brugge'. Bijgevolg dient te worden geoordeeld dat het aanduiden van Sint-Elooi als locatie voor bijkomende bedrijvigheid, vanuit de aangetoonde, behoefte te verantwoorden is.
De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

8. Strijdigheid met het RSV

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat Sint-Elooi geen geschikte locatie is voor het voorzien van een regionaal bedrijventerrein. Daarbij wordt gesteld dat Sint-Elooi in Zedelgem een eiland vormt dat morfologisch niet behoort tot het stedelijk weefsel van het stedelijk gebied Brugge en afgesloten wordt van de rest van het stedelijk gebied door de groene gordel rond Brugge.
In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt daarbij gesteld dat het opnemen van Sint-Elooi binnen het stedelijk gebied in strijd is met het RSV. Delen van de gemeente Zedelgem kunnen slechts afgebakend worden als regionaalstedelijk gebied Brugge in zoverre ze direct aansluiten bij de rest van het regionaalstedelijk gebied of wanneer het RSV de gemeente Zedelgem erkent als afzonderlijk regionaalstedelijk gebied. Dit is niet het

geval. Het regionaalstedelijk gebied 'Brugge' en de site 'Sint-Elooi' te Zedelgem worden immers gescheiden door buitengebied (de Groene Gordel rond Brugge). Er wordt tevens gesteld dat Sint-Elooi een reservegebied is, en pas mag worden aangesneden als de afgebakende terreinen voor 50% bezet zijn.

In uitvoering van de bindende bepalingen van het RSV worden de stedelijke gebieden afgebakend om ruimte te voorzien voor wonen, werken, groen, recreatie en andere stedelijke activiteiten. Brugge is in het RSV geselecteerd als regionaalstedelijk gebied. Volgens het RSV wordt het afbakeningsplan voor de groot- en de regionaalstedelijke gebieden opgemaakt als een GRUP. Het GRUP waarin de afbakening van het regionaalstedelijk gebied 'Brugge' wordt vastgelegd is voorbereid in een proces van visievorming en besluitvorming. Dit is het afbakeningsproces, een samenwerking tussen de Vlaamse, de Provinciale en de Gemeentelijke overheid. Daarin werden uitspraken gedaan over de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van het regionaalstedelijk gebied 'Brugge', over de ligging van de afbakeningslijn en over de acties voor het stedelijk gebied beleid. Om tot die uitspraken te komen is een ruimtelijk onderzoek uitgevoerd. Het resultaat van de ruimtelijke afweging is een hypothese van gewenste ruimtelijke structuur, die de basis vormt voor een voorstel van afbakening.

Het voorstel van afbakening is na het afbakeningsproces omgezet naar een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Dit GRUP bevat de grenslijn van het regionaalstedelijk gebied en de noodzakelijke bestemmingswijziging. De grenslijn is een beleidslijn, die aangeeft waar een regionaalstedelijk gebiedbeleid gevoerd zal worden. Ze houdt op zich geen bestemmingswijzigingen in. Daarnaast bevat het GRUP de acties, de zogenaamde deelgebieden, die noodzakelijk zijn om het regionaalstedelijk gebiedbeleid vorm te geven en het stedelijk gebied ruimtelijk in te vullen. Die acties vereisen wel een bestemmingswijziging.

Bij besluit van de Vlaamse Regering van 4 februari 2011 werd het GRUP 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge' definitief vastgesteld. Hierbij werd eveneens de afbakeningslijn opgenomen. In een aantal procedures bij de Raad van State werden een aantal deelplannen vernietigd (toelichtingsnota pagina 9-10). Hierbij werd de afbakeningslijn niet vernietigd.

In de gewenste ruimtelijke structuur voor Vlaanderen worden gebieden geselecteerd als regionaalstedelijk gebied omwille van haar bestaande en gewenste functioneel-ruimtelijke positie in de Vlaamse stedelijke structuur en de ruimtelijke potenties die zij heeft ten aanzien van de ruimtelijke ontwikkeling in Vlaanderen. Het regionaalstedelijk gebied Brugge is als stedelijk gebied ook geselecteerd als economisch knooppunt.

In het RSV wordt aangegeven dat delen van de gemeenten Brugge, Damme, Jabbeke, Oostkamp en Zedelgem tot het regionaalstedelijk gebied kunnen behoren (RSV pagina 336). Deze opsomming is indicatief. In de afbakening van stedelijke gebieden wordt concreet aangegeven waar een stedelijkgebiedbeleid zal gevoerd worden.

In het RSV valt met betrekking tot deze opsomming op pagina 344 te lezen wat volgt:

'Deze indicatieve opsomming is gebaseerd op de bestaande ruimtelijke structuur en bevat bijgevolg gebieden die door de suburbanisatie geheel of gedeeltelijk een feitelijk stedelijk karakter hebben. Dat betekent dat mogelijks (delen van) gemeenten uit de indicatieve opsomming op basis van de visie op het stedelijk gebied uitgewerkt in het

afbakeningsproces, niet in het stedelijk gebied worden opgenomen, terwijl bepaalde delen van gemeenten die niet indicatief zijn opgesomd wel tot het stedelijk gebied kunnen behoren mits direct aansluiten bij het stedelijk gebied'. De gemeente Zedelgem maakt wel deel uit van de indicatieve opsomming in het RSV.

Bij de implementatie van het richtinggevend gedeelte in een RUP en inzonderheid bij het opnemen van een perceel in een dergelijk plan beschikken de bevoegde overheden over een ruime beoordelingsbevoegdheid. De Raad van State kan enkel toetsen of die overheid daarbij is uitgegaan van juiste feitelijke gegevens, of zij die correct heeft beoordeeld en of zij, op grond daarvan, in redelijkheid tot haar besluit is kunnen komen.

Hoger werd reeds benadrukt dat volgens de indicatieve opsomming in het RSV delen van de gemeenten Brugge, Damme, Jabbeke, Oostkamp en Zedelgem tot het regionaalstedelijk gebied kunnen behoren.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen lijken hieraan ten onrechte toe te voegen dat dit slechts zou kunnen in zoverre deze "direct aansluiten bij het stedelijk gebied'. Hieruit wordt in de bezwaren, opmerkingen en adviezen afgeleid dat het opnemen van eilanden in de afbakening die niet direct aansluiten bij de rest van het stedelijk gebied, zoals dit het geval is in het deelplan 'Sint-Elooi', in strijd is met het richtinggevend gedeelte van het RSV.

In het RSV wordt benadrukt dat mogelijks delen van gemeenten uit de indicatieve opsomming op basis van de visie op het stedelijk gebied uitgewerkt in het afbakeningsproces niet in het stedelijk gebied worden opgenomen. Hieruit blijkt dat de visie op stedelijk gebied uitgewerkt in het afbakeningsproces bepalend is. Daarentegen kunnen ook bepaalde delen van gemeenten die niet indicatief zijn opgesomd, wel tot het stedelijk gebied behoren 'mits het direct aansluiten bij het stedelijk gebied'. Om dat te bepalen wordt juist het afbakeningsproces gevoerd. Hieruit volgt dat het direct aansluiten bij het stedelijk gebied enkel betrekking heeft op bepaalde delen van de gemeenten die 'niet indicatief zijn opgesomd' maar wel tot het stedelijk gebied worden gerekend in het afbakeningsproces.

Aangezien de gemeente Zedelgem wel werd opgenomen in de indicatieve opsomming van (delen van) de gemeenten die tot het regionaalstedelijk gebied kunnen behoren, is deze voorwaarde niet op de gemeente Zedelgem of delen van de gemeente Zedelgem van toepassing. Bovendien geldt de voorwaarde enkel voor een gemeente en niet voor de uiteindelijk aan de duiden gebieden. De aangehaalde tekst doet enkel uitspraken over het benoemen of selecteren van gemeenten en bevat geen uitspraken over gebieden.

Het concreet afbakeningsproces, zoals beschreven in de richtinggevende bepalingen van het RSV (pagina 342 en volgende), doet juist de concrete uitspraken over de gebieden. Een zogenaamd eiland of satelliet is derhalve niet in strijd met het RSV indien het een gebied betreft dat de stedelijke leegloop en de lintontwikkeling kan stoppen of indien het toelaat een aanbodbeleid inzake bijkomende woningen en ruimte voor economische activiteiten te realiseren en het buitengebied te vrijwaren van stedelijke ontwikkeling en indien het toelaat om de wenselijke kwantitatieve en kwalitatieve behoefte van de verschillende maatschappelijke behoeften (wonen, werken, alle voorzieningen eigen aan het stedelijk functioneren) op te vangen.

In het in 2011 door de Vlaamse Regering goedgekeurde GRUP afbakening regionaalstedelijk gebied 'Brugge' is in de toelichtingsnota gemotiveerd hoe de

afbakeningslijn werd gelegd in functie van de te realiseren taakstellingen. Bovendien werd deze lijn niet vernietigd en niet hernomen met voorliggend GRUP.

De visie op het regionaalstedelijk gebied 'Brugge' gaat uit van de dubbele vaststelling in het RSV dat Brugge een 'minder gunstige ligging ten opzichte van de huidige stedelijke ontwikkelingen van Europese betekenis (hoogwaardige investeringen, internationale bedrijvigheid, logistieke en knooppuntfuncties...)' en dat 'de haven, de verdere ontwikkeling van bedrijvigheid, de uitbouw van de dienstverlenende sector (onderwijs, cultuur en verzorging) en het toerisme' troeven zijn. Volgende ontwikkelingsperspectieven voor stedelijke gebieden staan voorop en moeten concreet gemaakt worden:

- het realiseren van een groter aandeel bijkomende woongelegenheden - het streven naar minimale woningdichtheden - het differentiëren en verbeteren van de woningvoorraad - het versterken van de multifunctionaliteit - het concentreren van kantoren en knooppunten van het openbaar vervoer (station,...) - het inplanten van (stedelijke) voorzieningen afgestemd op het belang van het grootstedelijk gebied - het bundelen van kleinhandel op binnenstedelijke locaties en op kleinhandelzones - het optimaliseren van de aanwezige recreatieve en toeristische voorzieningen, ondermeer in het historische stadsgedeelte - het verzorgen van de collectieve en openbare ruimten;
- het behoud en de ontwikkeling van stedelijke natuurelementen en randstedelijke groengebieden - het bieden van waarborgen voor stedelijke landbouw - het behouden en uitbouw van cultureel-maatschappelijke en historisch waardevolle elementen en — het stimuleren van een stedelijk mobiliteit- en locatiebeleid.

Brugge is in het RSV dus geselecteerd als regionaalstedelijk gebied. De naam van het stedelijk gebied verwijst naar de centrale gemeente, maar stedelijke gebieden kunnen één of meer gemeenten of delen ervan bevatten. Het regionaalstedelijk gebied Brugge is als stedelijk gebied ook een economisch knooppunt. Het belangrijk deel van de bijkomende woongelegenheden en nieuwe bedrijventerreinen moet terechtkomen in de stedelijke gebieden.

Het regionaalstedelijk gebied Brugge wordt in uitvoering van het RSV afgebakend in een GRUP. De voorbereidende fase van de uitwerking van het uitvoeringsplan is gebeurd in samenspraak met de betrokken bestuursniveaus. Binnen de afbakening van het regionaalstedelijk gebied wordt ruimte voorzien om het aanbodbeleid voor bijkomende woongelegenheden en bedrijventerreinen vorm te geven. Daarnaast kan nog gesteld worden dat de keuze van 'satellieten' behoort tot de basisconcepten van de visie op het stedelijk gebied.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

9. Archeologie en erfgoed

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat in het gebied de kans op archeologische erfgoed reëel is. Het plan zou geen rekening houden met deze cultuurhistorische aspecten.

In antwoord hierop kan gesteld worden dat in het plan-MER een onderzoek werd gevoerd naar de milieueffecten van de inplanting van het nieuwe regionale bedrijventerrein in Sint-Elooi. Ook de effecten op landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie kwamen daarbij aan bod. Het MER stelt (pagina 345) dat de CAI geen melding maakt van vindplaatsen binnen het planelement. Meer ten noordoosten zijn wel sporen gedocumenteerd, onder andere grafheuvels en lineaire sporen. Ten zuiden van het planelement werden een grafheuvel uit de bronstijd en onbepaalde kuilenconcentratie en lineaire sporen aangetroffen. Naast de gegevens in de omgeving die in de CAI werden opgenomen beschikt Raakvlak niet over aanvullende archeologische info. De archeologische potentie is dus ongekend, maar gezien de archeologische sporen in de onmiddellijke omgeving is de kans op archeologische sporen of sites goed mogelijk. Het MER ontkent dus niet dat er een reële kans is op de aanwezigheid van archeologisch erfgoed binnen het deelgebied. Dit zijn echter geen aspecten die op planniveau moeten worden door vertaald vermits met betrekking tot archeologie de sectorwetgeving, Onroerend Erfgoeddecreet, daartoe de nodige bewarende maatregelen bevat en onderzoek oplegt. Dit werd reeds vermeld in de toelichtingsnota.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

10. Snelle realisatie

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt expliciet gevraagd Sint-Elooi te herbestemmen als GRB. Daarnaast wordt ook gevraagd het onteigeningsplan mee te nemen in de definitieve goedkeuring van het plan.

In antwoord hierop kan worden gesteld dat de voorziene herbestemming van het deelgebied 'Sint-Elooi' binnen het GRUP, samen met het onteigeningsplan, werd behouden. De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

11. Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Zedelgem

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat de functies wonen en bedrijvigheid door het bestemmen van het bedrijventerrein nog meer met elkaar verstrengeld worden. Te meer omdat in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan is voorzien het gebied ten noorden van de Collevijnstraat naar wonen te herbestemmen.

Het GRUP 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge – herneming' wordt opgemaakt in uitvoering van het ruimtelijk beleid op Vlaams niveau. In het RSV wordt immers Brugge en omliggende gemeenten aangeduid als regionaalstedelijk gebied. De bindende bepalingen van het RSV bepalen verder dat het afbakenen van groot- en regionaalstedelijke gebieden door het Vlaams Gewest in gewestelijke RUP's gebeurt.

Provinciale en gemeentelijke beleidsplannen (lees structuurplannen) moeten zich richten naar het RSV. Overeenkomstig artikel 2.1.7 VCRO kunnen zij daarvan slechts afwijken op grond van de motieven, bepaald in artikel 2.1.2, § 3. Van de als bindend aangeduide onderdelen kan niet worden afgeweken.

Het GRUP 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge – herneming' moet dus niet getoetst worden aan de beleidsplannen op gemeentelijk niveau. Deze plannen moeten zich net richten naar het RSV.

Bijkomend kan worden gesteld dat zoals aangegeven in het plan-MER in het GRUP de nodige milderende maatregelen ten opzichte van de woongebied worden voorzien. Daarnaast moet gewezen worden op het feit dat hetzelfde ruimtelijk structuurplan ook de bedrijvenzone aanduid in de gewenste ruimtelijke structuur en dus een verweving van beide functies voor ogen heeft. Deze verweving is, mits de milderende maatregelen, aanvaardbaar.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

Op voorstel van de Vlaamse minister van Omgeving, Natuur en Landbouw

Na beraadslaging,

BESLUIT:

Artikel 1. Het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge - herneming' wordt definitief vastgesteld.

De normatieve delen van dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan zijn bij dit besluit gevoegd als bijlage:

1. bijlage Ia, het grafisch plan;
2. bijlage Ib, het onteigeningsplan;
3. bijlage II, de verordenende stedenbouwkundige voorschriften.

De niet-normatieve delen van dit GRUP zijn bij dit besluit gevoegd als bijlage:

1. bijlage IIIa, de toelichtingsnota - tekst;
2. bijlage IIIb, de toelichtingsnota - kaarten;
3. bijlage IV, het register met de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding, een planbatenheffing, een kapitaalschadecompensatie of een gebruikerscompensatie;
4. bijlage V, het planMER;
5. bijlage VI, het ruimtelijke veiligheidsrapport;
6. bijlage VII, een verkennend bottom-up onderzoek naar de ruimtevraag voor bedrijventerreinen in de subregio Brugge van mei 2017;
7. bijlage VIII, het aanmeldingsformulier aan de Europese Commissie met betrekking tot de historisch permanente graslanden;
8. bijlage IX, de inrichtingsnota flankerend landbouwbeleid.

Art. 2. Aan de WVI wordt de machtiging verleend om de gronden begrepen in het onteigeningsplan bij het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge - herneming', en inzonderheid bij de deelplannen 'Sint-Pietersplas – Blankenbergse Steenweg' en 'Sint Elooi', te onteigenen.

Art. 3. De Vlaamse minister, bevoegd voor ruimtelijke ordening, is belast met de uitvoering van dit besluit.

Brussel,

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Geert BOURGEOIS

De Vlaamse minister van Omgeving, Natuur en Landbouw

Joke SCHAUVLIEGE