Besluit van de Vlaamse Regering houdende de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge – herneming – deelplan Blankenbergse Steenweg'

DE VLAAMSE REGERING,

Rechtsgronden

Dit besluit is gebaseerd op:

- De Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.
- Het decreet van 1 juli 2016 tot wijziging van de regelgeving voor ruimtelijke uitvoeringsplannen teneinde de planmilieueffectrapportage en andere effectbeoordelingen in het planningsproces voor ruimtelijke uitvoeringsplannen te integreren door wijziging van diverse decreten, artikel 66, tweede lid.
- Het besluit van de Vlaamse Regering van 17 februari 2017 betreffende het geïntegreerde planningsproces voor ruimtelijke uitvoeringsplannen, planmilieu-effectrapportage, ruimtelijke veiligheidsrapportage en andere effectbeoordelingen, artikel 25.

Vormvereisten

Volgende vormvereisten zijn voldaan:

- De dienst MER van het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie keurde op 19 mei 2016 het plan-MER 'Actualisatie plan-MER herneming regionaalstedelijk gebied Brugge' goed.
- Het Agentschap voor Natuur en Bos keurde op 16 december 2015 de passende beoordeling goed die is opgenomen in het plan-MER 'Actualisatie plan-MER herneming regionaalstedelijk gebied Brugge'. Hierbij wordt gesteld dat de voorgestelde ontwikkelingen van de planelementen geen betekenisvolle aantasting zullen veroorzaken van de natuurlijke kenmerken van de speciale beschermingszones.
- De dienst Veiligheidsrapportering van het departement Leefmilieu, Natuur en Energie keurde op 2 september 2016 het ruimtelijk veiligheidsrapport bij het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge - herneming', goed.
- De watertoets is opgenomen in het plan-MER 'Actualisatie plan-MER herneming regionaalstedelijk gebied Brugge' en is opgenomen in de toelichtingsnota;

- De strategische adviesraad Ruimtelijke Ordening – Onroerend Erfgoed (SARO) adviseerde op 31 augustus 2016 over het GRUP 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge – herneming';

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

- De aankondiging door de Vlaamse Regering van het openbaar onderzoek over het ontwerp van GRUP;

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

- Het advies XXX van de Raad van State, gegeven op XXX, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 februari 1973;

Motivering

Dit besluit is gebaseerd op de volgende motieven:

- Voorliggend gewestelijk RUP geeft uitvoering aan de bindende bepalingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) waarin Brugge is geselecteerd als regionaalstedelijk gebied. 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. Met de afbakening van stedelijke gebieden wordt concreet aangegeven waar een stedelijk gebiedbeleid zal gevoerd worden en kunnen als gevolg van het afbakeningsproces ook delen van aangrenzende gemeenten bij het regionaalstedelijk gebied worden opgenomen. Naast de gemeenten genoemd in het indicatief gedeelte van het RSV in het regionaalstedelijk gebied Brugge zijn ook beperkte delen opgenomen van de gemeenten Beernem en Zuienkerke.

- In het richtinggevend gedeelte van het RSV zijn de ontwikkelingsperspectieven voor de regionaalstedelijke gebieden bepaald. Het beleid voor de regionaalstedelijke gebieden is gericht op het maximaal benutten van de bestaande en toekomstige stedelijke potenties. Regionaalstedelijke gebieden hebben 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 in dat een aanbodbeleid moet gevoerd worden. De afbakening van een regionaalstedelijk gebied is gericht op het verhogen van de kwaliteit van de leefbaarheid van dit stedelijk gebied.

- De Raad van State vernietigde op 6 oktober 2020 per arrest met nummer 248.469 het besluit van de Vlaamse Regering van 27 oktober 2017 houdende de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan "Afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge-herneming" en houdende verlening aan de W.V.I. van de machtiging tot onteigening, in zoverre dit betrekking heeft op volgende onderdelen van het deelgebied 7 "Sint-Pietersplas - Blankenbergse Steenweg": de zone "Gebied voor weginfrastructuur" (artikel 1), de zone "Gebied voor stedelijke activiteiten Blankenbergse Steenweg" (artikel 2), de zone "Gemengd bedrijventerrein Blankenbergse Steenweg" (artikel 3), de percelen met kadastrale nummers K1/a, K1/e en K126 van de zone "Park" (artikel 5) en het

onteigeningsplan "Deelgebied 7 Sint-Pietersplas - Blankenbergse Steenweg". Voorliggend plan voorziet in een herneming van delen van het deelgebied Blankenbergse Steenweg van het GRUP 'afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge – herneming'. Voorliggend deelplan betreft de herneming van de door de Raad van State vernietigde delen. De vraag voor ruimte voor het voetbalgebeuren in het Brugse en bijkomende bedrijventerreinen in de regio blijft, na de vernietiging door de Raad van State, actueel. Voorliggend plan heeft geen gevolgen voor de afbakeningslijn van het stedelijk gebied die behouden blijft zoals voorzien in het GRUP 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge', goedgekeurd op 4 februari 2011.

- De procedures bij de Raad van State die werden aangespannen tegen het GRUP 'afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge – herneming' betroffen niet enkel procedures tegen het deelplan 'Sint-Pietersplas – Blankenbergse Steenweg' maar ook tegen andere deelplannen waar bedrijvigheid werd voorzien (Chartreuse, De Spie, Sint-Elooi). In afwachting van een uitspraak door de Raad van State werd de ontwikkeling van zo goed als het totale pakket aan bedrijvigheid van 135 ha 'on hold' gezet. Door de vernietiging van de bestemming bedrijventerrein van het deelplan 'Sint-Pietersplas – Blankenberge Steenweg' ontstaat opnieuw een tekort van 30 ha grond. De overige bedrijventerreinen werden niet vernietigd. Met voorliggend plan wordt deze nog steeds actuele behoefte aan 30ha opnieuw ingevuld.

- Het huidige Jan Breydelstadion te Brugge voldoet niet meer aan de huidige comforteisen en sporttechnische normen voor nationale en internationale wedstrijden en heeft hiervoor onder andere een te beperkte capaciteit. In het plan-MER werden 'De Spie' en 'Sint-Pietersplas - Blankenbergse Steenweg' als mogelijke inplantingslocaties werden onderzocht. 'De Spie' en 'Sint-Pietersplas - Blankenbergse Steenweg' vormen vanuit milieuoogpunt, mits het nemen van milderende maatregelen om onder andere een vlotte ontsluiting te garanderen, geschikte locaties voor een nieuw voetbalstadion. 'De Spie' kent daarbij een slechtere bereikbaarheid op microniveau en bovendien kan bij een inplanting op 'De Spie' niet het hele gebied worden ingevuld door het voetbalstadion. Op die manier ontstaan restgronden die noch door het voetbalstadion noch door bedrijvigheid kunnen worden ingevuld. Op de site 'Blankenbergse Steenweg' kunnen een voetbalstadion en bedrijvigheid naast elkaar worden voorzien. Hierbij moet in functie van zorgvuldig ruimtegebruik worden voorzien in een gezamenlijke parking en (water)buffering. Hierdoor kan een maximale invulling voor bedrijvigheid worden voorzien binnen de deelgebieden 'De Spie' en 'Sint-Pietersplas - Blankenbergse Steenweg'. Binnen de visie op het regionaalstedelijk gebied Brugge van het GRUP 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge' werd de N31 als drager van hoog-dynamische activiteiten aangeduid. 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. Derhalve heeft de site 'Sint-Pietersplas - Blankenbergse Steenweg' (waar voorliggend plan een deel van is) de voorkeur voor de inplanting van een voetbalstadion tot maximaal 40.000 toeschouwers.
- In voorliggend plan wordt het stadion meest noordelijk ingeplant; op die manier kan het stadion in het regionaalstedelijk gebied als baken fungeren. Bovendien draagt een noordelijke inplanting vanuit veiligheidsoverwegingen (scheiden van supportersstromen en ontruiming bij calamiteiten) de voorkeur en door de noordelijke ligging is de kans op hinder voor de nabijgelegen woningen aanzienlijk kleiner.
- Het aantal wagens dat toelaatbaar is op de site of onmiddellijke nabijheid is bepaald door de capaciteit van het wegennet en knooppunten (na aanpassingen en verkeersbegeleiding tijdens een wedstrijd). Er kunnen maximaal 7200 parkeerplaatsen worden voorzien op de site of in de onmiddellijke omgeving (exclusief randparkings op

verdere afstand). Daarnaast wordt ruimte voor minimaal 100 supportersbussen en worden eveneens voldoende fietsenstallingen voorzien. Bovendien wordt de parkeercapaciteit voor het bedrijventerrein en de zone voor stedelijke activiteiten gemeenschappelijk en verplicht gelaagd georganiseerd. Ook wordt de oppervlakte die deze parking mag innemen beperkt. Omdat de ontsluiting en het realiseren van de infrastructurele maatregelen van cruciaal belang is om de site te laten functioneren, is in de stedenbouwkundige voorschriften opgenomen dat deze infrastructurele maatregelen vergund moeten zijn vooraleer een stedenbouwkundige vergunning voor het stadion kan worden afgeleverd.

- Door de vernietiging van de zone voor stedelijke activiteiten blijft de problematiek van het Brugse voetbalgebeuren bestaan. Bovenstaande redenering over de locatie (site Blankenbergse Steenweg en de meest noordelijke inplanting) en de noodzakelijke milderende maatregelen uit het plan-MER blijven eveneens actueel. Hierbij wordt de gebruiker van het stadion niet langer juridisch verankerd zodat thans niet wordt voorzien in een stadion van 40.000 toeschouwers, maar in een stadion met een maximale capaciteit van 40.000 toeschouwers. De toelichtingsnota en de stedenbouwkundige voorschriften werden op dat punt bijgesteld.

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

- Bij de redactie van de stedenbouwkundige voorschriften is rekening gehouden met de resultaten van het ruimtelijk veiligheidsrapport. Voor het deelplan 'Blankenbergse Steenweg' werd op basis van de resultaten van het ruimtelijk veiligheidsrapport geen verbod op Seveso-inrichtingen ingeschreven.

- In het plan-MER is een watertoets uitgevoerd. Hierover is toelichting opgenomen in de toelichtingsnota. Met het watersysteem is rekening gehouden bij de opmaak van het plan en de bijbehorende stedenbouwkundige voorschriften. 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.

- Voor voorliggend deelplan is 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 opgenomen waarbij de WVI als onteigenende instantie optreedt. De motivering hiertoe werd in een afzonderlijke bijlage opgenomen.

Verwerking Openbaar onderzoek

- Naar aanleiding van het openbaar onderzoek over het ontwerp GRUP 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge - herneming' werden er 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.

- Naar aanleiding van het openbaar onderzoek over het ontwerp GRUP 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge - herneming' advies werd er 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.
- Hieronder wordt ingegaan op de verschillende bezwaren, opmerkingen en adviezen. Achtereenvolgens wordt ingegaan op de bemerkingen die betrekking hebben op het deelplan en vervolgens op de bemerkingen die betrekking hebben op het onteigeningsplan. Hierbij wordt eerst ingegaan op de bezwaren, opmerkingen en adviezen die leiden tot een aanpassing van het plan en vervolgens op deze die niet hebben geleid tot aanpassingen van het plan.

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

- 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 (gedeeltelijk vernietigd) GRUP 'afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge' uit 2011 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 niet onmiddellijk 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.

Daarom werd met het GRUP 'afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge – herneming' (BVR 2017) 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 GRUP 'afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge – herneming' (BVR 2017) een bijkomend bedrijventerrein in Zedelgem 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.

Met het arrest van de raad van state over het deelgebied 'Sint-Pietersplan-Blankenbergse Steenweg' werd opnieuw 30 hectare bedrijvigheid vernietigd.

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 ook betrekking op voorliggend plan. 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 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. 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.

Het in het GRUP bestemd bedrijventerrein moet een antwoord bieden aan de blijvende 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 een aantal principes voor bedrijvigheid conform de door de Vlaamse Regering op 11 april 2008 vastgestelde typevoorschriften vastgelegd. Zo wordt, geen minimale en maximale bouwhoogte of aantal bouwlagen vastgelegd. Dit betekent dat meerlagigheid overal mogelijk is.

Het ontwerp-GRUP voorzag echter wel voor het bedrijventerrein op Blankenbergse Steenweg, in een ondergrens wat oppervlakte van de bedrijfspercelen betreft. 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 'Blankenbergse Steenweg' die een minimale perceeloppervlakte opleggen, geschrapt. 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 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 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 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. Dit voorschrift werd op basis van deze bezwaren, opmerkingen en adviezen aangepast zodat specifiek voor de Blankenbergse Steenweg het gegroepeerd parkeren verplicht gelaagd moet gebeuren. De stedenbouwkundige voorschriften werden op dat punt 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 meerlagig (bovengronds en al dan niet in verschillende volumes) uitgevoerd worden. Dit parkeeraanbod (exclusief bussen en logistiek) moet gegroepeerd en meerlagig (bovengronds en al dan niet in verschillende volumes) uitgevoerd worden. De totale oppervlakte die voor het gemeenschappelijk parkeeraanbod mag worden ingenomen, bedraagt maximaal 10% van de totale oppervlakte van de zone voor stedelijke activiteiten.* “ 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 gegroepeerd parkeren toegelaten.

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

In de verschillende deelplannen van het ontwerp-GRUP 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. Het stedenbouwkundige voorschrift voor buffers worden voor deelplan 'Blankenbergse Steenweg' (artikel 2.15 en 3.15) 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.

In antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen werden de stedenbouwkundige voorschriften aangepast voor voorliggend deelplan. Hierbij wordt verduidelijkt dat deze maatregelen moeten dienen ter behoud van de aanwezige habitats. Bijkomend is toegevoegd dat een minimum percentage van de zone voor stedelijke activiteiten moet worden voorzien voor kleine landschapselementen, ecologisch waardevolle ecotopen, bestaande corridors en stapstenen die omwille van principes van zorgvuldig ruimtegebruik niet behouden kunnen worden. Dit werd eveneens overgenomen bij de bepalingen over de inrichtingsstudie.

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.

In antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen moet gesteld worden dat 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. Deze maatschappelijke behoefte-afweging is in de toelichting terug te vinden in hoofdstuk 5 en onder punt 7.2.2 (gewenste ruimtelijke structuur).

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 voorliggend deelplan; zowel toelichtend uitgelegd, als een aandachtspunt bij de doorvertaling van de milderende maatregelen en verordenend doorvertaald:

- **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 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 eerder): "*Het voorzien van een gemeenschappelijk parkeeraanbod voor het stadion en het aangrenzend bedrijventerrein Blankenbergse Steenweg is verplicht. Dit parkeeraanbod (exclusief bussen en logistiek) moet gegroepeerd en meerlagig (bovengronds en al dan niet in verschillende volumes) uitgevoerd worden. De totale oppervlakte die voor het gemeenschappelijk parkeeraanbod mag worden ingenomen, bedraagt maximaal 10% van de totale oppervlakte van de zone voor stedelijke activiteiten.* "
- 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."*

Er moet duidelijk worden gesteld dat met voorliggend plan een zone wordt aangeduid die moet toelaten om de maximale contouren van een voetbalstadion vast te leggen. De verschillende opgenomen normen naar aantal bezoekers, aantal parkeerplaatsen zijn steeds een uiterst maximum. Dit laat ook toe om indien nodig bijvoorbeeld minder parkeerplaatsen te realiseren. De niet ingenomen ruimte moet op een kwaliteitsvolle manier worden geïntegreerd in de omgeving, rekening houdend met het karakter van het Blankenbergse Dijk. De inkleding en 'buffering' moet hier een kwalitatief open karakter hebben. Deze buffering moet ook instaan voor een gemeenschappelijke waterbuffering onder vorm van een lintvormige waterbekkens. Deze bufferzone werd daarom op het grafisch plan expliciet aangeduid en verruimd van 20 naar 60 meter. Dit vergt ruimte in tegenstelling tot een compacte dense groenbuffer. Hierbij is het van belang dat beide bestemmingszones ruimtelijk 1 geheel vormen dat ook naar groenstructuur aansluit bij de recreatiezone die meer naar het zuiden is gelegen.

De zone voor stedelijke activiteiten wordt niet verkleind ten opzichte van het ontwerp. De infrastructuren waarvoor deze zone in aanmerking komt zullen gezamenlijk een oppervlakte innemen waarvan de terreininname lager is dan de totale oppervlakte van de zone. Het is evenwel het uitgangspunt van het plan dat, zoals voorgeschreven in artikel 2.3., 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, waarbij niet enkel aandacht besteed moet worden 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, maar waarbij de niet bebouwde of verharde delen worden ingericht als groene ruimte, vanuit een landschappelijke omgevingsaanleg, die uitgewerkt wordt over de aanpalende zones (bedrijvigheid en Blankenbergse Dijk) heen zodat deze zones landschappelijk met elkaar verbonden worden en waarin de doorwaadbaarheid voor langzaam verkeer is opgenomen. Vanuit dit oogpunt is het de bedoeling om de infrastructuren in te bedden in een landschappelijke omgevingsaanleg zodat de site als geheel, met zowel een hoogwaardige architecturale en stedenbouwkundige kwaliteit van de gebouwen en infrastructuren als die van de omgevingsaanleg als landmark kan dienen. Hiervoor is meer ruimte nodig dan de oppervlakte geldt als een strikt minimum voor de infrastructuren en hun directe buffering naar de omgeving.

Bovendien moet worden gewezen op de specifieke veiligheidssituatie rond een voetbalstadion. Deze laat geen al te dense bebouwde ruimte toe , omdat dit volgens de politie de veiligheidsrisico's bij matchen zou verhogen. Dit veiligheidsaspect verklaart dan, samen met de andere aspecten die hierboven omschreven worden waarom het aangeduide gebied voor het stadion ruimer werd ingetekend dat enkel de zone voor het stadion.

Niettegenstaande in het ontwerp-GRUP zoals hierboven aangehaald in de stedenbouwkundige voorschriften principes werden verankerd vanuit het oogpunt zuinig

ruimtegebruik kunnen de bezwaren, opmerkingen en adviezen deels worden bijgetreden door in voorliggend plan extra aandacht te besteden aan de manier waarop de ruimte op een kwaliteitsvolle manier kan worden ingericht zodat het ruimtebeslag zo beperkt mogelijk blijft. Daartoe werd het grafisch plan aangepast zodat een zone voor landschappelijke inkleding en waterbuffering op het plan worden ingetekend, de parking verplicht meerlagig wordt voorzien en deze parking maximaal 10% van de totale oppervlakte van de zone voor stedelijke activiteiten mag innemen.

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.

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 maximaal 40.000 toeschouwers. In het kader daarvan is in de toelichtingsnota, bij de gewenste ruimtelijke structuur uitvoering ingegaan op het concrete programma. Het stadion kan volgende elementen bevatten:

- stadion van maximaal 40.000 toeschouwers en de nodige circulatie;
- 5 oefenterreinen (met bijhorende kleedkamers);
- parking voor maximaal 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 en de exploitatie van het stadion;
- noodzakelijke buffering (water, landschap,…).

De zone voor stedelijke activiteiten wordt niet verkleind ten opzichte van het ontwerp. De infrastructuren waarvoor deze zone in aanmerking komt zullen gezamenlijk een oppervlakte innemen waarvan de terreininname lager is dan de totale oppervlakte van de zone. Het is evenwel het uitgangspunt van het plan dat, zoals voorgeschreven in artikel 2.3., 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, waarbij niet enkel aandacht besteed moet worden 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, maar waarbij de niet bebouwde of verharde delen

worden ingericht als groene ruimte, vanuit een landschappelijke omgevingsaanleg, die uitgewerkt wordt over de aanpalende zones (bedrijvigheid en Blankenbergse Dijk) heen zodat deze zones landschappelijk met elkaar verbonden worden en waarin de doorwaadbaarheid voor langzaam verkeer is opgenomen. Vanuit dit oogpunt is het de bedoeling om de infrastructuren in te bedden in een landschappelijke omgevingsaanleg zodat de site als geheel, met zowel een hoogwaardige architecturale en stedenbouwkundige kwaliteit van de gebouwen en infrastructuren als die van de omgevingsaanleg als landmark kan dienen. Hiervoor is meer ruimte nodig dan de oppervlakte geldt als een strikt minimum voor de infrastructuren en hun directe buffering naar de omgeving.

Bovendien moet worden gewezen op de specifieke veiligheidssituatie rond een voetbalstadion. Deze laat geen al te dense bebouwde ruimte toe , omdat dit volgens de politie de veiligheidsrisico's bij matchen zou verhogen. Dit veiligheidsaspect verklaart dan, samen met de andere aspecten die hierboven omschreven worden waarom het aangeduide gebied voor het stadion ruimer werd ingetekend dat enkel de zone voor het stadion.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen stellen deze opmerking algemeen en geven niet aan voor welke elementen de ruimtebehoefte ontbreekt. Onder meer in antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen zijn in de stedenbouwkundige voorschriften en in de toelichtingsnota oppervlaktebepalingen opgenomen (%) die de minimale (ecotoopinname) en maximale (parkeren) ruimte-inname vastleggen. Ook werd het aspect van water- en landschappelijke buffering aangevuld en op het grafisch plan duidelijker vastgelegd.

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 maximaal 40.000 zitplaatsen en eventueel ook een stadion van maximaal 12.500 zitplaatsen waarin plaats is voor een voetbalploeg en waar ook stedelijke sportaccommodatie wordt in ondergebracht (turnzaal, judozaal, skeelerpiste, burelen stedelijke sportdienst,…), een atletiekpiste en tot 12 trainingsvelden en bijhorende kleedkamers. Dit in verschillende scenario's (minimaal, maximaal en gespreid).

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). Onder meer in antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen zijn in de stedenbouwkundige voorschriften en in de toelichtingsnota oppervlaktebepalingen opgenomen (%) die de minimale (ecotoopinname) en maximale (parkeren) ruimte-inname vastleggen. Ook werd de verplichting opgelegd om het parkeren gelaagd te organiseren. Ook werd het aspect van water- en landschappelijke buffering aangevuld en op het grafisch plan duidelijker vastgelegd.

De zone voor stedelijke activiteiten wordt niet verkleind ten opzichte van het ontwerp. De infrastructuren waarvoor deze zone in aanmerking komt zullen gezamenlijk een oppervlakte innemen waarvan de terreininname lager is dan de totale oppervlakte van de zone. Het is evenwel het uitgangspunt van het plan dat, zoals voorgeschreven in artikel

2.3., 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, waarbij niet enkel aandacht besteed moet worden 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, maar waarbij de niet bebouwde of verharde delen worden ingericht als groene ruimte, vanuit een landschappelijke omgevingsaanleg, die uitgewerkt wordt over de aanpalende zones (bedrijvigheid en Blankenbergse Dijk) heen zodat deze zones landschappelijk met elkaar verbonden worden en waarin de doorwaadbaarheid voor langzaam verkeer is opgenomen. Vanuit dit oogpunt is het de bedoeling om de infrastructuren in te bedden in een landschappelijke omgevingsaanleg zodat de site als geheel, met zowel een hoogwaardige architecturale en stedenbouwkundige kwaliteit van de gebouwen en infrastructuren als die van de omgevingsaanleg als landmark kan dienen. Hiervoor is meer ruimte nodig dan de oppervlakte geldt als een strikt minimum voor de infrastructuren en hun directe buffering naar de omgeving.

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.

Hoewel voorliggend plan een duidelijke doorvertaling bevat van de milderende maatregelen en aanbevelingen uit het plan-MER wordt naar aanleiding van deze bezwaren, opmerkingen en adviezen de buffer voor landschappelijke inkleding en waterbuffering op het grafisch plan verruimd.

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 4.4 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 verder in het besluit).

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.

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

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 toenmalig 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 het door de Raad van State vernietigde deel van het deelplan 'Sint-Pietersplas – Blankenbergse Steenweg' uit het GRUP 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge - herneming' zoals door de Vlaamse Regering definitief vastgesteld op 27 oktober 2017. 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 voorliggend 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. De strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen 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 het bedrijventerrein bepalingen opgenomen in de stedenbouwkundige voorschriften die het parkeren vastleggen:

- 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 m², maar ook in m³ 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' moet een gemeenschappelijke parking worden voorzien voor het stadion en de bedrijven, zodat deze locatie, 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. Milieubeoordeling

4.1. 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 $C0_2$-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 $C0_2$- 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.

4.2. 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

<u>Ochtendspits</u>

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).*

(…) 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. 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 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 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.*

(…) De effectbeoordeling toont wel aan dat in een gespreid scenario het niet wenselijk is om tegelijkertijd een wedstrijd te laten doorgaan op Jan Breydel (maximum 18.000) en Blankenbergse Steenweg/De Spie (maximum 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 zit omwille van demografische en algemene ruimtelijke ontwikkelingen 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 worden 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.
Zoals eerder al aangehaald werd bij het bepalen van de grootte van de zone voor stedelijke activiteiten de ruimtelijke gevolgen van de noodzakelijke veiligheidsaspecten mee in rekening gebracht.
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 vertaald. Overeenkomstig dit voorschrift kan een omgevingsvergunning 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 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 (…)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 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 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 vervoerstimulerende 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 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, 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.

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 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 de strategische visie van het 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.

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 het gebied waar nieuwe ontwikkelingen worden gepland een inrichtingsstudie voorzien, waarin onder meer op het element modal split en fietsvoorzieningen moet worden ingegaan.

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

4.3. 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 van het 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 ter hoogte van 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 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 vertaald in de verordenende voorschriften. De bezwaren, opmerkingen en adviezen nopen niet tot een aanpassing van het GRUP.

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 de toelichtingsnota.

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

4.4. 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 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. (…)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. "

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.

4.5. 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.

4.6. 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 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 en 2.11). 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. Het volgende is 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.

4.7. Alternatievenonderzoek

4.7.1. 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.

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.
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 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.

4.7.2. 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.

4.7.3. Alternatievenonderzoek stadion

4.7.3.1. 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.*

(…)

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 Jan Breydelsite.*

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 inzake de plankenmerken van een stadion uitgegaan van een stadion van 40.000 zitplaatsen (plan-MER, deel I, p. 20). Er wordt verwezen naar een marktstudie van de heer Trudo Dejonghe van 24 juni 2013. De studie besluit als volgt (p. 45):

"*(…) We kunnen met andere woorden besluiten dat een stadion met een capaciteit van 40.000 zitplaatsen noodzakelijk is voor de verdere financiële en sportieve uitbouw van een topclub op Belgisch niveau en voor een club die de wil heeft te wedijveren met de teams uit Nederland, Schotland, Portugal en de secundaire teams uit de Big Five (Spanje, Engeland, Italië, Duitsland en Frankrijk). De druk op de bestaande infrastructuur met een bezettingsgraad die de 100% van de bruikbare plaatsen bereikt, is een bijkomend argument om de noodzaak van een verdere uitbouw of nieuwbouw te rechtvaardigen. De basisvoorwaarde blijft echter naast het creëren van een bereikbaar, modern en multifunctioneel stadion het bereiken van constant sportief succes in een economische en financiële gezonde omgeving en dit gecombineerd met een goede marketingstrategie in de gebieden waar de penetratie-index laag is en ruimtelijke concurrentie niet aanwezig is*."

Het aantal zitplaatsen is in het plan-MER bijgevolg niet lukraak gekozen. Sportstadia met een ander aantal zitplaatsen zijn niet als alternatief onderzocht, want zij werden niet als redelijke alternatieven beschouwd (zie ook verder, bij de bezwaren over de inrichting van de sportsite). Er is uitgegaan van een maximum. Evenmin werd ter zake overigens een redelijk alternatief ingesproken. Het programma omvat niet enkel het stadion, maar ook de realisatie van ontsluitingswegen en parkeergelegenheid.

Wat betreft de "*redelijke alternatieven*" voor de inplanting van een stadion, heeft het plan-MER drie scenario's uitgewerkt (plan-MER, deel I, pp. 21-24): een maximaal, een gespreid en een minimaal scenario.

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.

4.7.3.2. 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:

Jan Breydel werd als redelijk alternatief in het plan-MER onderzocht en beoordeeld

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

Beoordeling van de milieueffecten is niet kennelijk onredelijk

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 negatief 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 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.
- De verwerping van het alternatief Jan Breydel is 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). Het plan-MER stelt dat vanuit milieuoogpunt de inplanting van een stadion met 40.000 zitplaatsen op de Jan Breydelsite aldus niet wenselijk is.
- 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 een nieuw stadion 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.

4.7.3.3. 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.

4.7.3.4. 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.

4.7.3.5. 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.

4.8. 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 6.1.2 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.

5. 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 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 maximaal 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 maximaal 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 Chartreuse 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 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). Er zijn 4 oefenterreinen van Club Brugge op 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 versus maximaal 18.000 toeschouwers (onderzocht in plan-MER) en naar complementair programma (monofunctioneel versus een stadion waar ook stedelijke sportaccommodatie wordt in ondergebracht, een atletiekpiste en tot 12 trainingsvelden en bijhorende kleedkamers). 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 maximaal 40.000 toeschouwers wordt gepland op de site Blankenbergse Steenweg.

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.

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). Het deelgebied Blankenbergse Steenweg ligt binnen het regionaalstedelijk gebied Brugge en is geografisch ook in de rand van de stad Brugge gelegen. Het deelgebied is 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 het deelgebied Blankenbergse Steenweg is 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."

Het deelgebied Blankenbergse Steenweg heeft 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.*

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.*

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 het deelgebied Blankenbergse Steenweg 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 bestemmings-gebieden 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 – deelplan Blankenbergse Steenweg' 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 zone voor stedelijke activiteiten 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 eco-systemen, 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 het deelgebied 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.

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 dit deelgebied 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 voorliggend plan 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 het bedrijventerrein Blankenbergse Steenweg, 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 Blankenbergse Steenweg 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. Specifieke 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 7.2 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.

8.6. 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.

9. 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.

10. 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 wooncluster, 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.

11. 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.

12. Waardevermindering

In een aantal bezwaren, 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.

13. 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.

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. 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.

Een RUP is trouwens steeds toekomstgericht. 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.

17. 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 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 –' 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.

18. 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.

19. 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 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'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.

20. 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. Ingevolge 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 'Blankenbergse Steenweg' bewust een andere bestemming heeft gekregen.

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

21. Bezwaren, opmerkingen en adviezen die een gevoelswaarde uitdrukken

In de bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt zaken aangehaald, zoals ''Over de inplanting van het voetbalstadion 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.

Onteigeningsplan

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 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.percelen blankenbergse dijk nakijken

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 verouderd en ontoereikend om de groei van voetbalclub Club Brugge op te vangen enerzijds en verouderd en te groot voor Cercle Brugge anderzijds.

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 zich minstens een gedeeltelijke herlocalisatie van het sportgebeuren 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 een voetbalstadion. Dat een voetbalploeg 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 het Brugse voetbalgebeuren, 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 (maximale capaciteit van 40.000 zitplaatsen met 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 een voetbalploeg, 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 een voetbalploeg 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 een voetbalploeg worden gegeven. Daarover doet het voorliggend plan evenwel geen uitspraak. De voorgenomen onteigening verhindert niet dat een voetbalploeg een marktconforme vergoeding voor de gronden zal moeten betalen. De prijs en het te verlenen recht aan een voetbalploeg 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 maximaal 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.

Juridisch kader

Dit besluit sluit aan bij de volgende regelgeving:

- Het besluit van de Vlaamse Regering van 23 september 1997 houdende de definitieve vaststelling van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (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 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, 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 25, §1,vervangen bij het decreet van 19 juli 2002 en gewijzigd bij het decreet van 7 december 2007 artikel 27, § 3, eerste lid, ingevoegd bij decreet van 19 juli 2002 en gewijzigd bij het decreet van 25 mei 2007, artikel 28, gewijzigd bij het decreet van 19 juli 2002 en artikel 36ter §2, eerste lid ingevoegd bij het decreet van 19 juli 2002 en gewijzigd bij het decreet van 19 mei 2006;
- Het decreet van 18 juli 2003 betreffende het integraal waterbeleid, gecoördineerd op 15 juni 2018, artikel 1.3.1.1, §1, eerste lid.
- 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 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;
-

- het besluit van de Vlaamse regering van 27 oktober 2017 houdende de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge – herneming':
- 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';
- het arrest met nr. 248.469 van 6 oktober 2020 van de Raad van State houdende het besluit van de Vlaamse Regering van 27 oktober 2017 houdende de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan "Afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge-herneming" en houdende verlening aan de W.V.I. van de machtiging tot onteigening, in zoverre dit betrekking heeft op volgende onderdelen van het deelgebied 7 "Sint-Pietersplas - Blankenbergse Steenweg": de zone "Gebied voor weginfrastructuur" (artikel 1), de zone "Gebied voor stedelijke activiteiten Blankenbergse Steenweg" (artikel 2), de zone "Gemengd bedrijventerrein Blankenbergse Steenweg" (artikel 3), de percelen met kadastrale nummers K1/a, K1/e en K126 van de zone "Park" (artikel 5) en het onteigeningsplan " Deelgebied 7 Sint-Pietersplas - Blankenbergse Steenweg".

Initiatiefnemer

Dit besluit wordt voorgesteld door de Vlaamse minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme.

Na beraadslaging,

DE VLAAMSE REGERING BESLUIT:

Artikel 1. Het bij dit besluit gevoegde gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge – herneming – deelplan Blankenbergse Steenweg' 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 -deelplan Blankenbergse Steenweg' 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,

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van Justitie en Handhaving,
Omgeving, Energie en Toerisme,

Getekend door: Zuhal Demir (Signature)
Getekend op: 2020-11-30 09:56:26 +00:00
Reden: Ik keur dit document goed

Zuhal Demir

Zuhal DEMIR

Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan

Afbakening Regionaalstedelijk Gebied

Brugge – herneming - deelplan Blankenbergse Steenweg

Bijlage Ia: Grafisch plan

Vlaamse overheid

DEPARTEMENT OMGEVING

Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan

Afbakening Regionaalstedelijk Gebied Brugge - herneming – deelplan Blankenbergse Steenweg

de ontwerpers

Griet De Mulder

Peter David

Gezien om gevoegd te worden bij het besluit van de Vlaamse Regering van

houdende definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge – herneming- deelplan Blankenbergse Steenweg'.

de minister-president van de Vlaamse Regering

Jan Jambon

de Vlaamse Minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme

Getekend door: Zuhal Demir (Signature)
Getekend op: 2020-11-30 09:56:30 +00:00
Reden: Ik keur dit document goed

Zuhal Demir

Zuhal Demir

Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan

Afbakening Regionaalstedelijk Gebied

Brugge – herneming- deelplan Blankenbergse Steenweg

Bijlage II: Verordenende stedenbouwkundige voorschriften

Vlaamse overheid

DEPARTEMENT OMGEVING

Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan

Afbakening Regionaalstedelijk Gebied Brugge – herneming – deelplan Blankenbergse Steenweg

de ontwerpers

Griet De Mulder

Peter David

Gezien om gevoegd te worden bij het besluit van de Vlaamse Regering van

houdende definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge – herneming -deelplan Blankenbergse Steenweg'.

de minister-president van de Vlaamse Regering

Jan Jambon

de Vlaamse minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme

Getekend door: Zuhal Demir (Signature)
Getekend op: 2020-11-30 09:56:36 +00:00
Reden: Ik keur dit document goed

Zuhal Demir

Zuhal Demir

Stedenbouwkundige voorschriften

Dit gebied behoort tot de bestemmingscategorie 'overige'.

Artikel 1. Gebied voor weginfrastructuur

1.1. Dit gebied is bestemd voor weginfrastructuur en aanhorigheden.

In dit gebied zijn alle handelingen toegelaten voor de aanleg, het functioneren of de aanpassing van weginfrastructuur en aanhorigheden. Daarnaast zijn alle handelingen van de weginfrastructuur met het oog op de ruimtelijke inpassing, buffers, ecologische verbindingen, kruisende infrastructuren, leidingen, telecommunicatie infrastructuur, lokaal openbaar vervoer, lokale dienstwegen, recreatienetwerk en paden voor niet-gemotoriseerd verkeer toegelaten, voor zover daarbij gebruik wordt gemaakt van de technieken van natuurtechnische milieubouw.

1.2. Gronden die niet voor de inrichting of het functioneren van de weginfrastructuur gebruikt worden, worden op een kwaliteitsvolle manier geïntegreerd in de omgeving.

1.3. Binnen het perceel 412c dient de bestaande authentieke bebouwing, alsook de terrein- en groenaanleg qua structuur, karakter en substantie maximaal behouden te blijven.

Dit gebied behoort tot de bestemmingscategorie 'recreatie'.

Artikel 2 Gebied voor stedelijke activiteiten Blankenbergse Steenweg

2.1. Het gebied is bestemd voor de aanleg en exploitatie van een voetbalstadion met een maximale bezoekerscapaciteit van 40.000 toeschouwers, evenals openbare en private nuts- en gemeenschapsvoorzieningen, openbare groene en verharde ruimten.

In deze zone zijn de bij een stadion behorende ondersteunende activiteiten toegelaten voor zover ze geïntegreerd worden in het stadiongebouw.

Inrichtingen voor de huisvesting van bewakingspersoneel van maximaal 200m^2 vloeroppervlakte geïntegreerd in de gebouwen zijn toegelaten. Grootschalige detailhandel is niet toegelaten.

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 bestaande vergunde of vergund geachte gebouwen van de horecazaak op perceel 31462_C_0521_V_000_00 zijn alle activiteiten voor het behoud van de bestaande functies toegelaten. Ten behoefte daarvan is het toegelaten bestaande vergunde of vergund geachte gebouwen te verbouwen, uit te breiden of te herbouwen. De ontsluiting verloopt naar de N371 of wordt geïntegreerd in de globale ontsluitingsstructuur van de zone voor stedelijke activiteiten indien blijkt dat de ontsluiting naar de N371 niet behouden kan blijven.

2.3 De ontwikkeling van het hele gebied moet als geheel een architecturaal hoogwaardige uitwerking krijgen en als resultaat 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. De niet bebouwde of verharde delen worden ingericht als groene ruimte. De inrichting van deze niet-bebouwde ruimte moet gebeuren vanuit een landschappelijke omgevingsaanleg, die uitgewerkt wordt over de aanpalende zones (bedrijvigheid en Blankenbergse Dijk) heen zodat deze zones landschappelijk met elkaar verbonden worden en waarin de doorwaadbaarheid voor langzaam verkeer is opgenomen.

2.4 Elke aanvraag tot omgevingsvergunning 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.

2.5 Er kunnen maximaal 7.200 parkeerplaatsen voor auto's (excl. parking voor bussen en fietsers) met de bijbehorende ontsluitingswegen worden gerealiseerd. Dit maximum omvat het geheel van de parkings op de site en de directe omgeving. Bijkomend moet ruimte worden voorzien voor minimaal 100 supportersbussen en minimaal 4000 fietsenstallingen.

Het voorzien van een gemeenschappelijk parkeeraanbod voor het stadion en het aangrenzend bedrijventerrein Blankenbergse Steenweg is verplicht. Dit parkeeraanbod (exclusief bussen en logistiek) moet gegroepeerd en meerlagig (bovengronds en al dan niet in verschillende volumes) uitgevoerd worden. De totale oppervlakte die voor het gemeenschappelijk parkeeraanbod mag worden ingenomen, bedraagt maximaal 10% van de totale oppervlakte van de zone voor stedelijke activiteiten.

Het gebied wordt als volgt ontsloten:

- 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 (zgn fly-over).
- In functie van het spreiden en sturen van het verkeer en in functie van het scheiden van supportersstromen kunnen eveneens 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.

2.6 Omgevingsvergunningen voor het voetbalstadion en de bij een stadion behorende ondersteunende activiteiten worden enkel verleend indien aan de volgende cumulatieve voorwaarden is voldaan:

- Auto-ontradende en openbaar vervoersstimulerende maatregelen worden in het aanvraagdossier 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 maximaal 40.000 bezoekers 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 met de Blankenbergse Steenweg en een bijkomend aansluitingscomplex zoals omschreven in artikel 2.5 zijn vergund.

2.7 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 mobiliteitsstudie 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.

2.8 Er moet bij de verdere ontwikkeling van het gebied rekening gehouden worden met de structuurkwaliteit van de Smalle Watergang. Dit betekent dat:

- Overwelving niet toegelaten is;
- De oeverstroken vrijgehouden moeten worden.

Bestaande waterlopen in het gebied moeten in open tracé worden behouden.

2.9 In functie van het beperken van een verdroging van de grondwatertafel moet bij alle handelingen in het gebied rekening worden gehouden met:

- het vermijden van grondwateronttrekking in de bovenste watervoerende laag
- het vermijden drainerend effect van een open afwateringssysteem
- maximaal inzetten op het gebruik van doorlatende materialen

2.10 In het gebied moet gebruik gemaakt worden van neerwaarts geleidende verlichting, langgolvige verlichting met een beperkte verlichtingsintensiteit om de lichtverstoring in het gebied te beperken, met het oog op een geschikte leefomgeving voor de in het gebied aanwezige vleermuissoorten.

De geluidsemissies van het voetbalstadion dienen maximaal te worden beperkt voor de omgeving (mens en milieu, fauna).

De aanvraagdossiers voor het stadion bevatten de nodige garanties om bodembezetting ten gevolge van langdurige belasting en bemaling te voorkomen, alsook om de invloedssfeer van de bemaling te beperken.

2.11 Het integreren van ecologisch waardevolle ecotopen en het behoud van de bestaande corridors en stapstenen in het gebied 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 gebied voor stedelijke activiteiten ter behoud van de aanwezige habitats. Minimaal 5% van de zone voor stedelijke activiteiten moet worden voorbehouden voor kleine landschapselementen, ecologisch waardevolle ecotopen, bestaande corridors en stapstenen die zoals hierboven vermeld niet behouden kunnen worden. Deze kunnen niet worden voorzien binnen de buffer zoals omschreven in artikel 2.15

2.12 In het gebied zijn alle handelingen in functie van het bereiken van de randvoorwaarden die nodig zijn voor het behoud van de watersystemen en het voorkomen van wateroverlast buiten de natuurlijke overstromingsgebieden toegelaten, voor zover in overeenstemming met of aangewezen in de watertoets en voor zover de technieken van de natuurtechnische milieubouw gehanteerd worden.

2.13 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 de zone voor stedelijke activiteiten. Het aanwezige bouwkundig erfgoed mag ook worden afgebroken. Bij afbraak dient het bouwkundig erfgoed gedocumenteerd te worden.

2.14 Bij de vergunningsaanvraag voor het stadion 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 gemeenschappelijk met het bedrijventerrein wordt georganiseerd zoals in bovenstaande artikels wordt geschreven, op welke wijze wordt ingespeeld op de bereikbaarheid met het openbaar vervoer, hoe de ontsluiting zal verlopen (inclusief buffercapaciteit op de site zelf en de ontsluiting van de horecazaak), 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 ter behoud van de aanwezige habitats, hoe kwalitatieve afwerking (buffering) ten opzichte van de Blankenbergse Dijk en van de Blankenbergse Steenweg ingepast wordt en hoe de waterhuishouding wordt geregeld. De inrichtingsstudie bevat eveneens de in artikel 2.7 vermelde mobiliteitsstudie. De mobiliteitsvisie en inrichtingsstudie maken deel uit van het dossier betreffende de aanvraag van omgevingsvergunning en wordt als zodanig meegestuurd aan de adviesverlenende instanties overeenkomstig de toepasselijke procedure voor de behandeling van de aanvragen. Elke nieuwe vergunningsaanvraag kan een bestaande mobiliteitsstudie en inrichtingsstudie of een aangepaste of nieuwe mobiliteits- en inrichtingsstudie bevatten.

Aanduiding in overdruk. Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie, maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur.

Artikel 2.15 Buffer

Een buffering ten opzichte van de Blankenbergse Dijk moet rekening houden met de historische context van het landschap. In westelijke richting is de buffer aan te leggen als een open, verspreid beplante zone van 60m breed die mee benut moet worden als lintvormig waterbuffervolume met ecologische medefunctie. Een massieve groenbuffer is niet toegestaan. Alleen handelingen met het oog op de aanleg en het onderhoud van de buffer zijn toegelaten. Daarin zijn inbegrepen: het onderbreken van de buffer omwille van het kruisen met een langzaamverkeersverbinding of waterbeheersingswerken.

Uiterlijk in het plantseizoen dat volgt op het verlenen van een omgevingsvergunning, na de inwerkingtreding van dit ruimtelijk uitvoeringsplan, moet deze buffer aangelegd en beplant zijn.

Dit gebied behoort tot de bestemmingscategorie 'bedrijvigheid'.

Artikel 3. Gemengd bedrijventerrein Blankenbergse Steenweg

3.1 Het bedrijventerrein is bestemd voor bedrijven met volgende hoofdactiviteiten:

- productie, opslag, bewerking en verwerking van goederen;
- onderzoeks- en ontwikkelingsactiviteiten;
- opslag en overslag, voorraadbeheer, groepage, fysieke distributie en groothandel;
- afvalbewerking met inbegrip van recyclage.

Het terrein wordt ingericht en ontsloten in functie van grootschalige bedrijfsactiviteiten.
Bedrijfsactiviteiten met een beperkte omvang of een beperkte ruimtelijke impact zijn toegelaten.

Productie van hernieuwbare energie, energierecuperatie of warmtekrachtkoppeling is toegelaten.

Inrichtingen zoals bedoeld in artikel 3 van het Samenwerkingsakkoord van 16 februari 2016 tusen de Federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende de beheersing van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken, kunnen maar worden toegelaten voor zover de externe risico's verbonden aan deze gevaarlijke stoffen (in het bedrijf) voldoen aan de in Vlaanderen geldende risicocriteria.

3.2

De bedrijven met de volgende hoofdactiviteiten zijn niet toegelaten:

- kleinhandel;
- agrarische productie
- autonome kantoorhandel
- verwerking en bewerking van delfstoffen

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.

3.4. Gemeenschappelijke en complementaire voorzieningen die inherent zijn aan het functioneren van het gemengd regionaal bedrijventerrein, zijn toegelaten.

3.5. 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 toonzalen mogen maximaal 10% van de gelijkvloerse bebouwde oppervlakte innemen, ongeacht op welk niveau de toonzalen worden ingericht, en de toonzaaloppervlakte mag maximaal 500 m^2 zijn.

3.6. Een inrichting voor de huisvesting van bewakingspersoneel van maximaal 200 m^2 vloeroppervlakte, geïntegreerd in het bedrijfsgebouw, is toegelaten. Als het noodzakelijk is voor de veiligheid van het bewakingspersoneel is de niet-integratie toegelaten.

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 2.5, tweede lid.

3.8 Elke aanvraag tot omgevingsvergunning 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.

3.9 Vergunningen voor nieuwe bedrijfsgebouwen of voor inrichtingswerken van het bedrijventerrein worden enkel verleend indien auto-ontradende en openbaar vervoersstimulerende maatregelen worden genomen die de mobiliteitsimpact beperken zoals bedrijfsvervoersplannen en indien de nodige maatregelen in functie van het sturen van het verkeer van het bedrijventerrein naar het hogere wegennet in het aanvraagdossier zijn opgenomen.

3.10 Er moet bij de verdere ontwikkeling van het gebied rekening gehouden worden met de structuurkwaliteit van de aanwezige waterlopen. Dit betekent dat:

- Overwelving niet toegelaten is;
- De oeverstroken vrijgehouden moeten worden.

Bestaande waterlopen in het gebied moeten in open tracé worden behouden.

3.11 In functie van het beperken van een verdroging van de grondwatertafel moeten bij alle handelingen in het gebied rekening worden gehouden met:

- het vermijden van grondwateronttrekking in de bovenste watervoerende laag
- het vermijden drainerend effect van een open afwateringssysteem
- maximaal inzetten op het gebruik van doorlatende materialen

3.12 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.

3.13 In het gebied moet gebruik gemaakt worden van neerwaarts geleidende verlichting, langgolvige verlichting met een beperkte verlichtingsintensiteit om de lichtverstoring in het gebied te beperken, met het oog op een geschikte leefomgeving voor de in het gebied aanwezige vleermuissoorten.

3.14 In het gebied zijn alle handelingen in functie van het bereiken van de randvoorwaarden die nodig zijn voor het behoud van de watersystemen en het voorkomen van wateroverlast buiten de natuurlijke overstromingsgebieden toegelaten, voor zover in overeenstemming met of aangewezen in de watertoets en voor zover de technieken van de natuurtechnische milieubouw gehanteerd worden.

3.15 Tussen het bedrijventerrein en zuidelijke recreatiezone wordt eveneens in een buffer voorzien. De buffer moet voldoen aan de voorwaarden van visuele afscherming, geluidsafscherming, landschappelijke inpassing, afstand, beheersing van veiligheidsrisico's. De buffer wordt dicht beplant met streekeigen struiken en hoogstammige bomen om de bedrijfsactiviteiten te bufferen ten opzichte van de aanliggende functies.

Alleen handelingen met het oog op de aanleg en het onderhoud van deze buffer zijn toegelaten. Daarin zijn inbegrepen: de aanleg van kruisende langzaamverkeersverbindingen, de aanleg van brandwegen in waterdoorlatende verharding als dat om redenen van brandveiligheid wordt opgelegd, of waterbeheersingswerken.

In functie van buffering ten opzichte van de Blankenbergse Dijk moet aansluitend bij de bedrijfsgebouwen zelf een gesloten groenscherm met een minimum breedte van 15 meter worden voorzien.

Uiterlijk in het plantseizoen dat volgt op het verlenen van een omgevingsvergunning, na de inwerkingtreding van dit ruimtelijk uitvoeringsplan, moeten deze buffers aangelegd en beplant zijn.

3.16 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.

3.17. 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 ter behoud van de aanwezige habitats en hoe de waterhuishouding wordt geregeld. De inrichtingsstudie maakt deel uit van het dossier betreffende de aanvraag van omgevingsvergunning 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.

Overdruk - symbolisch

Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie, maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur.

Artikel 3.18 Ontsluiting voor autoverkeer

Het bedrijventerrein/de site (bedrijventerrein en stedelijke activiteiten) wordt ontsloten via de N371 – Blankenbergse Steenweg.

(symbolische aanduiding in overdruk)

Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie, maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur.

Artikel 3.19. Groenbuffering langs de Blankenbergse Steenweg

Langsheen de Blankenbergse Steenweg dient een groenbuffer te worden aangelegd. De buffer moet voldoen aan de voorwaarden van visuele afscherming, geluidsafscherming, landschappelijke inpassing, afstand, beheersing van veiligheidsrisico's. De aanleg van een gronddam of het nemen van andere geluidswerende maatregelen in deze zone is toegelaten ter hoogte van de woningen aan de overzijde van de Blankenbergse Steenweg.

De buffer wordt dicht beplant met streekeigen struiken en hoogstammige bomen om de bedrijfsactiviteiten te bufferen ten opzichte van de aanliggende functies.

Alleen handelingen met het oog op de aanleg en het onderhoud van de buffer zijn toegelaten. Daarin zijn inbegrepen: de aanleg van brandwegen in waterdoorlatende verharding als dat om redenen van brandveiligheid wordt opgelegd, of waterbeheersingswerken. In functie van de realisatie van de toegang (art 3.18) is het onderbreken van buffer toegelaten.

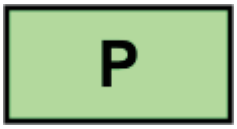
Uiterlijk in het plantseizoen dat volgt op het verlenen van een omgevingsvergunning, na de inwerkingtreding van dit ruimtelijk uitvoeringsplan, moet de zone voor buffer aangelegd en beplant zijn.

Aanduiding in overdruk. Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie, maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur.

Artikel 3.20 Buffer

Een buffering ten opzichte van de Blankenbergse Dijk moet rekening houden met de historische context van het landschap. In westelijke richting is de buffer aan te leggen als een open, verspreid beplante zone van 20m breed die mee benut kan worden als lintvormig waterbuffervolume met ecologische medefunctie. Een massieve groenbuffer is niet toegestaan. Alleen handelingen met het oog op de aanleg en het onderhoud van de buffer zijn toegelaten. Daarin zijn inbegrepen: het onderbreken van de buffer omwille van het kruisen met een langzaamverkeersverbinding of waterbeheersingswerken.

Uiterlijk in het plantseizoen dat volgt op het verlenen van een omgevingsvergunning, na de inwerkingtreding van dit ruimtelijk uitvoeringsplan, moet deze buffer aangelegd en beplant zijn.



Dit gebied behoort tot de bestemmingscategorie 'overig groen'.

Artikel 4. Park

4.1. Het gebied is bestemd voor de instandhouding, het herstel en de ontwikkeling van een park of parken. Dit gebied heeft ook een sociale functie.

Dit parkgebied betreft de Blankenbergse Dijk waarbinnen een zone van 24 meter breed gevrijwaard dient te blijven in functie van het behoud van het cultuurhistorisch profiel van deze dijk. .

Binnen dit gebied zijn natuurbehoud, bosbouw, landschapszorg en recreatie nevengeschikte functies. Alle handelingen die nodig of nuttig zijn voor deze functies zijn toegelaten.

De genoemde handelingen zijn toegelaten voor zover de ruimtelijke samenhang in het gebied, de cultuurhistorische waarden, horticulturele waarden, landschapswaarden en natuurwaarden in het gebied bewaard blijven.

De bestaande parking op de Blankenbergse Dijk kan behouden blijven; het aantal parkeerplaatsen mag niet toenemen.

De bestaande toegangen naar de landbouwbedrijven ten westen van de Blankenbergse Dijk kunnen binnen deze bestemming behouden blijven.

4.2 In het gebied moet gebruik gemaakt worden van neerwaarts geleidende verlichting, langgolvige verlichting met een beperkte verlichtingsintensiteit om de lichtverstoring in het gebied te beperken, met het oog op een geschikte leefomgeving voor de in het gebied aanwezige vleermuissoorten.

4.3. Handelingen die nodig of nuttig zijn voor:

- het behoud en herstel van het waterbergend vermogen van rivier- en beekvalleien,
- het behoud en herstel van de structuurkenmerken van de rivier- en beeksystemen, de waterkwaliteit en de verbindingsfunctie,
- het behoud, het herstel en de ontwikkeling van overstromingsgebieden, het beheersen van overstromingen of het voorkomen van wateroverlast in voor bebouwing bestemde gebieden,
- het beveiligen van vergunde of vergund geachte bebouwing en infrastructuren tegen overstromingen

zijn toegelaten.

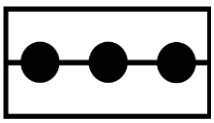
De in artikel 4.1 en 4.2 genoemde handelingen kunnen slechts toegelaten worden voor zover ze verenigbaar zijn met de waterbeheerfunctie van het gebied en het waterbergend vermogen van rivier- en beekvalleien niet doen afnemen, voor zover daarbij gebruik wordt gemaakt van de technieken van natuurtechnische milieubouw.

(symbolische aanduiding in overdruk)

Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie, maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur.

Artikel 4.4. Fiets- en voetgangersverbinding

Om functionele relaties te leggen wordt een verbinding gerealiseerd voor de zachte weggebruiker op de Blankenbergse Dijk en de bestaande wegenis. De pijlen duiden symbolisch aan welke plaatsen met elkaar verbonden moeten worden. Er moeten doorsteken voorzien worden vanuit deze verbinding naar de naastliggende bestemmingen: minstens één naar het regionaal bedrijventerrein en minstens één naar de zone voor stedelijke activiteiten.

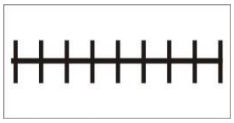
 (symbolische aanduiding in overdruk)

Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie, maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur.

Artikel 5 Hoogspanningsleiding

In het gebied, aangeduid met deze overdruk, zijn alle handelingen toegelaten voor de aanleg, de exploitatie en de wijzigingen van een hoogspanningsleiding en haar aanhorigheden. Bij de beoordeling van de aanvragen voor vergunningen voor een hoogspanningsleiding en aanhorigheden wordt rekening gehouden met de in grondkleur aangegeven bestemming.

De in grondkleur aangegeven bestemming is van toepassing voor zover de aanleg, de exploitatie en wijzigingen van de bestaande hoogspanningsleiding niet in het gedrang worden gebracht.

 *(symbolische aanduiding in overdruk)*

Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie, maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur.

Artikel 6 Enkelvoudige leiding

In het gebied, aangeduid met deze overdruk, zijn alle handelingen toegelaten voor de aanleg, de exploitatie en de wijzigingen van een ondergrondse transportleiding en haar aanhorigheden. Bij de beoordeling van de aanvragen voor vergunningen voor een transportleiding en aanhorigheden wordt rekening gehouden met de in grondkleur aangegeven bestemming.

De in grondkleur aangegeven bestemming is van toepassing voor zover de aanleg, de exploitatie en wijzigingen van de enkelvoudige leiding en haar aanhorigheden niet in het gedrang worden gebracht.

Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan

Afbakening Regionaalstedelijk Gebied

Brugge – herneming – deelplan Blankenbergse Steenweg

Bijlage Ib: Onteigeningsplan

Vlaamse overheid

DEPARTEMENT OMGEVING

Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan

Afbakening Regionaalstedelijk Gebied Brugge – herneming – deelplan Blankenbergse Steenweg

de ontwerpers

Griet De Mulder

Peter David

Gezien om gevoegd te worden bij het besluit van de Vlaamse Regering van

houdende definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge – herneming – deelplan Blankenbergse Steenweg'.

de minister-president van de Vlaamse Regering

Jan Jambon

de Vlaamse minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme

Getekend door: Zuhal Demir (Signature)
Getekend op: 2020-11-30 09:56:33 +00:00
Reden: Ik keur dit document goed

Zuhal Demir

Zuhal Demir

Onteigeningsplan bij GRUP 'afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge – Herneming - deelplan Blankenbergse Steenweg

Met het oog op de realisatie van de zone voor stedelijke activiteiten bestemd voor een voetbalstadion, openbare nuts- en gemeenschapsvoorzieningen en openbaar groen, een bedrijventerrein en de inrichting van de Blankenbergse Dijk als bufferstrook, wordt een onteigeningsplan opgesteld dat voor al deze bestemmingen van toepassing is. De WVI treedt op als onteigenende instantie.

De realisatie van voorliggend deelplan "Blankenbergse Steenweg" is van algemeen nut.

Het algemeen nut vloeit voort uit artikel 2.4.3, §1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, dat o.m. de rechtsgrond is voor de voorgenomen onteigening, en bepaalt: "*Elke verwerving van onroerende goederen, vereist voor de verwezenlijking van de ruimtelijke uitvoeringsplannen, kan door onteigening ten algemenen nutte tot stand worden gebracht*". Deze decretale bepaling stelt een vermoeden van algemeen nut in voor de uitvoering van een ruimtelijk uitvoeringsplan.

De verwezenlijking van een ruimtelijk uitvoeringsplan wordt derhalve vermoed van openbaar nut te zijn (RvS 15 januari 2013, nr. 222.062, SCHILDERMANS; S. Verbist, *De onteigening ten algemene nutte als instrument van ruimtelijke ordening*, Intersentia, 2011, nr. 536).

Er wordt hierna bijkomend en in concreto aangegeven waarom het verkrijgen van de gronden middels onteigening onontbeerlijk is om het doel van algemeen nut te realiseren.

Omtrent de zone voor stedelijke activiteiten

In de zone voor stedelijke activiteiten wordt een grootschalig voetbalstadion voorzien (40.000 zitplaatsen met 5 oefenvelden en een parking, jeugdkleedkamers en accessoir retail (fanshop), horeca faciliteiten en kantoren in functie van de werking van een voetbalploeg en de exploitatie van het stadion).

Het algemeen nut van de onteigening, die er op gericht is de ruimtelijke bestemming van het GRUP Afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge te realiseren, is niet alleen gesteund op het decretaal vermoeden van openbaar nut (zie supra), maar is ook ingegeven door het ruimtelijk en sociaal-maatschappelijk nut. De onteigening is ingegeven door een sociaal maatschappelijke noodzaak. Op basis van de resultaten van de plan-MER bij het GRUP afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge – herneming (goedgekeurd op 16 mei 2016), heeft de initiatiefnemer van het voorliggend GRUP geoordeeld dat de herlocalisatie van een voetbalploeg naar het deelplan Blankenbergse Steenweg op zeer korte termijn noodzakelijk is.

Gelet op de zeer versnipperde eigendomsstructuur, is een onteigening ook onontbeerlijk om een globale en coherente realisatie van de diverse bestemmingen op korte termijn mogelijk te maken. Dit gegeven houdt in dat de realisatie door één instantie dient gestuurd te worden. Het onteigeningsplan voorkomt dat de realisatie afhankelijk zou worden gemaakt van het initiatief van de onderscheiden eigenaars, die elk hun eigen belangen en timing hebben en lastens wie de planbestemming zelfs niet eens zou kunnen worden afgedwongen. Zo wordt vermeden dat de realisatie van de bestemming zeer laat of fragmentair gebeurt.

Overigens kan enkel een onteigening een realisatie van de ruimtelijke bestemming op korte termijn mogelijk maken. Gelet op de aard van de bestemming kan de realisatie niet op perceelsniveau gebeuren maar is een ontwikkeling met integrale aanpak vereist.

De onteigening van het noordelijk recreatiegebied dient derhalve het algemeen nut.

De aanleg van de zone voor stedelijke activiteiten, m.n. een voetbalstadion, vereist ingrepen in de bestaande weginfrastructuur en de aanleg van nieuwe weginfrastructuur. De aanleg van weginfrastructuur is ingegeven door een evidente doelstelling van algemeen nut (goede ontsluiting en optimalisering van de mobiliteit en is noodzakelijk om dezelfde redenen als hoger aangehaald).

<u>Omtrent het zuidelijk bedrijventerrein</u>

Voor de onteigening van de site met het oog op de aanleg, uitrusting en uitgifte van een bedrijventerrein dient eveneens aan artikel 16 van de grondwet te worden voldaan.

Dat de aanleg van een bedrijventerrein met het oog op de economische expansie van en de tewerkstelling in de regio van algemeen nut is, staat vast.

Ook hier dient bovendien verwezen te worden naar artikel 2.4.3, §1 VCRO, waarvan eerder de draagwijdte reeds is besproken en waar is aangetoond dat de realisatie van een planbestemming decreetshalve geacht wordt van algemeen nut te zijn. In een zaak waarin de duur van het terugkooprecht van de overheid in geval van staking van de economische activiteit aan de orde was, overwoog het Grondwettelijk Hof in het arrest nr. 173/2008 van 3 december 2008 (B.11); *"De in het geding zijnde maatregel streeft onbetwistbaar een doelstelling van algemeen belang na. Hij waarborgt immers dat overheidsmiddelen die zijn aangewend bij de verwerving, de aanleg en de uitrusting van industriegronden, ook bij de navolgende verkoop en doorverkoop ervan doelmatig worden aangewend met het oog op de streekgebonden ontwikkeling van de economische activiteit en de daarmee verbonden tewerkstelling (...)".* Ook de rechtspraak van de Raad van State bevestigt dat de onteigening met het oog op de aanleg van bedrijventerreinen van algemeen nut is (zie bv. RvS 2 juli 2013, nr. 224.217, SEGAERT; RvS 19 april 2012, ,nr. 218.950, STENA E.A.).

Het algemeen nut van de onteigening van bedrijventerreinen vindt, voor zoveel als nodig eveneens rechtsgrond in het decreet ruimtelijke economie van 13 juli 2012. *"Het decreet ruimtelijke economie van 13 juli 2012 levert - in navolging van de vroegere wetgeving op de economische expansie - een grondslag voor de onteigening van onroerende goederen die vereist zijn voor de aanleg of heraanleg van bedrijventerreinen, toegangswegen naar of bijkomende infrastructuur voor die bedrijventerreinen; deze worden na herontwikkeling overgedragen aan private personen. Aangezien zulks in eerste instantie de werkgelegenheid aanzwengelt, kan een en ander als zijnde van algemeen nut in aanmerking worden genomen"* (A. Mast, J. Dujardin, M. Van Damme en J. Vande Lanotte, *Overzicht van het Belgisch administratief recht*, Kluwer, 2014, nr. 344/2).

Aangaande artikel 73 van het begrotingsdecreet van 19 december 2003, inmiddels opgeheven en vervangen door het decreet ruimtelijke economie van 13 juli 2012, besliste de Raad van State op 19 april 2012 in het arrest nummer 218.950, N.V. STENA, wat volgt: *"Het directiecomité van Interwaas kon dan ook in zijn beslissing van 22 september 2009, als antwoord op het bezwaar i.v.m. het algemene nut van de voorgenomen onteigening, terecht stellen dat "hierover (...) geen discussie (kan) bestaan. Het algemeen nut van de onteigening vloeit voort uit het feit dat de onteigeningsmogelijkheid expliciet door de wetgever werd voorzien, en dus bestempeld werd als zijnde van algemeen nut (...). Concreet wordt de onteigening doorgevoerd in uitvoering van artikel 73 van het decreet houdende de bepalingen tot begeleiding van de begroting 2004 (titel XXVI) van 19 december 2003. Het algemeen nut van de onteigening staat buiten discussie". ".* De omstandigheid dat na de aanleg en uitrusting de gronden – overigens overeenkomstig de voorwaarden van het decreet van 13 juli 2012 – opnieuw ter beschikking gesteld worden van particuliere ondernemingen doet daaraan geen afbreuk (A. Mast et al., *Overzicht van de Belgisch Administratief Recht*, Kluwer, uitgave 2006, nr. 286 en uitgave 2014, nr. 334B).

De voorgenomen onteigening is in het licht van hetgeen voorafgaat van algemeen nut

De onteigening is eveneens sociaal-maatschappelijk noodzakelijk om het vooropgezet doel te bereiken, m.n. tegemoet komen aan de in de regio bestaande acute en grote vraag naar bouwrijpe bedrijfsgronden. De nood aan bouwrijpe gronden is groot (RvS van 7 mei 2012, nr. 219.201, BVBA ECOLOGY-CULTURE, r.o. 5.16). De taakstelling van 77ha, voor de periode tot 2007, is intussen nader geëvalueerd. Op grond van het voortschrijdend inzicht geldt voor de periode 2012-2022 een taakstelling van ongeveer 111ha. Dit blijkt uit de "Nota Bedrijventerreinen in West-Vlaanderen", van 2013 door de POM West-Vlaanderen en de diensten Ruimtelijke Planning en Economie. Het cijfer van 111ha geldt voor het gebied van het regionaal socio-economisch overlegcomité (RESOC) Brugge. De "Nota Bedrijventerreinen in West-Vlaanderen" bevestigt dat er op heden binnen de regio Brugge onvoldoende aanbod aanwezig is om de ruimtelijke behoefte (bouwrijpe en niet-bouwrijpe terreinen) op te vangenen bevestigt dat er inzake bedrijvigheid een belangrijke inhaalbeweging te maken is en dat in de regio Brugge ingevolge het tussengekomen arrest nr. 224.750 van de Raad van State 132 ha (De Spie + Blankenbergse Steenweg) bedrijfseconomische ruimtevoorziening is vernietigd. Op dit punt onderschat de "Nota Bedrijventerreinen in West-Vlaanderen" de oppervlakte aan bij arrest nr. 224.750 vernietigde bestemmingen voor bedrijvigheid. De Raad van State vernietigde immers niet enkel de herbestemmingen van De Spie en de Blankenbergse Steenweg, maar ook de bestemmingen voor de Blauwe Toren (15ha[1] ~~uitbreidingszone~~). Binnen de afbakeningslijn van het regionaalstedelijk gebied van Brugge zijn aldus een aantal bedrijventerreinen, bedoeld om tegemoet te komen aan de taakstelling inzake bedrijvigheid, weggevallen. Op 1 januari 2013 bedroeg het aanbod aan bedrijventerreinen echter 49ha. Hiervan is slechts 3,71ha bouwrijp (d.w.z. 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 5,45ha, 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 van 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, m.a.w. 10 jaar) geen enkele bijkomende m^2 bedrijfsruimte gecreëerd. Er is m.a.w. 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 ha bestemd aanbod en 6,5 ha leegstand. Dit zijn steeds brutto-oppervlaktes: een deel van de bruto-oppervlakte wordt immers gebruikt voor voorzieningen zoals bufferzones, bufferbekkens, kwalitatief openbaar domein, fiets- en wandelpaden, groenvoorzieningen, etc Hiermee wordt bijgevolg niet aan de behoefte die ontstaan is na de vernietiging door de betreffende deelplannen door de Raad van State voldaan.

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 kan 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

[1] Deze 15 ha heeft geen betrekking op het BPA Blauwe Toren Noord (goedgekeurd - zone bestemd voor grootschalige kleinhandel en hypermarkt (B-Park)). Dit gebied krijgt in voorliggend plan, net zoals in 2011, geen herbestemming. Het BPA blijft hier behouden

grote nood aan bijkomende bedrijventerreinen binnen de bedoelde subregio – waarvan een gedeelte van Zedelgem deel uitmaakt – ten volle. Aangetoond wordt dat er in 2016 niet minder dan 697 aanvragen van bedrijven geregistreerd werden voor een totale oppervlakte van 200,5387 hectaren. 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 ha in werkelijkheid nog een onderschatting inhoudt, zodat 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. Daar 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 33,90 ha per jaar of 330 ha over tien jaar. De vraag naar bijkomende ruimte voor de taakstelling bedrijvigheid is dus nog steeds actueel. Op die vraag dient een antwoord te worden gegeven en dit binnen het geografisch grondgebied van het afgebakend regionaalstedelijk gebied Brugge, nu de vraag naar bedrijfsruimte zich in deze regio voordoet en vooralsnog onbeantwoord moet blijven, hetgeen uiteraard een aanzienlijk negatief effect heeft op de economische ontwikkeling en expansie van de regio en de eraan verbonden tewerkstelling. In de plan-MER bij het GRUP afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge - herneming (goedgekeurd op 16 mei 2016) is de voorziene locatie ook als een geschikte locatie voor bedrijvigheid naar voor gekomen, in combinatie met de ontwikkeling van het voetbalstadion. Tegelijk bevestigt het plan-MER dat een zuinig ruimtegebruik en optimalisatie van de parkeerruimte mogelijk is, hetgeen is doorvertaald in voorliggend GRUP. Voeg daarbij dat Brugge in het RSV als economisch knooppunt is geselecteerd, d.i. een concentratiegebied voor economische activiteiten, die aangewezen zijn geworden om de Vlaamse economische potentie te versterken (RSV, gecoördineerde versie 2011, blz. 307). In de economische knooppunten moeten de economische ontwikkelingen geconcentreerd en gestimuleerd worden (gecoördineerde versie Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen 2011, blz. 309). De realisatie van het bedrijventerrein van circa 30 ha in dit deelgebied zal slechts gedeeltelijk aan de bestaande nood en vraag voldoen, hetgeen de noodzaak van de realisatie ervan accentueert.

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 RvS van 19 april 2012, nr. 218.950, NV STENA). In dit verband stipt ook het auditoraatsrapport van 15 maart 2016 in de zaak A/A 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 projectaanvragen 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 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen 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 nabeheer 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 (vgl. RvS van 29 juni 2012, bvba ECOLOGY-CULTURE, nr. 219.201).

<u>Omtrent de Blankenbergse Dijk</u>

De Blankenbergse Dijk wordt mede in het onteigeningsplan opgenomen. Dit is onontbeerlijk om een voldoende en adequate groenbuffering mogelijk te maken tussen de bestaande en in de toekomst te ontwikkelen bestemmingsgebieden die op zichzelf niet zonder meer met mekaar verenigbaar zijn. De Blankenbergse Dijk moet derhalve als overgangsgebied tussen de bestemmingsgebieden kunnen ingericht worden. Ook dient de Blankenbergse Dijk als fiets- en voetgangersverbinding naar zowel de bedrijvenzone als de zone voor stedelijke activiteiten.

<u>Omtrent de weginfrastructuur</u>

De aanleg van het zuidelijk regionaal bedrijventerrein vereist in beide zones ingrepen in de bestaande weginfrastructuur en de aanleg van nieuwe weginfrastructuur. De aanleg van weginfrastructuur is ingegeven door een evidente doelstelling van algemeen nut (goede ontsluiting en optimalisering van de mobiliteit en is noodzakelijk om dezelfde redenen als hoger aangehaald).

Gebied stedelijke activiteiten

Kadastraal nummer	Eigenaar	Oppervlakte (ca)
31462_C_0524_B_000_00	Van Damme, Monique Christiane	717
31462_C_0525_D_1000_00	NIEUWE POLDER VAN BLANKENBERGE	1895
31462_C_0526_A_000_00	1. Van Damme, Monique Christiane 2. Nachtegaele, Sandra Germaine 3. Nachtegaele, Frederik Valère	7585

Kadastraal nummer	Eigenaar	Oppervlakte (ca)
	4. Nachtegaele, Heidi Martha Cyriel	
31462_C_0526_B_000_00	1. Van Damme, Monique Christiane 2. Nachtegaele, Sandra Germaine 3. Nachtegaele, Frederik Valère 4. Nachtegaele, Heidi Martha Cyriel	1210
31462_C_0527_A_000_00	1. Debedts, Lodewijk Arthur Gustaaf Jozef 2. Vandamme, Suzanna Rosa	1700
31808_K_0005_F_000_00	Openbaar Centrum voor Maatschappelijke Welzijn van Brugge	4968
31808_K_0016___000_00	Openbaar Centrum voor Maatschappelijke Welzijn van Brugge	8486
31808_K_0018_B_000_00	Openbaar Centrum voor Maatschappelijke Welzijn van Brugge	12033
31808_K_0019_A_000_00	1. Van Damme, Monique Christiane 2. Nachtegaele, Frederik Valère 3. Nachtegaele, Sandra Germaine 4. Nachtegaele, Heidi Martha Cyriel	4679
31808_K_0020_A_000_00	1. Van Damme, Monique Christiane 2. Nachtegaele, Frederik Valère 3. Nachtegaele, Sandra Germaine 4. Nachtegaele, Heidi Martha Cyriel	19360
31808_K_0021___000_00	1. Van Damme, Monique Christiane 2. Nachtegaele, Frederik Valère 3. Nachtegaele, Sandra Germaine 4. Nachtegaele, Heidi Martha Cyriel	9777
31808_K_0022___000_00	1. Van Damme, Monique Christiane 2. Nachtegaele, Frederik Valère 3. Nachtegaele, Sandra Germaine 4. Nachtegaele, Heidi Martha Cyriel	9139
31808_K_0023___000_00	1. Van Damme, Monique Christiane 2. Nachtegaele, Frederik Valère 3. Nachtegaele, Sandra Germaine 4. Nachtegaele, Heidi Martha Cyriel	8582
31808_K_0024___000_00	1. Van Damme, Monique Christiane 2. Nachtegaele, Frederik Valère 3. Nachtegaele, Sandra Germaine 4. Nachtegaele, Heidi Martha Cyriel	6935
31808_K_0024___000_02	Thomas, Pierre Gabriel Henri Alphonse	2535
31808_K_0025___000_00	1. Thomas, Pierre Gabriel Henri Alphonse 2. Peusens, Jacqueline Isabelle Georgette Mathilde 3. Peusens, Henri Gabriel Valentin Marie	4677
31808_K_0026___000_00	1. Thomas, Pierre Gabriel Henri Alphonse	60

Kadastraal nummer	Eigenaar	Oppervlakte (ca)
	2. Peusens, Jacqueline Isabelle Georgette Mathilde 3. Peusens, Henri Gabriel Valentin Marie	
31808_K_0027___000_00	1. Thomas, Pierre Gabriel Henri Alphonse 2. Peusens, Jacqueline Isabelle Georgette Mathilde 3. Peusens, Henri Gabriel Valentin Marie	13005
31808_K_0028_A_000_00	1. Thomas, Pierre Gabriel Henri Alphonse 2. Peusens, Jacqueline Isabelle Georgette Mathilde 3. Peusens, Henri Gabriel Valentin Marie	6743
31808_K_0031_A_000_00	1. Thomas, Pierre Gabriel Henri Alphonse 2. Peusens, Jacqueline Isabelle Georgette Mathilde 3. Peusens, Henri Gabriel Valentin Marie	11868
31808_K_0031_B_000_00	1. Thomas, Pierre Gabriel Henri Alphonse 2. Peusens, Jacqueline Isabelle Georgette Mathilde 3. Peusens, Henri Gabriel Valentin Marie	225
31808_K_0032___000_00	Thomas, Pierre Gabriel Henri Alphonse	14610
31808_K_0033___000_00	1. Thomas, Pierre Gabriel Henri Alphonse 2. Bontinck, Theresia Andrea Edmonda	4460
31808_K_0034___000_00	1. Thomas, Pierre Gabriel Henri Alphonse 2. Bontinck, Theresia Andrea Edmonda	3895
31808_K_0035___000_00	1. Leuridan, Pierre André René 2. Van Hecke, Katrien Thérèse Madeleine	5826
31808_K_0036___000_00	Thomas, Pierre Gabriel Henri Alphonse	6901
31808_K_0037___000_00	Thomas, Pierre Gabriel Henri Alphonse	3281
31808_K_0038___000_00	1. Thomas, Pierre Gabriel Henri Alphonse 2. Peusens, Jacqueline Isabelle Georgette Mathilde 3. Peusens, Henri Gabriel Valentin Marie	3329
31808_K_0039___000_00	Kerkfabriek Sint-Pieter (VL-Brugge)	2861
31808_K_0040___000_00	Kerkfabriek Sint-Pieter (VL-Brugge)	2658
31808_K_0041___000_00	1. Thomas, Pierre Gabriel Henri Alphonse 2. Peusens, Jacqueline Isabelle Georgette Mathilde 3. Peusens, Henri Gabriel Valentin Marie	2332
31808_K_0042_B_000_00	1. Leuridan, Pierre André René 2. Van Hecke, Katrien Thérèse Madeleine	3410
31808_K_0043_B_000_00	Openbaar Centrum voor Maatschappelijke Welzijn van Brugge	26901
31808_K_0044_C_000_00	1. Leuridan, Pierre André René 2. Van Hecke, Katrien Thérèse Madeleine	6194
31808_K_0047_C_000_00	Openbaar Centrum voor Maatschappelijke Welzijn van Brugge	5140

Kadastraal nummer	Eigenaar	Oppervlakte (ca)
31808_K_0048___000_00	Openbaar Centrum voor Maatschappelijke Welzijn van Brugge	4114
31808_K_0049___000_00	Openbaar Centrum voor Maatschappelijke Welzijn van Brugge	4331
31808_K_0050___000_00	Openbaar Centrum voor Maatschappelijke Welzijn van Brugge	3725
31808_K_0051___000_00	1. Leuridan, Pierre André René 2. Van Hecke, Katrien Thérèse Madeleine	7398
31808_K_0059_A_000_00	1. Leuridan, Pierre André René 2. Van Hecke, Katrien Thérèse Madeleine	40582
31808_K_0062_A_000_00	Openbaar Centrum voor Maatschappelijke Welzijn van Brugge	21565
31808_K_0063___000_00	Openbaar Centrum voor Maatschappelijke Welzijn van Brugge	5782
31808_K_0064___000_00	Openbaar Centrum voor Maatschappelijke Welzijn van Brugge	5257
31808_K_0065___000_00	Openbaar Centrum voor Maatschappelijke Welzijn van Brugge	4299
31808_K_0066___000_00	Openbaar Centrum voor Maatschappelijke Welzijn van Brugge	9823
31808_K_0067___000_00	Thomas, Pierre Gabriel Henri Alphonse	3348
31808_K_0068_A_000_00	Thomas, Pierre Gabriel Henri Alphonse	10236
31808_K_0070___000_00	1. Leuridan, Pierre André René 2. Van Hecke, Katrien Thérèse Madeleine	2977
31808_K_0071___000_00	1. Leuridan, Pierre André René 2. Van Hecke, Katrien Thérèse Madeleine	5817
31808_K_0072___000_00	1. Thomas, Pierre Gabriel Henri Alphonse 2. Peusens, Jacqueline Isabelle Georgette Mathilde 3. Peusens, Henri Gabriel Valentin Marie	6704
31808_K_0073___000_00	1. Thomas, Pierre Gabriel Henri Alphonse 2. Peusens, Jacqueline Isabelle Georgette Mathilde 3. Peusens, Henri Gabriel Valentin Marie	7917
31808_K_0074___000_00	1. Thomas, Pierre Gabriel Henri Alphonse 2. Peusens, Jacqueline Isabelle Georgette Mathilde 3. Peusens, Henri Gabriel Valentin Marie	6176
31808_K_0075___000_00	1. Thomas, Pierre Gabriel Henri Alphonse 2. Peusens, Jacqueline Isabelle Georgette Mathilde 3. Peusens, Henri Gabriel Valentin Marie	2874
31808_K_0077___000_00	1. Thomas, Pierre Gabriel Henri Alphonse 2. Peusens, Jacqueline Isabelle Georgette Mathilde 3. Peusens, Henri Gabriel Valentin Marie	1518

Kadastraal nummer	Eigenaar	Oppervlakte (ca)
31808_K_0079_A_000_00	Kerkfabriek Sint-Pieter (VL-Brugge)	3140
31808_K_0082_B_000_00	De Buck, Georgette Marie Lisette	3507
31808_K_0084___000_00	Costenoble, Martin Leopold Albert Jules	4736
31808_K_0085___000_00	Costenoble, Martin Leopold Albert Jules	3903
31808_K_0086___000_00	Costenoble, Martin Leopold Albert Jules	4136
31808_K_0090_C_000_00	1. Van Damme, Annick Martha Cyriel 2. Bonne, Marc Romain Rose Anne	3924
31808_K_0092___000_00	van de Vijver, Paul Robert Julia	17645
31808_K_0093___000_00	De Buck, Georgette Marie Lisette	4919
31808_K_0094___000_00	De Buck, Georgette Marie Lisette	4931
31808_K_0095_B_000_00	De Buck, Denise Marie Louise	2861
31808_K_0096_E_000_00	1. De Buck, Georgette Marie Lisette 2. Stroo, Danny Theofiel Maurice 3. Stroo, Geert Maurice	560
31808_K_0096_F_000_00	De Buck, Georgette Marie Lisette	2782
31808_K_0097_D_000_00	BV NV / ENEMAN EN CO	7047
31808_K_0098_K_000_00	BV NV / ENEMAN EN CO	6263
31808_K_0099_D_000_00	BN NV / ENEMAN EN CO	19952

Bedrijventerrein

Kadastraal nummer	Eigenaar	Oppervlakte (ca)
31808_K_0100_C_000_00	Costenoble, Martin Leopold Albert Jules	1885
31808_K_0101___000_00	Costenoble, Martin Leopold Albert Jules	12674
31808_K_0102___000_00	Costenoble, Martin Leopold Albert Jules	5130
31808_K_0103_A_000_00	Costenoble, Martin Leopold Albert Jules	4478
31808_K_0104_A_000_00	Costenoble, Martin Leopold Albert Jules	2586
31808_K_0105_A_000_00	van de Vijver, Paul Robert Julia	6848
31808_K_0106_K_000_00	Van de Vijver, Paul Robert Julia	1113
31808_K_0109_R_000_00	van de Vijver, Paul Robert Julia	12244
31808_K_0110_D_000_00	Costenoble, Martin Leopold Albert Jules	6379
31808_K_0111___000_00	BV NV / ENEMAN EN CO	11980
31808_K_0112___000_00	Openbaar Centrum voor Maatschappelijke Welzijn van Brugge	7277

31808_K_0113___000_00	Openbaar Centrum voor Maatschappelijke Welzijn van Brugge	7511
31808_K_0114_A_000_00	Costenoble, Martin Leopold Albert Jules	27943
31808_K_0115_A_000_00	Costenoble, Martin Leopold Albert Jules	1641
31808_K_0116_C_000_00	Costenoble, Martin Leopold Albert Jules	12780
31808_K_0117___000_00	Costenoble, Martin Leopold Albert Jules	5971
31808_K_0118___000_00	Costenoble, Martin Leopold Albert Jules	4212
31808_K_0119___000_00	Costenoble, Martin Leopold Albert Jules	3393
31808_K_0120___000_00	Costenoble, Martin Leopold Albert Jules	2811
31808_K_0121___000_00	Costenoble, Martin Leopold Albert Jules	2632
31808_K_0125_A_000_00	Costenoble, Martin Leopold Albert Jules	10238
31808_K_0127_B_000_00	Openbaar Centrum voor Maatschappelijke Welzijn van Brugge	5759
31808_K_0133_B_000_00	West-Vlaamse Intercommunale	3372
31808_K_0134___000_00	West-Vlaamse Intercommunale	4678
31808_K_0135___000_00	West-Vlaamse Intercommunale	3581
31808_K_0136___000_00	West-Vlaamse Intercommunale	4530
31808_K_0137___000_00	Lowagie, Mathias Marc Maria-Magdalena	5668
31808_K_0138___000_00	Kerkfabriek Sint-Pieter (VL-Brugge)	8847
31808_K_0139_E_000_00	1. Haegebaert, Paul Theophiel Kamiel 2. Vermeire, Nicole Godelieve Aline	2852
31808_K_0139_F_000_00	Kerkfabriek Sint-Pieter (VL-Brugge)	10139
31808_K_0139_G_000_00	Kerkfabriek Sint-Pieter (VL-Brugge)	114
31808_K_0139_H_000_00	Haegebaert, Paul Theophiel Kamiel	31
31808_K_0140___000_00	1. Haegebaert, Paul Theophiel Kamiel 2. Vermeire, Nicole Godelieve Aline	6826
31808_K_0141___000_00	1. Haegebaert, Paul Theophiel Kamiel 2. Vermeire, Nicole Godelieve Aline	11218
31808_K_0142___000_00	1. Haegebaert, Paul Theophiel Kamiel 2. Vermeire, Nicole Godelieve Aline	10292
31808_K_0143___000_00	Costenoble, Martin Leopold Albert Jules	1436
31808_K_0144_K_000_00	Costenoble, Martin Leopold Albert Jules	33050
31808_K_0145_G_000_00	Van Eenoo, Joanette Rachel Lisette	1224
31808_K_0145_K_000_00	1. van de Vijver, Paul Robert Julia 2. van de Vijver, Nicole Imelda Maria 3. van de Vijver, Lutgart Andrea Anna 4. van de Vijver, Georgine Marie François 5. van de Vijver, Annie Marie Pierre	2744

31808_K_0149_A_000_00	Openbaar Centrum voor Maatschappelijke Welzijn van Brugge	8193
31808_K_0155_A_000_00	West-Vlaamse Intercommunale	3931
31808_K_0156___000_00	della Faille d'Huysse, François Maximilien	3831
31808_K_0157___000_00	della Faille d'Huysse, Fraçois Maximilien	5620
31808_K_0158___000_00	West-Vlaamse Intercommunale	3998
31808_K_0159___000_00	West-Vlaamse Intercommunale	3236

Blankenbergse Dijk

Kadastraal nummer	Eigenaar	Oppervlakte (ca)
31808_K_0001_A_000_00	Constenoble, Martin Leopold Albert Jules	6105
31808_K_0001_E_000_00	Constenoble, Martin Leopold Albert Jules	10278
31808_K_0126___000_00	Leuridan, Pierre André René & Van Hecke, Katrien Thérèse Madeleine	9886
31808_K_0202_A_000_02	Stad Brugge	4403
31808_K_0202_C_002_00	Stad Brugge	2012
31808_K_0202_D_002_00	1. BV CVBA / VLAAMSE VERENIGING VOOR WATERSPORT – NIEUWPOORT 2. Stad Brugge	2727