

MILIEUEFFECTBEOORDELING

Beleidsplan Ruimte Brugge

> KENNISGEVINGSNOTA

B R U
G G E

11 februari 2022 – versie 2.0
Stad Brugge **cluster omgeving**
Oostmeers 17
8000 Brugge

INHOUD

1. INLEIDING	3
1.1	Waarom deze kennisgeving? 3
1.2	Leeswijzer 3
1.3	Plaats van deze kennisgeving in de procedure van het plan-MER 4
1.3.1	Plan-MER procedure 4
1.3.2	Hoe kan u op de kennisgeving reageren? 5
1.3.3	Wat gebeurt er met de inspraakreacties? 6
1.3.4	Doorwerking van het plan-MER in de verdere besluitvorming 6
1.4	Voorstelling van de deskundigen die het MER zullen opmaken 6
2. Toelichting bij de conceptnota van het beleidsplan	8
2.1	Plaats in de procedure 8
2.2	De strategische visie 8
2.2.1	Open ruimte centraal 9
2.2.2	Groeien in kwaliteit 10
2.2.3	Levend en divers erfgoed 11
2.2.4	Netwerk van buurten 11
2.2.5	Magneet voor de regio 12
2.3	Beleidskaders 13
3. Methodologische aandachtspunten voor de milieubeoordeling	14
3.1	Afbakenen van het studiebereik (scoping) 14
3.2	Diepgang van de milieubeoordeling 14
3.3	Beschrijving van de referentiesituatie 17
3.4	Alternatieven 17
3.5	Wisselwerking tussen planvorming en milieueffectbeoordeling 18
3.6	Het beoordelen van de effecten 18
4. Beschrijving van de omgeving vandaag	20
4.1	Bodem en water 20
4.1.1	Bodem en reliëf 20
4.1.2	Hydrografie 21
4.1.3	Overstromingen en wateroverlast 22
4.1.4	Droogte 23
4.1.5	Waterkwaliteit 24
4.2	Mobiliteit 24
4.2.1	Wegennetwerk 24
4.2.2	Openbaar vervoer 25
4.2.3	Logistiek vervoer (spoor en water) 26
4.2.4	Fietsnetwerk 26
4.2.5	Mobiliteitspatroon van de Bruggeling 26
4.3	Luchtkwaliteit 27
4.4	Geluid 28
4.5	Biodiversiteit 31
4.5.1	Beschermingszones natuur 31
4.5.2	Biologisch waardevolle habitats 32
4.5.3	De stad als habitat 34

4.6	Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie	34
4.6.1	Traditionele landschappen en historische landschapselementen	34
4.6.2	Cultuurhistorisch erfgoed	35
4.7	Ruimtelijke aspecten	38
4.8	Klimaat	40
4.8.1	Broeikasgasemissies	40
4.8.2	Kwetsbaarheid van Brugge aan de gevolgen van klimaatverandering	40
4.9	Hinder en gezondheid	42
4.9.1	Luchtkwaliteit	42
4.9.2	Geluidsbelasting	42
4.9.3	Hittestress	43
4.9.4	Lichthinder	44
4.9.5	Lokale gezondheidsindicator mobiliteit	44
4.9.6	Walkability-score	45
4.9.7	Nabijheid van groen	46
5.	Samenvatting van het relevante omgevingsbeleid	47
6.	Verkenning van de mogelijke omgevingseffecten van het beleidsplan ruimte brugge	50
6.1	Inleiding	50
6.2	Open ruimte centraal	50
6.3	Groeien in kwaliteit	51
6.4	Levend en divers erfgoed	52
6.5	Netwerk van buurten	53
6.6	Magneet voor de regio	54
7.	Bijlagen	55
7.1	Overzicht van het relevante beleid voor de verschillende thema's	56
7.1.1	Bodem en Water	56
7.1.2	Mobiliteit	57
7.1.3	Luchtkwaliteit	58
7.1.4	Geluid	60
7.1.5	Biodiversiteit	60
7.1.6	Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie	61
7.1.7	Ruimte	61
7.1.8	Klimaat	62
7.1.9	Hinder en gezondheid	64
7.2	Juridische en beleidsmatige context	66
7.3	Lijst met afkortingen en verklarende woordenlijst	74

1. INLEIDING

1.1 Waarom deze kennisgeving?

Dit document is de kennisgeving van het milieueffectrapport (MER) dat zal opgesteld worden voor het Beleidsplan Ruimte Brugge. Het opmaken en voorstellen van de kennisgeving is de eerste formele stap in de procedure van de milieueffectrapportage.

De kennisgeving beschrijft kort de opzet en ambities van het Beleidsplan Ruimte Brugge, zoals ook (en in meer detail) opgenomen in de conceptnota, die samen met deze kennisgeving ter inzage ligt¹. Het Beleidsplan Ruimte Brugge zelf zal in de loop van de komende jaren vorm krijgen, in wisselwerking met het onderzoek naar de milieueffecten, en zal daarbij onder meer rekening houden met de reacties op de conceptnota en op voorliggende kennisgeving.

De kennisgeving geeft op hoofdlijnen aan wat zal onderzocht worden in het MER, en hoe dat zal gebeuren. Ze vormt daarbij, samen met de inspraakreacties en adviezen bij dit document, de basis voor richtlijnen die zullen opgesteld worden door het Team Mer². Deze richtlijnen vormen als het ware de blauwdruk voor het MER, dat in het vervolg van het proces tot stand zal komen. Aangezien het Beleidsplan Ruimte Brugge zelf nog verder vorm moet krijgen zijn ook de contouren van de milieueffectbeoordeling op dit moment flexibel. Naarmate het Beleidsplan Ruimte concreter wordt uitgewerkt kunnen de inzichten over wat moet onderzocht worden in het MER evolueren. Het Team Mer kan die evolutie dan eventueel formaliseren onder de vorm van aanvullende richtlijnen.

Deze kennisgeving brengt alle betrokkenen op de hoogte van het voornemen een plan-MER voor het Beleidsplan Ruimte Brugge op te stellen. Ze vormt ook een uitnodiging om mee te denken over de effecten die kunnen samenhangen met het beleidsplan ruimte, en over de manier waarop die effecten bestudeerd worden.

Meer informatie over de manier waarop u reacties op deze kennisgeving kan formuleren en indienen vindt u in § 1.3.2.

1.2 Leeswijzer

In dit eerste hoofdstuk gaan we kort in op enkele juridische en procedurele aspecten van milieueffectrapportage. We geven er ook in aan hoe u op deze kennisgeving kan reageren, en wat er met die reacties gebeurt.

Hoofdstuk 2 beschrijft kort de grote lijnen van de conceptnota, die het eerste formele document vormt in het proces van de opmaak van het Beleidsplan Ruimte Brugge en die samen met deze kennisgeving ter inzage ligt. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op enkele methodologische aandachtspunten voor de milieubeoordeling en wordt aangegeven hoe hier in het plan-MER voor het beleidsplan ruimte mee zal omgegaan worden. In hoofdstuk 4 wordt een beschrijving gegeven van de fysische, ecologische en menselijk omgeving die het kader vormt voor het Beleidsplan Ruimte Brugge. Hoofdstuk 5 geeft een samenvatting van het relevante beleidskader en van de 'toetsingsvragen' die zullen gehanteerd worden bij de beoordeling van het Beleidsplan Ruimte Brugge. In hoofdstuk 6 tenslotte worden voor de verschillende onderzoeksthema's een aantal aandachtspunten beschreven die in het kader van het MER meer gedetailleerd aan bod zullen komen.

In bijlage aan deze kennisgeving wordt een beschrijving van de relevante juridische en beleidsmatige context gegeven en is een verklarende woordenlijst en een lijst met de betekenis van de in dit document gebruikte afkortingen opgenomen.

¹ Op zowel de kennisgeving als de conceptnota is inspraak mogelijk.

² Het Team Mer is een onafhankelijke overheidsadministratie die waakt over het naleven van de MER-procedures en over de kwaliteit van de milieueffectrapportage.

1.3 Plaats van deze kennisgeving in de procedure van het plan-MER

1.3.1 Plan-MER procedure

De procedure voor de opmaak van een plan-MER volgens het zogenaamde 'generiek spoor' wordt weergegeven in Figuur 1-1.

De eerste stap is de opmaak van een kennisgeving (voorliggend document). Zoals gezegd heeft deze in essentie als bedoeling het onderzoek aan te kondigen en te beschrijven *wat* zal onderzocht worden (welke effecten zijn mogelijk relevant?) en *hoe* we dat gaan doen (hoe beoordelen we of een effect belangrijk is?). In voorliggende kennisgeving gebeurt dit op hoofdlijnen, gezien het strategische karakter van de conceptnota.

Het Team Mer voert vervolgens binnen een periode van 20 dagen een toets uit om na te gaan of de kennisgeving beantwoordt aan de minimale eisen van de regelgeving. Daarna volgt een publieke fase waarbij de kennisgeving ter inzage ligt; parallel wordt ook een adviesvraag gelanceerd bij een aantal bevoegde instanties³. De terinzagelegging van het Beleidsplan Ruimte Brugge duurt 60 dagen, wat de procedurele termijn is als het plan mogelijk grensoverschrijdende effecten kan hebben. Dat is hier inderdaad het geval, gezien Brugge via de haven in Zeebrugge aan de Noordzee grenst.

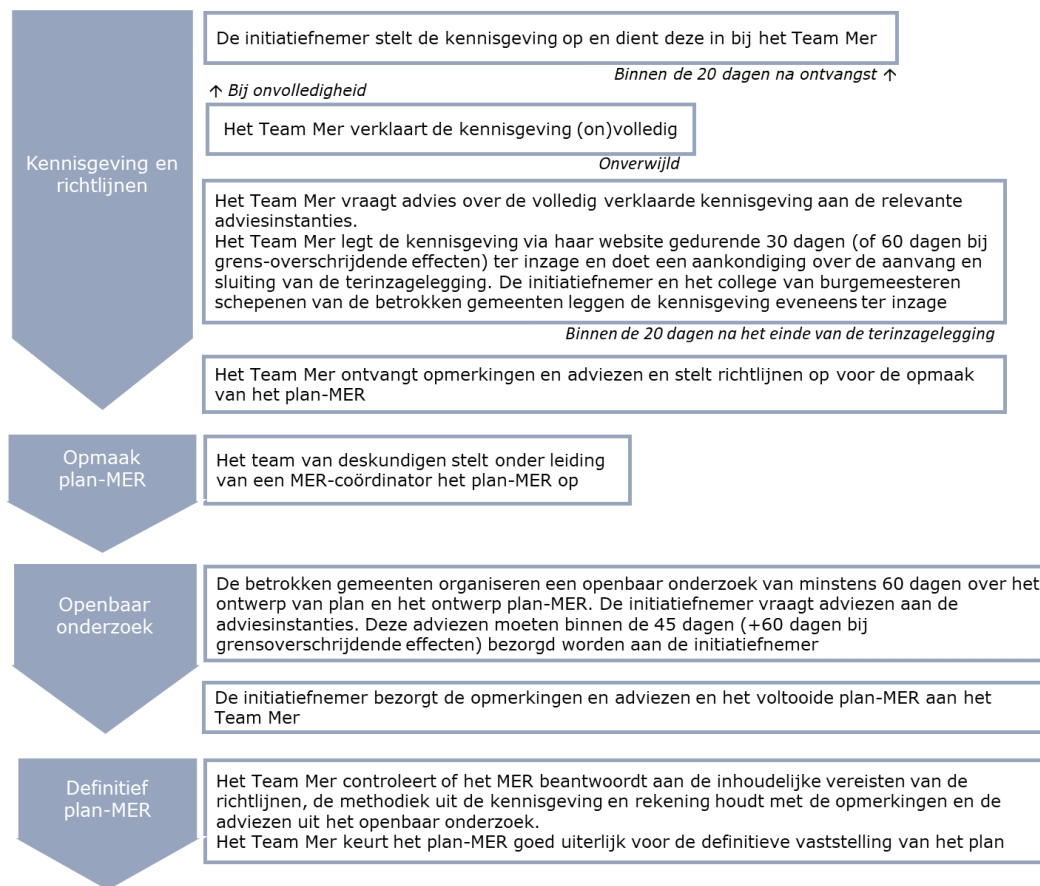
Op basis van de inspraakreacties en de ontvangen adviezen stelt het Team Mer na afloop van deze periode richtlijnen op, die het kader vormen waarbinnen de MER-deskundigen zullen werken.

Het team van MER-deskundigen stelt daarna het plan-MER op onder leiding van de erkende MER-coördinator. In de praktijk zal dit gebeuren in wisselwerking met de opmaak van het Beleidsplan Ruimte Brugge (zie ook § 3.5).

Wanneer het ontwerp-plan-MER klaar is volgt een openbaar onderzoek dat betrekking heeft op zowel het (ontwerp) Beleidsplan Ruimte Brugge als het bijhorende (ontwerp) plan-MER. Op basis van adviezen en inspraakreacties tijdens dit openbaar onderzoek kunnen zowel het MER als het beleidsplan ruimte nog aangepast worden. Het plan houdt daarbij rekening met de resultaten van eventuele wijzigingen ten gevolge van de milieueffectbeoordeling.

Het Team Mer gaat vervolgens over tot de goedkeuring van het (definitieve) plan-MER. Deze goedkeuring moet de definitieve vaststelling van het Beleidsplan Ruimte Brugge voorafgaan.

³ In de praktijk zijn dat de provincie West-Vlaanderen, de buurgemeenten van Brugge, en een aantal administraties en overheden 'waarvan de administratie het advies nuttig acht' (DABM, Artikel 4.2.8, §4). Die laatste groep wordt door het Team Mer geval per geval bepaald, in functie van de mogelijke gevolgen die het plan kan hebben. Voorbeelden zijn het Agentschap Zorg en Gezondheid, het Departement Omgeving, de Vlaamse Waterweg, Toerisme Vlaanderen, het Team Vlaamse Bouwmeester, het Agentschap Wegen en Verkeer, het Agentschap voor Natuur en Bos, de Vlaamse Milieumaatschappij, het Agentschap Onroerend Erfgoed, ...



Figuur 1-1 Schema van de generieke procedure voor de opmaak van een milieueffectrapport voor een plan of programma (plan-MER)

1.3.2 Hoe kan u op de kennisgeving reageren?

Relevante inspraakreacties in de fase van de kennisgeving houden verband met reikwijdte, detailleringniveau en de aanpak van het plan-MER. Zo kunnen de reacties betrekking hebben op:

- Mogelijke alternatieven of -varianten die niet in de kennisgeving vermeld worden en waarvan u vindt dat ze mee moeten onderzocht worden;
- Mogelijke milieueffecten waarvan in de kennisgeving niet vermeld wordt dat ze onderzocht zullen worden, maar die u toch belangrijk vindt;
- Bepaalde receptoren en gebieden waarop het plan een impact kan hebben en waarvan de kennisgeving geen melding maakt.

Inspraakreacties op de kennisgeving die bezwaar maken tegen het Beleidsplan Ruimte Brugge zelf⁴ (onder vorm van bijvoorbeeld bezwaarschriften en petities) komen niet in aanmerking.

De inspraakperiode (terinzagelegging) loopt van maandag 28 maart 2022 tot en met donderdag 26 mei 2022. De kennisgeving en de bijhorende inspraakperiode werden aangekondigd op de website van de stad en van het Team Mer.

De kennisgeving kan geraadpleegd worden in de dossierdatabank van Team Mer op www.mervlaanderen.be en op de website van de stad (<https://www.brugge.be/>). De kennisgeving kan ook ingekeken worden in het huis van de Bruggeling, Frank Van Ackerpromenade 2 (Stationsplein) 8000 Brugge.

⁴ Inspraak reacties zoals 'ik ben tegen het plan', 'ik wil niet dat plan doorgaat ...', bieden geen inhoudelijke meerwaarde voor het milieuonderzoek.

Inspraakreacties kunnen bezorgd worden aan het Team Milieueffectrapportage. Dat kan bij voorkeur via mail naar mer@vlaanderen.be of via het digitaal inspraakformulier (www.omgeving.vlaanderen.be/digitaal-inspreken-op-een-kennisgevingsnota). U kan uw reactie ook ter plekke afgeven aan het Team Mer in Brussel of ze met de post versturen naar het Team Mer op onderstaand adres:

Departement Omgeving
Team Mer
Plan-MER voor Beleidsplan Ruimte Brugge
Koning Albert II-laan 20 bus 8
1000 BRUSSEL

Voor meer informatie over milieueffectrapportage kan u surfen naar omgevingvlaanderen.be/milieueffectrapportage of bellen naar het gratis nummer 1700.

1.3.3 Wat gebeurt er met de inspraakreacties?

Het Team Mer van het departement Omgeving bundelt de inspraakreacties op deze kennisgeving, samen met de ingekomen adviezen van de geraadpleegde adviesinstanties. Als het Team Mer dat nodig acht kan het de inspraakreacties en adviezen bespreken op een richtlijnenvergadering, waarop behalve de initiatiefnemer ook de verschillende adviesinstanties worden uitgenodigd.

Het Team Mer neemt een beslissing over de richtlijnen voor het opstellen van het milieueffectrapport en bezorgt die aan de initiatiefnemer en de betrokken instanties binnen 20 dagen na het einde van de terinzagelegging van de kennisgeving. Deze richtlijnen zijn een openbaar document en zullen beschikbaar zijn op de website www.mervlaanderen.be.

1.3.4 Doorwerking van het plan-MER in de verdere besluitvorming

Het plan-MER is erop gericht de besluitvorming over het Beleidsplan Ruimte Brugge te ondersteunen.

In de eerste plaats gebeurt dit door samenwerking en interactie tijdens de periode waarin het BRB, vertrekkende van de conceptnota, geleidelijk aan vorm krijgt. Tijdens deze interactieve fase evalueren de MER-deskundigen de inhoud van het Beleidsplan Ruimte naarmate het vorm krijgt en doen ze suggesties om de positieve effecten ervan te versterken en om eventuele negatieve effecten te voorkomen of te milderen. Op die manier zorgt de milieubeoordeling voor een optimalisatie (in termen van impact op het milieu) van de keuzes die het Beleidsplan Ruimte maakt.

Het Beleidsplan Ruimte Brugge dat op die manier tot stand komt heeft dus al een (interactieve) vorm van milieueffectrapportage ondergaan. Het resultaat is een plan dat inherent de bezorgdheden die kunnen bestaan met betrekking tot de impact van het plan op het milieu in rekening brengt. De wisselwerking tussen planvorming en milieueffectrapportage draagt er ook toe bij de positieve effecten van het plan te maximaliseren en de synergie tussen die effecten zo groot mogelijk te maken.

Naast deze collaboratieve fase, waarbij het BRB vorm krijgt (mee onder invloed van de milieueffectrapportage) volgt, zoals hoger al aangegeven, een formele fase, waarbij het ontwerp-Beleidsplan Ruimte en het ontwerp-MER samen in openbaar onderzoek gaan. Op basis van adviezen en inspraakreacties tijdens dit openbaar onderzoek kunnen zowel het MER als het Beleidsplan Ruimte nog aangepast worden.

Bij de definitieve goedkeuring van het Beleidsplan Ruimte door de gemeenteraad wordt aangegeven hoe en op welke punten het plan rekening heeft gehouden met de bevindingen van de milieueffectrapportage en wat dus de rol is geweest van de milieueffectrapportage in de besluitvorming van het plan.

In het plan-MER wordt aangegeven welke stappen werden doorlopen en op welke manier en op welke punten het Beleidsplan Ruimte in de loop van het interactieve proces is aangepast op basis van de inzichten die aangeleverd werden door de MER-deskundigen.

1.4 Voorstelling van de deskundigen die het MER zullen opmaken

Het plan-MER wordt in opdracht van de stad Brugge opgemaakt door een team van erkende MER-deskundigen onder leiding van een erkende MER-coördinator. Katelijne Verhaegen

(GOP/ERK/MERCO/2020/00006) van KENTER bv neemt deze taak op, alsook de uitwerking van de MER-disciplines Mens-Gezondheid, Water en Bodem. Ze voert de coördinatie uit in samenwerking met erkend MER-deskundige en coördinator Koen Couderé (MB/MER/EDA/222 en AMV/LNE/ERK/MER/EDA-222) eveneens van KENTER bv, die ook verantwoordelijk is voor de uitwerking van de MER-disciplines Water, Bodem en Klimaat.

Daarnaast werken Mischa Indeherberg (MB/MER/EDA-677-V1 Biodiversiteit) van Mico-effect bv, Patrick Maes (MB/MER/EDA/016 - Mens-Ruimte, Mobiliteit, Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie) van Patrick Maes Consulting bv, Johan Versieren van Jovoco bv (AMV/LNE/ERK/MER/EDA-059/V5 - Lucht) en Guy Putzeys van dBA-plan (MB/MER/EDA-393 - Geluid) als erkende MER-deskundigen mee aan de opmaak van het MER.

Interne deskundigen van de Stad Brugge zijn Nele Verhiest en Tristan Gobyn, ruimtelijke planners van de cluster Omgeving, team beleid en ontwerp.

2. TOELICHTING BIJ DE CONCEPTNOTA VAN HET BELEIDSPLAN

2.1 Plaats in de procedure

Het **Beleidsplan Ruimte Brugge** is een *nieuw planningsinstrument* dat de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van de stad zal sturen en vorm geven. Het Beleidsplan zal het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (GRS) van 2006 vervangen. In tegenstelling tot dat oudere plan, probeert het niet allesomvattend te zijn, formuleert het niet meteen detailuitspraken over de stad maar in plaats daarvan zijn een aantal strategische klemtonen of krachtlijnen opgenomen die verankerd zijn in de strategische visie.

Met het Beleidsplan Ruimte Brugge streeft de stad naar een hoge levenskwaliteit voor bewoners en bezoekers. Het doel is een gezonde en een veilige stad, een stad die aantrekkelijk en inclusief is en een stad waar duurzaamheid en klimaatveiligheid ook hoog op de agenda staan. Dit betekent een stad waar diverse functies aanwezig zijn, zoals wonen, open ruimte, voorzieningen en bedrijvigheid. Nabijheid staat er centraal, de stad is bereikbaar met duurzame mobiliteitsmodi en het geheel is ingebed in een veerkrachtig landschap. De wijken spelen een sterke rol bij het realiseren van de visie.

Het BRB komt tot stand via een *interactief proces* waarbij in overleg met de voornaamste stakeholders en de bevolking, en in samenwerking met de milieueffectrapportage, achtereenvolgens een conceptnota, een voorontwerp van beleidsplan, een ontwerp beleidsplan en een definitief beleidsplan vorm krijgen. Het BRB vormt het voorwerp van de milieueffectrapportage waarvan voorliggende kennisgeving de formele start aangeeft.

Op dit moment bevinden we ons aan het begin van het proces dat moet leiden tot een definitief BRB. Het BRB in zijn definitieve vorm kennen we dus nog niet. Wat wel al bestaat is de *conceptnota* van het BRB. Dat document ligt zoals gezegd samen met deze kennisgeving ter inzage van het publiek. De conceptnota is een eerste formele stap in het planningsproces dat erop gericht is om samen met alle geïnteresseerde bewoners en actoren na te denken hoe Brugge er in de toekomst moet uitzien.

De conceptnota bevat een **strategische visie**. Die definieert de globale ruimtelijke visie van de stad en kijkt daarbij vooruit tot 2050. In de strategische visie worden een aantal **ambities** geformuleerd die later in beleidskaders zullen uitgewerkt worden, die de visie moeten vertalen naar de middellange termijn. Daarnaast zal het beleidsplan in zijn finale versie ook actieplannen bevatten, die beschrijven wat de stad concreet wil ondernemen op korte termijn.

De conceptnota is de eerste formele stap in het proces. Op basis van de conceptnota kunnen alle betrokken partijen (Bruggelingen, belangengroepen, andere besturen,...) hun opmerkingen en suggesties kenbaar maken. In de volgende fase (de voorontwerpfase), wordt de inhoud van deze conceptnota, mee op basis van de feedback uit de consultatieronde, verder uitgediept.

Op de volgende bladzijden gaan we kort in op de inhoud van de conceptnota, met nadruk op de strategische visie. Door deze informatie hier op te nemen kan deze kennisgeving als een zelfstandig document gelezen worden en hoeft men niet apart de conceptnota te lezen om een beeld te hebben van de inhoud en draagwijdte van het toekomstig Beleidsplan Ruimte Brugge. Voor wie meer details wil is het echter nog steeds aangewezen de volledige conceptnota te raadplegen.

2.2 De strategische visie

De strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Brugge definieert de ruimtelijke ambities van de stad en kijkt daarbij vooruit tot ca. 2050. Deze visie is ambitieus en toekomstbestendig en vormt een belangrijk referentiekader voor de verdere uitwerking van het ruimtelijke beleid. De operationalisering van de strategische visie zal later gebeuren door middel van beleidskaders en actieplannen. De conceptnota schetst een aanzet voor de strategische visie, die in het BRB verder zal worden uitgewerkt en verfijnd.

Het Beleidsplan Ruimte is een toekomstplan voor de ruimte in de stad. Het zal voor de komende decennia de leidraad zijn voor keuzes in de manier waarop de ruimte in Brugge verder gaat gebruikt, ingericht, georganiseerd en geordend worden. Het beleidsplan moet er voor zorgen dat oplossingen voor ruimtelijke uitdagingen gevonden worden zodat Brugge ook naar de toekomst toe een aangename leefomgeving blijft.

Met de strategische visie wordt ingezet op de koers naar het Brugge dat de stad in 2050 wil zijn. De grote lijnen van die koers werden al uitgezet op Vlaams niveau, de accenten worden nu op basis van de Brugse context gelegd.

Volgende vijf ambities zijn vooropgesteld:

- Open ruimte centraal
- Groeien in kwaliteit
- Levend en divers erfgoed
- Netwerk van buurten
- Magneet voor de regio

De vijf ambities zijn thematisch opgebouwd zonder te blijven haken aan een strikte sectorale opdeling. Oplossingen voor kwesties in verband met klimaat, mobiliteit, energie, ... zitten verweven doorheen de volledige strategische visie. De ambities zijn niet los van elkaar te zien en staan ook niet noodzakelijk in een vaste volgorde.

2.2.1 Open ruimte centraal

Open ruimte is om vele redenen essentieel. Ze verkoelt de stad, vangt overstromingsrisico's op, biedt een thuis aan flora en fauna. Ze produceert voedsel en energie, ze wordt bewandeld, bespeeld en doorfietst, ze herinnert, ze streelt het oog. Ze is allesbehalve een onbeschreven blad.

In het verleden bleef de open ruimte soms onderbelicht en er werd vaak uitgegaan van een bouwlogica. Stad Brugge keert de rollen om en zet de open ruimte in al haar diversiteit centraal.

Van de grootse landschappen aan de stadsgrenzen tot de tuinen en kleine groensnippers die binnenstad en buitenwijk van ademruimte voorzien, van de meersen en zandige bossen in het zuiden tot de polders en duinen richting zee. Dit zijn geen restjes, geen overschot aan ruimte: dit zijn de bouwstenen voor een fijnmazig ecologisch, recreatief en productief netwerk.

Brugge wordt in de 21ste eeuw met steeds groter wordende (klimaat-)uitdagingen geconfronteerd: een stijgende zeespiegel, hitte, droogte, overstromingen, verzilting van landbouwgronden, afnemende natuurwaarden. Om hier een antwoord op te bieden moet het openruimtenetwerk sterker en robuuster worden. Ook om Brugge aantrekkelijk te houden als woon- en leefomgeving is dat essentieel: open ruimte biedt rust en ontspanning, en vormt zo een belangrijk complement van een dynamische stad.

De open ruimte kan dus niet langer het residu zijn van de stedelijke ontwikkeling: ze moet die ontwikkeling zelf beginnen sturen. Stad Brugge zet een punt achter het innemen van de open ruimte.

Voortaan bepaalt een ambitieus streefbeeld voor de open ruimte de maat voor een kwaliteitsvolle groei van de stad.

Verbinding

Om naar dat streefbeeld toe te werken, herstelt en versterkt Brugge de verbindingen tussen de verschillende groensnippers. Landschappelijke gehelen, nu vooral voelbaar aan en buiten de stadsgrenzen, worden via parken, tuinen en groenelementen verder binnengetrokken in de stad. De waterstructuur biedt een bijzondere kans om, naast de klimaat- en natuurdoelstellingen, ook voor de leefomgeving een rol te spelen als drager van een wandel-, fiets- en recreatienetwerk.

Historisch gezien heeft Brugge haar ontstaan en bloei aan het water te danken, maar het besef van die waarde is niet altijd even groot geweest.

Kleinere waterlopen, zoals de Kerkebeek, werden in het verleden overwelfd voor woon- of andere ontwikkeling, waarna allerlei artificiële oplossingen de overstromingsrisico's moesten verlagen. En dat terwijl de open watervlakken één van de grote troeven van Brugge zijn: de Reien, de vaarten, de kanalen en natuurlijk de zee.

Vergroening

Binnen het raamwerk zorgt Brugge ook voor nieuwe open ruimte. Bedrijventerreinen, ziekenhuizen, openbaar domein, landbouwsites en nieuwe ontwikkelingen bieden veel potentieel voor vergroening, en kunnen naast hun hoofdfunctie ook een rol spelen als verbindingsstuk tussen grotere openruimte-gehelen. Maar ook op kleinere schaal, in (voor)tuinen en binnengebieden, wordt gewerkt aan ontharding en groene inrichting.

De diversiteit van de open ruimte staat ook hier centraal, en dat vertaalt zich in verschillende doelstellingen voor de verschillende omgevingen waar de stad uit bestaat.

Zo bieden de woonwijken in het zuiden van de stad, waar vooral aansluiting gezocht wordt met de bos- en zandstreken rondom, bijvoorbeeld heel andere kansen dan het open polderlandschap, waarin een duurzame, productieve landbouw centraal staat; en nog anders is de kust, waar een evenwicht wordt gezocht tussen haven, woongemeenschap en kwetsbare duinnatuur.

Koppelkansen

De rode draad door dit alles is de zoektocht naar koppelkansen. Brugge doorzoekt de open ruimte op mogelijkheden om functies met elkaar in verband te brengen, elkaar te doen aanvullen: landbouwgronden met natuurwaarden, korte keten met agrotourisme, de waterstructuur gekoppeld aan een zacht vervoersnetwerk, infiltratie- en bufferparken die als speelruimte dienen voor de buurt. Ruimte is schaars en moet efficiënt gebruikt worden.

In 2050 is Brugge ... een stad die zich als vanouds weer ontwikkelt rond een water- en openruimtestructuur die de stad voedt via korteketenlandbouw en energieproductie, die luwte en ontspanning biedt aan Bruggelingen en bezoeker, die een klimaatbestendig netwerk vormt voor mens, plant en dier. Brugge is een stad waar respect voor de open ruimte geen hindernis is op weg naar groei, maar juist de enige manier om die weg op een kwaliteitsvolle manier te bewandelen.

2.2.2 Groeien in kwaliteit

Om de hoge doelstellingen voor de Brugse open ruimte waar te maken, is verandering nodig in de manier waarop we over groei spreken. Brugge zal nog groeien. Ook in de toekomst zal er vraag bestaan naar plaats om te wonen, te werken, te ontspannen. Maar om die vraag op te vangen zal er niet méér ruimte ingenomen worden. Binnen de ruimte die al ingenomen is, wordt de plaats om te wonen, te werken en te ontspannen gebundeld op een zuinige, efficiënte, slimme en vooral kwaliteitsvolle manier.

Woonvormen

Brugge staat immers ook voor een woonopgave die steeds minder kwantitatief, steeds meer kwalitatief wordt. Het aantal Brugse huishoudens neemt veel sterker toe dan het aantal Bruggelingen, en onder die demografische evolutie van vergrijzing en gezinsverdunding stijgt de vraag naar andere types woningen. Die vraag wordt niet beantwoord met meer van hetzelfde, maar met een mix aan kwaliteitsvolle woonvormen op goed gelegen plaatsen.

Daarbij staat flexibiliteit centraal – de flexibiliteit om gebouwen aan te passen naar nieuwe noden en gebruiken, om er verschillende gebruiken in te verweven. Een combinatie van wonen met werken met ontspannen met genieten. Stad Brugge streeft naar een breed assortiment van woonvormen voor een breed palet aan gezinssamenstellingen: voor ieder wat wils.

Woonomgevingen

Dat betekent ook dat de slinger niet te ver mag doorslaan – het is niet de bedoeling dat elke eengezinswoning plaats ruimt voor een appartementsgebouw. Niet elke plaats is even geschikt voor verdichting: de binnenstad biedt daar, omwille van de erfgoedcontext, bijvoorbeeld minder mogelijkheden voor; de wijken aan de randen van de stad liggen vaak niet op de ideale plek om naar hogere dichtheden te streven. Het inzetten op een diversiteit aan woonomgevingen houdt juist in dat ook aandacht bestaat voor de kwaliteiten die verkavelingswijken en woonparken tot aantrekkelijke plekken maken. Stad Brugge kiest daarom voor gerichte verdichting; soms is een hogere dynamiek wenselijk, terwijl er ook voldoende plaats blijft voor luwre buurten.

Leefkwaliteit

Brugge vat de transitie naar een veelzijdiger woonaanbod aan om tegelijk te werken aan een hogere leefkwaliteit. Door meer te doen met minder ruimte komt plaats vrij voor vergroening van de stad, in de vorm van private, collectieve of publieke buitenruimte. Het biedt mogelijkheden om op een collectieve manier aan de transitie naar duurzame energie te werken, bijvoorbeeld via warmtenetten. De woonomgeving is niet monofunctioneel, er is plaats voor verweving van wonen, ondernemen en recreatie.

Het vermengen van functies maakt deel uit van de ruimtelijke kwaliteit en tegelijk zorgt de concentratie van activiteit voor een grotere dynamiek in de stad, voor een hechtere vorm van samenleven. Het delen van de stad maakt van Brugge een warmere, meer zorgzame leefomgeving. Als

erfgoedstad kan Brugge de inspiratie daarvoor putten uit een lange traditie van hergebruik, herinvulling, creatieve oplossingen in eeuwenoud stadsweefsel en gedeeld gebruik.

In 2050 is Brugge ... een stad die plaats biedt aan ieders woonwensen. Het is een gevarieerde stad, waar dynamiek en collectiviteit gepaard gaan met luwte en groene rust, bebouwde met open ruimte, beeld- met leefkwaliteit. Een stad die gedeeld wordt.

2.2.3 Levend en divers erfgoed

De Brugse binnenstad verwelkomt jaarlijks miljoenen bezoekers. Miljoenen brievenbussen ontvangen dan een postkaartje van zwanen op het Minnewater, tegen een achtergrond van middeleeuwse gebouwen. Groetjes uit Brugge! De klassieke opvatting van Brugge als erfgoedstad hangt samen met een krachtig beeld, romantisch, pittoresk, nostalgisch. Maar een postkaart is natuurlijk maar een postkaart: beperkt in omvang en perspectief, één bepaalde toestand bevroren in een momentopname, en vooral gericht op de bezoeker. Stad Brugge wil tonen dat de stad veel meer is dan dat, en zet daarom in op wat nog te vaak buiten dat beeld valt.

Ruimte

Brugge is ook kastelen, kloosters, abdijen en hoeves in het ommeland, modernisme in de stadsrand, 19de-, 20ste- en 21ste-eeuwse ingrepen in de binnenstad. Brugge is een historisch watersysteem van beken, grachten, kanalen en de zee, die mee de structuur van de stad bepalen. Brugge is ook niet-gebouwd erfgoed zoals de Groene Gordel, de Assebroekse meersen, bleek- en gemene weiden, de polders rond Ter Doest, de Vesten, de stadsparken of het duingebied. Brugge is cultuur voorbij Van Eyck, het is de Triënnale, de Biekorf. Alleen door die diversiteit te koesteren en verder in de verf te zetten blijft de stad haar aantrekkingskracht en dynamiek behouden, niet alleen voor de eenmalige bezoeker, maar ook voor de meerwaardezoeker en in de eerste plaats voor de bewoner.

Tijd

Een erfgoedstad is voor alles namelijk nog steeds een stad, en daarmee een leefomgeving die steeds in verandering is. Brugge is niet op één dag gebouwd: wat we vandaag de historische context noemen, is het resultaat van eeuwen ontwikkeling, voortbordurend op de stad. Net die gelaagdheid, dat spel van harmonie, vernieuwing en continuïteit, die levendigheid is de kern van het Brugse erfgoed. De stad heeft nooit stilgestaan, en zal dat ook in de toekomst niet doen. Gelukkig maar. Want Brugge staat voor belangrijke transities: het streven naar een efficiënter gebruik van de beschikbare ruimte, de overgang naar fossielvrije energie, klimaatneutraliteit. Dit zijn geen makkelijke opgaven, ook niet in een erfgoedcontext. Anderzijds toont het Brugse erfgoed al eeuwenlang dat het opgewassen is tegen veranderende tijden, dat het ruimte biedt voor nieuwe ideeën. Het nodigt uit tot creativiteit, pionierswerk, en vormt daarbij ook een voorbeeld voor nieuwe toevoegingen aan de stad. Kwaliteitsvol, duurzaam, flexibel en toekomstbestendig: wat we vandaag bouwen zal het erfgoed van de toekomst zijn, dus ook daar legt Brugge de lat hoog.

Gebruik

Bij dat alles staat de meerwaarde van erfgoed voor de Bruggeling voorop. Naast de toeristische waarde speelt erfgoed ook een verbindende rol als facet in de Brugse identiteit, iets waar we allemaal trots op kunnen zijn. Om die rol te versterken, gaat Stad Brugge op zoek naar (her)bestemmingen die ten dienste staan van zowel Bruggeling als bezoeker: niet als zuiver toeristische attractie, maar als bredere plek voor wonen, werken, ontmoeting, amusement of zingeving. Zowel in de historische kern als daarrond wemelt het van kansen daarvoor – tijd om ze ten volle te benutten.

In 2050 is Brugge ... een stad die met een open blik kijkt naar haar erfgoed. Creatieve, collectieve oplossingen verweven verleden en toekomst tot een coherent verhaal waarin zowel Bruggeling als bezoeker centraal staan. Brugge is een stad die de diversiteit en gelaagdheid van haar erfgoed viert, voortbordouurt aan een steeds veranderende, steeds aantrekkelijke stad voor haar inwoners.

2.2.4 Netwerk van buurten

De stad is in het verleden vaak vanuit een bestuurlijk perspectief benaderd: als een centrum met periferie, of als een verzameling deelgemeenten. Stad Brugge zet liever in op de stad zoals ze beleefd wordt, in al haar spontaniteit en complexiteit. Want elke Bruggeling ervaart de stad op een andere manier: van een kind dat zijn fantasie uitleeft in de speelruimte rond het huis tot de tiener met de stad aan zijn voeten, van jonge ouders die zich wortelen in de wijk tot wie daar, al wat grijzer, een warme en zorgende omgeving vindt. Dagelijks bewegen we ons, afhankelijk van onze noden en wensen, doorheen en rond de stad.

Thuis

Voor een groot deel van onze dagelijkse behoeften – wonen, winkelen, wandelen, werken, wiezen – bewegen we ons binnen een vrij kleine cirkel rond de woning. Het gaat deels om materiële behoeften, maar deels zijn ze ook gevoelsmatig: ze versterken het gevoel van thuis zijn in de buurt, en bij uitbreiding in de stad. Vereenzaming en zorgnood zijn geen zuiver ruimtelijke uitdagingen, maar wel problematieken waarop de ruimtelijke ordening een (gedeeltelijk) antwoord kan bieden. Dat antwoord situeert zich in hoofdzaak op het niveau van de buurt. Stad Brugge wil daarom werken aan warme, zorgende buurten, waar openbaar domein, publiek groen en patrimonium uitnodigen tot ontmoeting.

Buurt

De ruimte daarvoor bestaat al. Overal is er wel een sport-, cultureel- administratief- of dienstencentrum in de buurt, een kerk of een school die na de uren leeg staat: gebouwen met een potentieel dat vandaag zelden ten volle benut wordt. Ook (erfgoed)sites die hun huidige functie verliezen, vormen een opportuniteit om ontmoetingsruimte te creëren. Het is vooral zaak al die ruimte zo multifunctioneel mogelijk in te vullen, en te kiezen voor de juiste voorzieningen op de juiste plek. Activiteiten concentreren, functies verweven en infrastructuur delen bespaart niet alleen plaats, het zorgt ook voor nieuwe mogelijkheden, nieuwe contacten tussen leefwerelden die elkaar anders misschien nooit zouden kruisen. En al die nabijheid leidt tot de meest duurzame vorm van verplaatsing: de verplaatsing die we niet moeten maken.

Stadsregio

Maar natuurlijk speelt ons leven zich niet volledig in eigen buurt af. We gaan ook naar het ziekenhuis in Sint-Pieters of Assebroek, een tentoonstelling in het centrum, de hogeschool in Sint-Michiels, het zwembad in Sint-Andries of de strandcabine in Zeebrugge. Voor dit soort voorzieningen zijn we bereid grotere afstanden af te leggen, en het is dan ook niet nodig of zelfs wenselijk om ze te dupliceren in elke wijk.

Integendeel: ze vullen elkaar aan, zijn complementair op stads- of regionaal niveau. Hier ontmoet heel Brugge en omstreken elkaar, en dat geeft juist kleur en samenhang aan (de verschillende delen van) de stad. Wel wil Stad Brugge ook de langere verplaatsingen van en naar deze voorzieningen zo veilig, vlot, aangenaam en duurzaam mogelijk maken.

Daarvoor zet de stad in op een wandel- en fietsvriendelijke omgeving, op hoogwaardig openbaar vervoer, deelmobiliteit, en op een goede locatiekeuze voor voorzieningen met een grotere aantrekkingskracht.

In 2050 is Brugge ... een stad waar Bruggelingen thuis zijn. Een stad waar openbaar domein, publiek groen en patrimonium uitnodigen tot ontmoeting, waar dagelijkse voorzieningen gebundeld zijn, steeds in de buurt. Waar ook lange verplaatsingen vlot, aangenaam, duurzaam en veilig verlopen. Brugge is een stad op mensenmaat, een stad van complementaire buurten.

2.2.5 Magneet voor de regio

Brugge is een bloeiende stad. Ze telt meer arbeidsplaatsen dan actieve bevolking, wat betekent dat bewoners van buur- of andere gemeenten naar Brugge komen om te werken. En natuurlijk trekt Brugge ook buiten de werkuren bezoekers, die komen winkelen, studeren, een concert bijwonen in het concertgebouw of Club, Cercle dan wel beide aanmoedigen tijdens een bekermatch. De stad vervult de rol van een economische aantrekkingspool op verschillende niveaus: lokaal, regionaal en met het toeristisch centrum en de zeehaven van Zeebrugge zelfs internationaal.

Stromen

Met die aantrekkingskracht komen allerlei stromen: stromen van geld en energie, van activiteit, vervoers-, mensen-, goederenstromen. Stromen van, naar en door de stad. Het hoogtepunt van de Brugse dynamiek concentreert zich rond de plekken waar al die stromen samenvloeien.

In de middeleeuwen was dat de zee – via haar haven aan de Noordzee ontwikkelde Brugge zich tot het economische middelpunt van de wereld. Die positie is lang behouden door kanalen voor de binnenvaart aan te leggen zoals het Kanaal Gent-Oostende en het Boudewijnkanaal. Elke waterweg heeft vandaag nog zijn betekenis, zijnde toeristisch, recreatief of economisch.

De komst van het spoor beïnvloedde de economie, de demografie, het sociale en culturele leven. Met de uitbreiding van het wegennet sloeg de ontsluiting voor wegverkeer, in de vorm van de Expresweg, de maat.

Kanaliseren

Het resultaat van dat alles is een concentratie van bovenlokale activiteit die zich grotendeels aan de westzijde van de stad en langs een noord-zuidas bevindt van Zeebrugge tot de zuidelijke stadsgrens. Water-, spoor- en wegverbinding komen er samen, de stad zet in om het potentieel uit te bouwen om tegelijk de dynamiek verder te concentreren en de (vervoers-) stromen te verduurzamen. Grote ontwikkelingen worden ook in de toekomst naar de westzijde gekanaliseerd.

Goed nabuurschap

Daarbij verdienen koppelkansen bijzondere aandacht. Grootschalige infrastructuur en voorzieningen hebben een economische meerwaarde, maar kunnen nog meer bijdragen aan een aangename leefomgeving. In plaats van ze te isoleren van hun omgeving, zoals vroeger gebruikelijk was, zoekt Brugge actief naar een goed nabuurschap tussen deze functies en de wijk of open ruimte eromheen, met meerwaarde aan beide zijden.

Natuurlijk hangt de vorm die deze meerwaarde concreet krijgt sterk af van de omgeving waar het over gaat en de noord-zuidzone is allesbehalve uniform. Waar de binnenstad, Sint-Michiels, Sint-Andries, Sint-Pieters of de binnenhaven deel uitmaken van deze zone, zoeken we een win-win met zorg- of onderwijsinstellingen, met bedrijven met stedelijke allure, met alternatieve vormen van cultuur en ontspanning.

Dit biedt ook kansen voor een verbreding van de productiviteit op maat van de stad, in de maakindustrie, dienstverlening of creatieve sectoren. In deze zone liggen ook mogelijkheden om de open ruimte te versterken: een biodivers bedrijventerrein vormt bijvoorbeeld een verbinding in een ecologisch netwerk.

In 2050 is Brugge ... een stad waar hoge dynamiek samengaat met meerwaarde voor de leefomgeving. Grote voorzieningen en stromen zijn gekanaliseerd rond water, spoor en weg, van het zuiden van de stad tot aan zee. Steeds rekening houdend met de diversiteit aan omgevingen waar ze doorstromen, gaan ze een versterkende relatie aan met buurt, stad en open ruimte.

2.3 Beleidskaders

Een beleidsplan ruimte bestaat naast de strategische visie ook uit een of meerdere beleidskaders. Deze moeten steeds passen binnen de vastgelegde strategische visie.

Specifieke beleidskaders, die voor Brugge in een latere fase zullen ontwikkeld worden, zullen dan verder aantakken op de strategische visie en zullen een meer concrete, actiegerichte invulling geven aan het kader. Zij beantwoorden de 'hoe'- en 'met wie'-vragen, en stippelen in kortere termijnen de weg uit naar het toekomstbeeld van de strategische visie.

De beleidskaders zullen uitgewerkt worden in de loop van 2022 met als doel om ze samen met de strategische visie definitief goed te laten keuren tegen eind 2023.

3. METHODOLOGISCHE AANDACHTSPUNTEN VOOR DE MILIEUBEOORDELING

3.1 Afbakenen van het studiebereik (scoping)

Het afbakenen van het studiebereik moet ertoe bijdragen dat gefocust wordt op de essentie. Dit wil zeggen dat de milieueffectrapportage toegespitst wordt op zaken die er echt toe doen in het kader van een onderbouwde besluitvorming over het Beleidsplan Ruimte. Zware documenten en onnodig lange teksten worden op die manier vermeden.

Het afbakenen van het studiebereik heeft betrekking op enerzijds *wat* we gaan bestuderen (welke effecten zijn mogelijk relevant?) en anderzijds *hoe* we dat gaan doen (hoe bepalen we hoe belangrijk een effect is?).

Op dit moment kan nog geen definitief antwoord op deze vragen gegeven worden. Het strategisch Beleidsplan Ruimte, dat het voorwerp van het MER zal uitmaken, is immers nog niet in zijn finale vorm beschikbaar. Op basis van de conceptnota kunnen we al wel een eerste afbakening doorvoeren van de milieuthema's die meer dan waarschijnlijk relevant zullen zijn in het kader van het MER. Het valt niet uit te sluiten dat deze inzichten nog zullen evolueren in de loop van het proces. Dat hoort bij de interactieve manier waarmee de opmaak van het Beleidsplan Ruimte Brugge en het MER worden opgevat.

Tabel 3-1 geeft voor de verschillende milieuthema's weer welke effecten op het strategische niveau van de beoordeling van het Beleidsplan Ruimte waarschijnlijk relevant en potentieel aanzienlijk kunnen zijn, in positieve of negatieve zin. In hoofdstuk 6 wordt hier verder op ingegaan.

3.2 Diepgang van de milieubeoordeling

De beoordeling die in het kader van het plan-MER voor het Beleidsplan Ruimte Brugge zal opgemaakt worden is bij uitstek een strategische effectbeoordeling. De nadruk ligt op effecten die relevant zijn voor de besluitvorming over het beleidsplan.

Concreet betekent dit onder meer dat in het milieueffectrapport in de eerste plaats zal gebruik gemaakt worden van bestaande gegevens (er worden bv. geen metingen uitgevoerd), dat de effectbeschrijving en -beoordeling overwegend niet-kwantitatief zal zijn, en dat er geen uitspraken zullen gedaan worden op een hoog ruimtelijk detailniveau⁵. Dit houdt ook in dat de onzekerheid op bepaalde uitspraken groter kan zijn dan het geval zou zijn bij een milieueffectbeoordeling met het detailniveau van een project.

De inzet van modellen (bijvoorbeeld geluids- of luchtkwaliteitsmodellen) heeft op het strategisch niveau van het Beleidsplan Ruimte weinig zin. Het zou slechts leiden tot een 'vals' gevoel van nauwkeurigheid, vermits de inputgegevens om de impact van het plan op een correcte manier te modelleren ontbreken. Deze details zijn overigens ook niet nodig om een goed (strategisch) beeld te krijgen van de milieu-impact van het Beleidsplan Ruimte. Verderop in deze kennisgeving wordt verduidelijkt waar de toetsing van het plan op gebaseerd is (zie hoofdstuk 5), en wordt voor de verschillende milieuthema's beschreven welke milieueffecten mogelijk relevant kunnen zijn, en dus onderdeel moeten uitmaken van het onderzoek in het MER (hoofdstuk 6).

⁵ Ruimtelijke indicatoren waar het BRB een invloed op heeft, zeker deze die relevant zijn voor het bereiken van beleidsdoelstellingen binnen andere thema's (bv. klimaat), kunnen in de mate van het mogelijke uiteraard wel gekwantificeerd worden. De indicatoren die in aanmerking komen zullen in de loop van het proces nader gedefinieerd worden.

Tabel 3-1 Scoping op hoofdlijnen van de verschillende MER-thema's voor de strategische milieubeoordeling van het Beleidsplan Ruimte Brugge

Thema	Aard van de potentieel aanzienlijke effecten die op strategisch niveau kunnen beoordeeld worden
Bodem en Water	<p>Het beleidsplan ruimte legt de strategische keuzes met betrekking tot bodemgebruik vast voor de komende jaren. Dit heeft invloed op onder meer verharding en bodemkwaliteit. Ook het watersysteem zal de invloed ondergaan van keuzes bij de inrichting van de ruimte. Zo heeft het beleidsplan ruimte een invloed op de aanvulling en het behoud van (zoete) watervoorraden, het vermijden van droogte (door verharding, grondwateronttrekkingen, wijzigingen in grondwaterstromen ...) en waterschaarste, de structurele aanpak van overstromingen en wateroverlast, en het bereiken van een goede waterkwaliteit. Tegelijkertijd werkt het watersysteem ook ruimtelijk structurerend.</p>
Mobiliteit	<p>Het beleidsplan ruimte maakt strategische ruimtelijke keuzes, die hebben een rechtstreekse impact op de modale keuze, de algehele verplaatsingsbehoeften en het transportnetwerk. Ook de mate van nabijheid, bereikbaarheid en het leefbaarheidsgevoel worden op die manier beïnvloed.</p> <p>Kwantitatieve uitspraken over de verkeersgenererende effecten en de verkeersafwikkeling van het plan kunnen echter niet gedaan worden, omdat de beleidskeuzes die in het plan worden beschreven niet ruimtelijk specifiek genoeg zijn.</p>
Luchtkwaliteit	<p>Het beleidsplan ruimte zal voor tal van sectoren en omgevingen directe of indirecte gevolgen hebben die een relatie hebben met de emissies en impact op luchtkwaliteit. Emissies zijn hierbij te linken aan mobiliteit, gebouwverwarming en emissies van diverse economische sectoren.</p> <p>Strategische ruimtelijke keuzes die invloed hebben op verplaatsingsbehoeften, multimodale bereikbaarheid, keuze van transportmiddel en de structuur van het transportnetwerk hebben bijvoorbeeld een rechtstreekse impact op verkeersemissies. In functie van de locatie waar deze verkeersemissies optreden (aard en type gebouwen in de omgeving, afstand bebouwing tot de weg,.....) kunnen gelijkaardige emissies aanleiding geven tot een aanzienlijk verschillende impact op de luchtkwaliteit.</p> <p>Ook keuzes op het vlak van de lokalisatie van bewoning en van woonvormen bepalen mee de lokale emissies bij o.a. gebouwverwarming. De hoogte van deze gebouwen, gelinkt met de locaties waar verwarmingsemissies optreden, hebben hierbij eveneens een invloed op de impact op de luchtkwaliteit. Net als de aard van de omgeving die mee de dispersie van de verontreiniging bepaalt.</p> <p>De wijze waarop de ruimte ingevuld wordt bepaalt dan ook in belangrijke mate de impact van lokale emissies.</p>
Geluidskwaliteit/-omgevingsgeluid	<p>Het beleidsplan ruimte heeft waarschijnlijk slechts een beperkte invloed op de geluidsemissies van de voornaamste hinderbronnen in de stad en in de buitengebieden (onder meer verkeer op hoofdwegen en spoorverkeer), aangezien die mee door bovenlokaal beleid bepaald worden. Op lokaal niveau kan er wel een effect zijn, als bijvoorbeeld wijken autolouwer worden als gevolg van een grotere nabijheid van de voorzieningen. Ook kan het beleidsplan ruimte via keuzes op het vlak van ruimtelijke inrichting een invloed hebben op de mate waarin de 'receptoren' (bv. woonwijken) daadwerkelijk hinder kunnen ondervinden. Door het plan kan er extra bescherming ingebouwd worden om bijvoorbeeld stiltebeleving/stiltegebieden te verbeteren of geluidluwe zones te voorzien. Kwantitatieve uitspraken over de (eventuele) geluidseffecten (in positieve of negatieve zin) van het plan kunnen echter niet gedaan worden, omdat de beleidskeuzes die in het plan worden beschreven niet ruimtelijk specifiek genoeg zijn om ze te kunnen onderwerpen aan een geluidsmodellering. Geluid wordt wel als een aparte discipline behandeld om voldoende gewicht aan de evaluatie te geven.</p>
Klimaat	<p>Het beleidsplan ruimte kan voor tal van sectoren en omgevingen directe of indirecte gevolgen hebben die een relatie hebben met de emissie of vastlegging van broeikasgassen (mitigatie), of met het verhogen van de weerbaarheid van de omgeving (adaptatie).</p> <p>Strategische ruimtelijke keuzes die invloed hebben op verplaatsingsbehoeften, multimodale bereikbaarheid, keuze van transportmiddel en de structuur van het transportnetwerk hebben bijvoorbeeld een rechtstreekse impact op verkeersemissies. Ook keuzes op het vlak van de lokalisatie van bewoning en van woonvormen bepalen mee hoeveel broeikasgassen op het grondgebied van de stad worden uitgestoten. De manier waarop wordt omgegaan met (wijzigingen in) landgebruik en -beheer en met verharding (ook en met name in het buitengebied) is ook een belangrijk</p>

Thema	Aard van de potentieel aanzienlijke effecten die op strategisch niveau kunnen beoordeeld worden
	<p>aandachtspunt. Het beleidsplan ruimte vormt ook een waardevol instrument in het streven naar een klimaatrobuuste stad, in die mate dat het oplossingen kan bieden voor klimaatgerelateerde effecten (hitte, wateroverlast, droogte, achteruitgang van de biodiversiteit, ...) en ook kan bijdragen aan de weerbaarheid van de stad aan die effecten, en aan de ecologische, sociale en economische gevolgen ervan.</p>
Biodiversiteit	<p>Het beleidsplan ruimte zal het kader vormen voor de invulling van open ruimte en het gebruik van bestaande groengebieden in de stad. Op die manier kan er een invloed zijn op de oppervlakte aan waardevolle vegetaties en leefgebied van soorten. Ook op het vlak van natuurverbinding of net barrièrewerking kan dit een belangrijke invloed hebben. Daarnaast vormt ook potentiële verstoring een belangrijk aandachtspunt. Indien belangrijke effecten verwacht worden in andere disciplines (bodem, water, lucht, geluid) kan dit ook doorwerken naar biodiversiteit.</p> <p>Bijzondere aandacht zal gegeven worden aan de meest beschermde gebieden in of aangrenzend aan de gemeente. Bijzondere aandacht gaat hierbij bijvoorbeeld naar de verschillende watersystemen in het plangebied.</p> <p>Naast het inschatten van effecten op 'de grote natuur' zal ook nagegaan wordt in hoeverre het beleidsplan een meerwaarde voor natuur kan hebben binnen bestemmingen die niet in de eerste plaats een natuurfunctie beogen maar waarvoor het 'horizontaal natuurbeleid' van toepassing is. Dat wil zeggen dat ook via andere thema's zoals ruimtelijke ordening, klimaat, gezondheid en welzijn, waterbeleid, erfgoed, recreatie, ... aan natuurbescherming en -versterking kan gewerkt worden.</p>
Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie	<p>Het beleidsplan ruimte legt de strategische keuzes met betrekking tot de ruimtelijke ontwikkeling vast voor de komende jaren. Aangezien landschap bij uitstek de visuele verschijningsvorm vormt van deze ruimtelijke ontwikkelingen, heeft dit bijgevolg impact op het landschap. De acties om tot de gewenste ruimtelijke ontwikkeling te komen, kunnen op hun beurt impact hebben op het bouwkundig erfgoed en archeologie.</p>
Ruimtelijke aspecten	<p>In dit thema zal voornamelijk gekeken worden naar de effectgroep 'ruimtegebruik en gebruikskwaliteit' binnen de strategische keuzes die in het beleidsplan ruimte worden gemaakt. Op welke manier zal in de toekomst met de ruimte worden omgesprongen en voor welke functies wordt bijkomende ruimte gezocht?</p>
Gezondheid	<p>Keuzes met betrekking tot een kwaliteitsvolle en duurzame inrichting van de ruimte kunnen een invloed hebben op de lichamelijke en geestelijke gezondheid van de bevolking: voorbeelden zijn de aanwezigheid en de toegankelijkheid van groen (niet alleen in de open ruimte, maar ook in de bebouwde omgeving), het voorkomen of milderen van hitte-effecten, de mildering van geluidsoverlast of een verbetering van de luchtkwaliteit, de beschikbaarheid en toegankelijkheid van recreatieve en ontspanningsmogelijkheden, ... Deze effecten, voor zover toe te schrijven aan het beleidsplan ruimte, zullen beschrijvend in beeld gebracht worden. Hierbij moet wel de kanttekening gemaakt worden dat gezondheid een complex en holistisch gegeven is, dat ook beïnvloed wordt door factoren die zich buiten de scope van een beleidsplan ruimte of buiten de grenzen van de stad bevinden en die elk op zich ook evolueren. Het verkregen beeld zal dus noodzakelijkerwijze partieel zijn.</p> <p>Vanuit het MER kunnen ook suggesties gedaan worden met betrekking tot de vraag hoe ruimtelijke beleidsplanning kan bijdragen aan een omgeving die robuuster is ten aanzien van het uitbreken van besmettelijke ziektes. Het belang hiervan is recent nog aangetoond door de Coronacrisis.</p>

Hierbij moet opgemerkt worden dat het plan-MER voor het beleidsplan ruimte niet de 'laatste kans' vormt om een milieueffectbeoordeling uit te voeren. Naarmate het BRB doorwerkt in ruimtelijke uitvoeringsplannen, andere plannen en uiteindelijk, projecten, zullen andere en meer gedetailleerde milieueffectrapporten uitgewerkt worden. Er is dus voldoende garantie dat uiteindelijk de volledige impact van het plan op een voldoende gedetailleerde manier in beeld zal worden gebracht.

Het MER zal de milieugevolgen (positief en negatief) van de operationalisering van het Beleidsplan Ruimte Brugge in beeld brengen. De aard van de effecten valt in de meeste gevallen helder te omschrijven. Hoe belangrijk die effecten zijn hangt echter ook af van onder meer de evolutie van externe factoren. Om die reden zullen we bij de beschrijving van de effecten steeds aangeven binnen welke marges we effecten kunnen verwachten en onder welke voorwaarden de beschreven effecten inderdaad tot uiting zullen komen.

3.3 Beschrijving van de referentiesituatie

In het kader van de milieubeoordeling worden de effecten van het Beleidsplan Ruimte Brugge voor elk thema vergeleken met de referentiesituatie. De referentiesituatie is normaal gezien de situatie in het richtjaar (2050) van het beleidsplan. Om deze referentiesituaties te kunnen beschrijven moet vertrokken worden van de huidige situatie en moeten de gekende autonome en gestuurde ontwikkelingen die in de periode tussen vandaag en het referentiejaar plaatsvinden mee in rekening gebracht worden. Het gaat hier om ontwikkelingen die sowieso plaatsvinden, ook als het beleidsplan (en de acties die eruit voortvloeien) niet zou uitgevoerd worden.

De moeilijkheid bij deze benadering is dat het quasi onmogelijk is de autonome en gestuurde ontwikkelingen die tussen vandaag en het referentiejaar zullen plaatsvinden nauwkeurig in te schatten. Er zijn immers veel onbekende factoren die een rol kunnen spelen: ruimtelijk beleid op hoger beleidsniveau, invloed van andere beleidsdomeinen, technologische en maatschappelijke ontwikkelingen, andere 'autonome' evoluties,

Omwille van deze moeilijkheid zullen we in de praktijk de huidige situatie (2022) als basis voor de referentiesituatie beschouwen⁶. De effecten van het beleidsplan ruimte worden dus in principe vergeleken met de situatie vandaag. Ontwikkelingen waarvan de realisatie op relatief korte termijn al zeker is (omdat er bijvoorbeeld concreet uitgewerkte plannen voor bestaan) worden echter ook verondersteld deel uit te maken van de referentiesituatie.

Ontwikkelingen die plausibel zijn maar waarvan de realisatie nog onzeker is, en waarover ook pas over wat langere termijn zekerheid zal zijn, worden, voor zover hun impact potentieel belangrijk is, meegenomen in een zogenaamd ontwikkelingsscenario. Dat houdt in dat in het MER een uitspraak wordt gedaan over de mate waarin de effectbespreking zou wijzigen als deze ontwikkelingen zouden gerealiseerd worden.

Het is ook belangrijk te weten of de autonome en gestuurde evoluties ons dichterbij het bereiken van de doelstellingen van het beleidsplan ruimte, dan wel ze tegenwerken. In het tweede geval zal de rol van het beleidsplan uiteraard des te belangrijker zijn. Voor elk milieuthema (zie verder in hoofdstuk 4) zal in het MER dus een beknopte beschrijvende 'doorkijk' gegeven worden van de manier waarop we verwachten dat de situatie gaat evolueren, en van de factoren die daarbij een rol kunnen spelen.

3.4 Alternatieven

Het onderzoek van alternatieven en varianten is normaal gesproken een vast onderdeel van de m.e.r procedure en wordt voorgeschreven in de regelgeving. Hierbij wordt een 'basisplan of project' voorgedragen waarvoor alternatieven worden ontwikkeld en beoordeeld. De 'Handleiding alternatieven in m.e.r.' definieert een alternatief als 'een andere manier om de doelstelling(en) van het basisplan of het -project te bereiken'. Belangrijk hierbij is dat een alternatief eenzelfde doelstelling moet hebben als het basisplan of -project.

⁶ In de praktijk zullen de meest recente beschikbare gegevens gebruikt worden voor het in beeld brengen van de huidige situatie.

In dit MER worden in principe geen alternatieven voor het Beleidsplan Ruimte Brugge als geheel bestudeerd. Het beleidsplan ruimte komt immers tot stand via een grondig gevoerd interactief proces, waarbij meerdere pistes worden verkend, maar de 'beste' opties uiteindelijk worden gekozen. In die zin vormt het BRB een 'geoptimaliseerd' antwoord op de uitdagingen die aan de basis liggen van het plan. Door de wisselwerking tussen het plan-MER en de opmaak van het beleidsplan worden tijdens het proces vanuit de milieubeoordeling suggesties voor verfijning van het plan of voor alternatieven of varianten van bepaalde strategieën gedaan, die kunnen meegenomen worden bij de totstandkoming van het plan. Via het MER worden dus de verschillende alternatieve 'bouwstenen' van het plan op hun merites beoordeeld en die beoordeling komt tot uiting in de uiteindelijke keuzes die gemaakt worden.

3.5 Wisselwerking tussen planvorming en milieueffectbeoordeling

Opdat het MER daadwerkelijk zou doorwerken in de uitwerking van en de besluitvorming over het BRB is het nodig dat we afstappen van het idee van een MER als een ex-post beoordelingsinstrument. Het m.e.r.-proces zal dan ook zoveel mogelijk en van bij het begin geïntegreerd worden in het proces van de planvorming. Het is de bedoeling dat het daarbij zijn rol speelt als een positieve, interactieve en iteratieve methode die helpt garanderen dat de duurzaamheidsgedachte diepgaand geïntegreerd wordt in het ruimtelijk beleidsplan dat uiteindelijk tot stand zal komen.

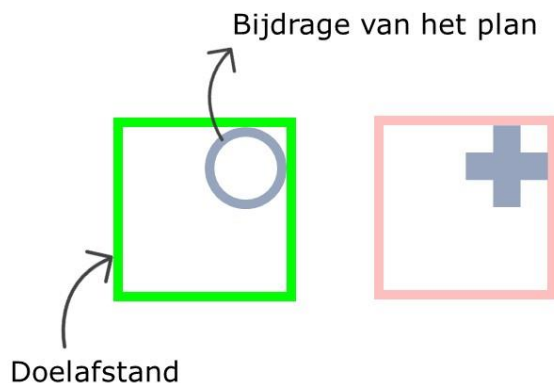
De doorwerking van het MER (en de ruimtelijke vertaling van de bevindingen ervan in de beleidskaders en acties) gebeurt dus niet onder vorm van de klassieke 'milderende maatregelen', maar door een voortdurende wisselwerking doorheen het proces. Het resultaat van deze benadering is dat het finale BRB zo goed mogelijk zal aansluiten bij de realisatie van de doelstellingen van een aantal beleidsdomeinen, zo weinig mogelijk neveneffecten zal hebben, maximaal klimaatrobuust zal zijn en maximaal zal bijdragen aan de principes van duurzame ontwikkeling. Uitdagingen op het vlak van milieu en klimaat kunnen daarbij de motor vormen voor een duurzame stedelijke ontwikkeling. Het (finale) plan-MER zal zich niet beperken tot die vaststelling, maar zal ook documenteren hoe deze verschillende bekommernissen in de loop van het proces op de agenda kwamen en hoe de oplossingen ervoor geïntegreerd werden in het beleidsplan.

De 'beoordeling' van het beleidsplan ruimte gebeurt dus niet onder vorm van een eenmalig, ex-post document, maar in verschillende stappen doorheen het proces, onder vorm van een permanente dialoog tussen de initiatiefnemer, de ontwerpers en het MER-team en met inspraak van de bevolking en de relevante actoren.

3.6 Het beoordelen van de effecten

De verschillende beleidsdoelstellingen op Europees, Vlaams of provinciaal niveau of op het niveau van de stad vormen het ijkpunt voor de beoordeling van de effecten van het Beleidsplan Ruimte Brugge. De mate waarin deze doelstellingen mee door toedoen van het beleidsplan ruimte worden behaald wordt beoordeeld.

De beoordeling wordt voor elk van de te onderzoeken thema's en subthema's samengevat onder de vorm van een symbool, zoals weergegeven in onderstaande figuur.



De kleur van het *venster* geeft daarbij de nog af te leggen weg ('doelafstand') voor de beleidsdoelstellingen van het (sub)thema weer. Het gaat hierbij om de nog af te leggen weg *zonder*

rekening te houden met de impact van het beleidsplan zelf. Het grijze symbool binnen het venster geeft een indicatie voor het belang van het effect van het beleidsplan ruimte op het (sub)thema.

Deze combinatie laat toe enerzijds aan te geven op welke punten het BRB goed scoort, maar zet tegelijk deze score af tegen de nog af te leggen weg vooraleer de doelstellingen bereikt zijn.

Hierbij wordt volgende legende gebruikt:

DOELAFSTAND		BEOORDELING	
	De doelstelling wordt gehaald		Sterk positieve bijdrage
	De doelstelling is in zicht		Positieve bijdrage
	De doelstelling is nog veraf		Beperkte tot geen bijdrage
	De doelstelling is nog zeer veraf		Negatieve bijdrage

Een positieve bijdrage van het BRB betekent niet in alle gevallen dat het bereiken van de doelstelling substantieel dichterbij komt, juist omdat het bereiken van die doelstelling van tal van andere autonome en beleidsgestuurde evoluties kan afhangen. We doen dan ook in de meeste gevallen geen uitspraak over de nog af te leggen weg na realisatie van het beleidsplan. Het is echter duidelijk dat bij een aanzienlijke 'doelafstand' en een relatief beperkte bijdrage van het BRB de nog af te leggen afstand niet veel zal verminderen. Is het doel in zicht en de bijdrage van het beleidsplan aanzienlijk, dan kan er uiteraard wel van uitgegaan worden dat de nog af te leggen afstand substantieel zal verkleinen bij implementatie van het BRB. In bepaalde gevallen (bv. klimaatbeleid van de stad) kan de rol van het beleidsplan zelfs overheersend zijn voor het bereiken van bepaalde doelstellingen.

Hoe belangrijk de effecten van het BRB in werkelijkheid zullen zijn hangt zoals gezegd af van een aantal (deels externe) factoren, waaronder de mate waarin de beleidslijnen en acties die de kern uitmaken van het beleidsplan ruimte in de praktijk ook daadwerkelijk geïmplementeerd worden, wat ook samenhangt met de bevoegdheden en actiemogelijkheden die de stad in stelling kan brengen.

Daarnaast is het eigen aan de strategische aard van het BRB dat duidelijk is *wat* men wil bereiken en dat op hoofdlijnen ook gekend is *hoe* met dat wil doen, maar dat een doorvertaling naar concrete acties vaak (nog) niet ten volle gebeurt is.

Tenslotte moet ook aangegeven worden dat (zoals ook blijkt uit de hierboven voorgestelde beoordelingssystematiek) naast de reële bijdrage die het BRB kan leveren, er andere beleidsgestuurde maar ook autonome ontwikkelingen zijn die kunnen maken dat het bereiken van de overkoepelende beleidsdoelstelling dichterbij komt of eerder veraf blijft. Het belang van de relatieve bijdrage van het Beleidsplan Ruimte Brugge hieraan kan sterk verschillend zijn van geval tot geval.

4. BESCHRIJVING VAN DE OMGEVING VANDAAG

In dit hoofdstuk geven we weer wat de huidige toestand is op het grondgebied van de stad Brugge. Dit helpt de omgevingscontext te begrijpen waarbinnen het beleidsplan ruimte zijn invloed uitoefent en vestigt de aandacht op specifieke (kwetsbare) gebieden of deelthema's.

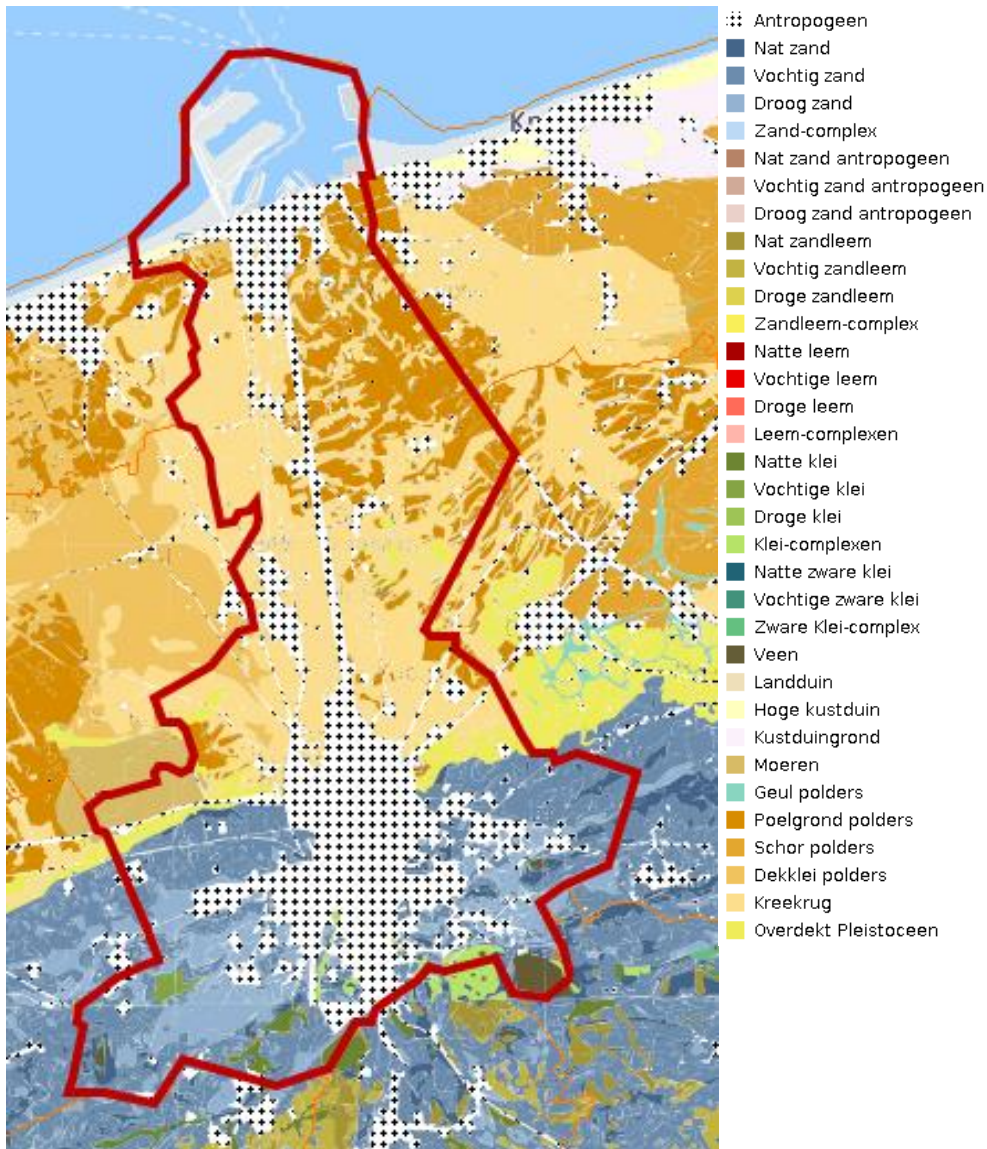
4.1 Bodem en water

4.1.1 Bodem en reliëf

De topografische hoogte binnen het grondgebied van de gemeente Brugge varieert van ca. 2,5 tot 4 m TAW⁷ in de polders, 4 tot 6 m in het stedelijk gebied (Zeebrugge en Brugge), 7 tot 8 m in de Voorhaven en ca.6 m tot 10 m in de achterhaven. In de meest zuidwestelijke tip van de gemeente, langs de E40 ligt het hoogste punt (ca. 21 m TAW). Geografisch gezien ligt het stedelijk gebied van Brugge ligt in de zandstreek, het gebied ten noorden er van (met het havengebied) behoort tot de kustpolders en ten noorden ervan, langs de kust komt de smalle duinstreek voor. De stuifzandrug Oudenburg-Stekene, een historische relict van duinengordel is enkele km breed en tot 10 m hoog, vormt de scheiding tussen de vlakke kustpolders en de zuidelijke licht hellende zandstreek.

Figuur 4-1 geeft een beeld van de voorkomende bodemtypes volgens de bodemkaart (bron: Geopunt). In het noordelijk deel komen voornamelijk kreekruiggronden (Oudland- en Middellandpolders, zware klei tot klei) en (uitgeveende) poelgrond polders (klei tot zware klei) voor, in het zuidelijk deel komen hoofdzakelijk vochtige tot droge zandgronden voor. In het stedelijk en havengebied is het bodemprofiel verstoord door vergraving, ophoging en afdekking van de oorspronkelijke bodem. Gezien de bodemkaart opgemaakt werd voor de aanleg van de achterhaven zijn een groot deel van de poldergronden ten oosten van het Boudewijnkanaal ondertussen opgehoogd, met uitzondering van de Dudzeelse polder.

⁷ TAW of 'Tweede Algemene Waterpassing' is een maat voor het topografisch peil van een locatie en komt op hoofdlijnen overeen met wat in het courant taalgebruik 'meter boven de zeespiegel' wordt genoemd.



Figuur 4-1 Bodemtypes op Brugs grondgebied volgens de vereenvoudigde bodemkaart

4.1.2 Hydrografie

Brugge behoort tot het bekken van de Brugse Polders dat tot het stroomgebied van de Schelde behoort maar dat eerder atypisch is door de aanwezigheid van veel kanalen en vaarten. De geografie bepaalt dat de waterlopen in ongeveer twee klassen kunnen worden verdeeld: polderwaterlopen in het noordelijk deel van het bekken en laaglandbeken in het zuidelijk deel.

In de zandstreek ten zuiden van Brugge, gebeurt de afwatering door het nog relatief natuurlijk bekenstelsel. Deze laaglandbeken zijn in oorsprong natuurlijk maar werden op hun midden- en benedenlopen veelal rechtgetrokken en ze monden uit in een kanaal. In de polderstreek gebeurt de afwatering via het kunstmatig slotenstelsel in de polders. Het water wordt kunstmatig op een vooropgesteld peil gehouden. Het poldergebied ligt lager dan het vloedpeil van de zee. Op geringe diepte is brak water in de ondergrond aanwezig.

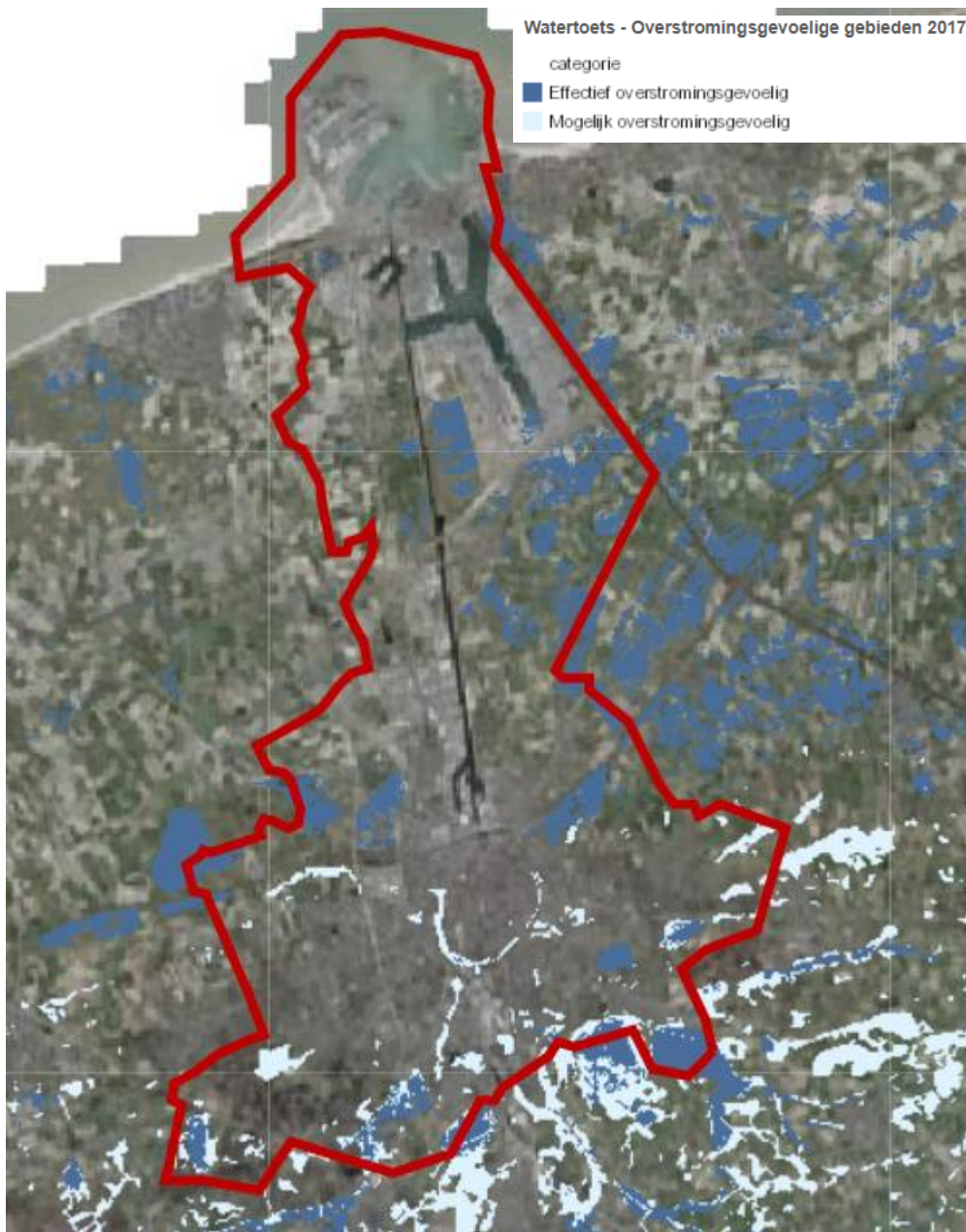
De waterafvoer gaat globaal rechtstreeks of onrechtstreeks via kanalen naar de Noordzee (Figuur 4-2). Het kanaal Gent-Oostende, het Afleidingskanaal van de Leie en het Leopoldkanaal vormen de hydrografische slagaders van het bekken. Deze kunstmatig aangelegde kanalen voeren enerzijds gebiedsvreemd water afkomstig van het Bekken van de Leie door. Anderzijds monden in deze kanalen een aantal laaglandbeken en polderwaterlopen uit. Het Boudewijnkanaal verbindt Brugge met Zeebrugge.



Figuur 4-2 Belangrijkste kanalen en waterlopen

4.1.3 Overstromingen en wateroverlast

In het kader van het decreet op het integraal waterbeheer is het systeem van de watertoets in het leven geroepen. Systematisch wordt hierin nagegaan welke gebieden watergevoelig zijn op basis van de effectief en mogelijk overstromingsgevoelige gebieden. Figuur 4-3 toont beide types binnen het grondgebied van de stad Brugge. Effectief overstromingsgevoelige gebieden komen vooral voor in de laaggelegen poldergebieden ten zuiden van het havengebied (Dudzele), langs het Molengeleed en Blauwe Torengleed ten noordwesten van Brugge en tussen het kanaal van Brugge naar Sluis en het Zuidervaartje ten noordoosten van Brugge en ten zuiden van het stedelijk gebied langs de Kerkebeek en Sint-Trudoledeken (Assebroekse meersen).



Figuur 4-3 Indicatie van risicozones voor overstromingen (bron: Geopunt)

4.1.4 Droogte

Ten gevolge van klimaatverandering waren de afgelopen zomers droog en warm, met aanhoudende neerslagtekorten, historisch lage grondwaterstanden, lage waterpeilen en afvoeren en een verminderde waterkwaliteit. Waterschaarste- en droogte wordt opgevolgd via indicatoren op basis waarvan beheermaatregelen genomen worden. Zowel in de zomer en het najaar van 2018 en 2019 waren gebruiksbeperkingen van kracht. Door de droogte daalden de waterpeilen in de waterlopen snel en ondanks verminderde afvoer naar zee en het preventief instellen van hogere waterpeilen kon er niet voldaan worden aan de nodige waterdoorvoer en konden de streefpeilen niet gehandhaafd worden zoals bijvoorbeeld op het Kanaal Gent-Oostende.

Het bekken van de Brugse Polders is vrij kwetsbaar voor droogte en waterschaarste omdat het wateraanbod afhankelijk is van lokale neerslag en van de hydrologische afvoer van hoger gelegen stroomgebieden. Het bekken kan worden gevoed door aanvoer via het Kanaal Gent-Oostende, op voorwaarde dat er genoeg water kan worden aangevoerd vanuit het Leiebekken. Laaglandbekken vielen droog of kampten met een zeer lage waterstand (bv. Kerkebeek). Ook polderwaterlopen konden

moeilijk op voldoende peil gehouden worden omdat er geen water meer uit de kanalen kon gecapteerd worden. De freatische grondwaterlagen daalden aanzienlijk. Elke zomer sinds 2017 werden lage tot zeer lage grondwaterstanden gemeten.

De droogte en warmte had ook gevolgen voor de waterkwaliteit, want de verontreiniging op de waterlopen werd minder verdund. De geleidbaarheid nam toe, net als het fosforgehalte en de opgeloste zuurstof nam af.

De bodemverzadiging bleef in het bekken in de zomers van 2018 en 2019 langer dan de rest van Vlaanderen normaal omdat het aan de kust immers relatief iets vochtiger is. De droogtegevoeligheid van de bodem is in de zandstreek vrij gevoelig terwijl de bodems in de uiterste oostkustpolders weinig gevoelig zijn. De overige kustpolders zijn over het algemeen matig gevoelig. Specifiek in de kustpolders wordt een verziltingsindicator bepaald, die een inschatting geeft van de ernst van de toename van het zoutgehalte.

4.1.5 Waterkwaliteit

Voor de oppervlaktewaterlichamen op het grondgebied van Brugge is in het kader van het Stroomgebiedbeheerplan van de Schelde een beoordeling van de ecologische en chemische toestand gebeurd (volgens de systematiek van de Kaderrichtlijn Water). Voor de Vlaamse waterlichamen is de beoordeling gebaseerd op het Derde Stroomgebiedbeheerplan (referentieperiode 2016 – 2018), voor de Lokale Waterlichamen op het Tweede Stroomgebiedbeheerplan (2009-2013). De beoordeling is samengevat de volgende :

Vlaamse waterlichamen:

- Zeebrugge Buitenhaven: globale ecologische toestand niet beoordeeld, chemische toestand niet goed.
- Boudewijnkanaal achterhaven Zeebrugge: matige ecologische toestand, chemische toestand niet goed.
- Afleidingskanaal van de Leie II + kanaal van Eeklo: ontoereikende ecologische toestand, chemische toestand niet goed
- Leopoldkanaal II: ontoereikende ecologische toestand, chemische toestand niet goed.
- Isabellavaart: slechte ecologische toestand, chemische toestand niet goed
- Zuidervaartje: ecologische toestand ontoereikend, chemische toestand niet goed
- Brugse Reien: ontoereikende ecologische toestand, chemische toestand niet goed
- Kerkebeek: ecologische toestand ontoereikend, chemische toestand niet goed
- Kanaal Gent-Oostende III: slechte ecologische toestand, chemische toestand niet goed.

Lokale waterlichamen van 1e orde:

- Lissewegevaart: slechte ecologische toestand
- Kanaal van Brugge naar Sluis: ontoereikende ecologische toestand
- St. Trudoleken: slechte ecologische toestand
- Lijsterbeek: matige ecologische toestand
- Ronselarebeek: slechte ecologische toestand

Geen enkel oppervlaktewaterlichaam haalt de goede ecologische toestand in het bekken van de Brugse Polders. In de kustpolderwaterlopen scoren macrofyten opmerkelijk slecht. Ondergedoken waterplanten zijn er nagenoeg afwezig. In laaglandbeken daarentegen komen er veel meer macrofyten voor.

De Kaderrichtlijn Water heeft als doelstelling het bereiken van een goede ecologische toestand (of ecologisch potentieel) en van een goede chemische toestand voor alle oppervlaktewaterlichamen. Het is duidelijk dat deze doelstelling voor de oppervlaktewaterlichamen op Brugs grondgebied nog veraf is.

4.2 Mobiliteit

4.2.1 Wegennetwerk

De structuur van het wegennet (Figuur 4-4) is als volgt te omschrijven, met telkens een afnemende autoverkeersfunctie voor de wegen in kwestie:

- De E40 en de A17/E403 verbinden Brugge met het internationale wegennet in Vlaanderen. Deze autosnelwegen liggen grotendeels buiten het grondgebied van Brugge.

- De N31 ligt in het verlengde van de A17 en doorsnijdt de deelgemeenten Sint-Michiels en Sint-Andries met ongelijkgrondse kruispunten. De weg gaat enerzijds over in de nieuwe autosnelweg A11/E34 Antwerpen – Zelzate - Knokke - Brugge, en anderzijds loopt de N31 door tot aan de N34 in Zeebrugge. Ter hoogte van Lissewege doorsnijdt de N31 de dorpskom. De N31 functioneert als verdeelweg tussen de regionale en internationale wegeninfrastructuur in Brugge. Ze is de stedelijke verdeelweg voor Brugge via de Koning Albert I-laan en de Bevrijdingslaan en verwerkt ook heel veel vrachtverkeer naar Zeebrugge en toeristisch verkeer naar de kust (o.a. naar Blankenberge). Hierdoor vormt het de drukste weg op het grondgebied van Brugge.
- De ring (R30) rond de binnenstad van Brugge is ingericht als 2x2-weg fungeert als verdeelweg tussen de rand en de binnenstad en tussen de deelgemeenten onderling.
- Vanuit deze ring vertrekken radiale steenwegen naar de verschillende (deel)gemeenten rond Brugge. De voornaamste zijn de Baron Ruzettelaan, Maalsesteenweg, Oostendsesteenweg, Torhoutsesteenweg, Gistelsesteenweg, Moerkerksesteenweg, Generaal Lemanlaan - Astridlaan, Koning Albert I-laan, Havenstraat-Dudzeelsesteenweg. Sommige van deze steenwegen zijn uitgegroeid tot commerciële invalswegen (bv. Maalsesteenweg).
- Tussen deze radiale steenwegen is door de ontwikkeling van stedelijke woonwijken een tangentieel patroon van wijkverbindingswegen ontstaan die op een aantal plaatsen uitgroeien tot sluiproutes.
- De volledige binnenstad en alle woonwijken in de randgemeenten zijn verkeersluw ingericht (zone 30).



Figuur 4-4 Overzicht wegennetwerk (bron: topomapviewer)

4.2.2 Openbaar vervoer

De Stad Brugge heeft een goede bereikbaarheid via het spoor. Het hoofdstation van Brugge vormt een knooppunt voor de verschillende spoorverbindingen (regionale en internationale verbindingen). De hoofdas wordt gevormd door de lijn 50A Brussel - Oostende. Vanuit Brugge zijn er verschillende aftakkingen naar de kust: de lijn naar 51 Blankenberge, de lijn naar 51A Zeebrugge en de lijn 51B naar Knokke. De lijn 66 Brugge - Kortrijk verbindt Brugge met het centrum en het zuiden van de provincie.

Naast het station te Brugge, zijn er nog 4 andere stopplaatsen: Zeebrugge – Dorp (enkel week), Zeebrugge – Strand (enkel weekend), Lissewege en Brugge Sint-Pieters. Deze liggen allen ten noorden van Brugge.

Als centrumstad kent Brugge een stervormig net van buslijnen vanuit de regio. Het betreft zowel streeklijnen die het station bedienen, als ook voorstadslijnen tussen Brugge-Oostkamp, Brugge-Jabbeke en Brugge-Zedelgem. Een net van stadslijnen verbindt de omliggende wijken en deelgemeenten met het centrum. De stads- en de voorstadslijnen hebben een relatief hoge frequentie.

De kusttram die het traject Knokke - De Panne via de kustbaan (N34) verzorgt, rijdt ook een stuk op het grondgebied van Brugge (Zeebrugge). Deze verbinding is van belang voor de onderlinge verbinding tussen de kustgemeenten.

In het kader van het decreet basisbereikbaarheid heeft De Lijn voor de Vervoerregio Brugge een nieuw OV-plan uitgewerkt dat eind 2020 werd goedgekeurd. De krachtlijnen hiervan zijn:

- een busnetwerk dat zowel qua reiswegen als qua dienstregeling beter wordt afgestemd op het treinnetwerk van de NMBS en inspeelt op de effectieve vervoersvraag tussen kernen;
- inzetten op sterke stamassen, dus hogere frequenties op die assen waar de grootste verplaatsingsstromen worden vastgesteld, zowel tijdens weekdays als in het weekend;
- het bundelen van een aantal buslijnen op grote assen waardoor frequenter, maar ook sneller gereisd kan worden;
- een geïntegreerd avond- en nachtnet met latere ritten op de sterke stamassen binnen stad Brugge en in de regio.

De datum voor de invoering van het nieuwe OV-plan is nog niet gekend.

4.2.3 Logistiek vervoer (spoor en water)

Wat het goederenvervoer betreft, spelen de spoorwegen een primordiale rol voor de aan- en afvoer van goederen van de haven. In de haven is een wijdvertakt net van spoorlijnen naar de verschillende kades en bedrijven. Vooral de spoorverbinding Zeebrugge - Brugge - Gent kent een hoge goederen-traffic. De verdubbeling van de sporen tussen Brugge en Gent is een lopend project van de NMBS.

Ook de waterwegen en voornamelijk het Boudewijnkanaal en het kanaal Gent - Brugge - Oostende spelen een belangrijke rol in het logistiek vervoer. Het Boudewijnkanaal loopt vanuit de zeehaven van Zeebrugge zuidwaarts naar Brugge en doorsnijdt het open poldergebied tussen Zeebrugge en Brugge. Via dit kanaal kunnen zeeschepen de havendokken ten noorden van de binnenstad bereiken. Het kanaal Gent - Oostende volgt de oostelijke kant van de ring rond Brugge en vertakt vervolgens naar het zuiden, in de richting van Gent (kanaal Gent - Brugge) en in het westen, in de richting van Oostende (kanaal Brugge - Oostende). Op het grondgebied van Brugge gebeuren de meeste oversteken van verkeerswegen door ophaalbruggen, wat voor belangrijke verkeershinder zorgt. Er wordt momenteel aan de doortochtstudie 'Stadsvaart' gewerkt in opdracht van Waterwegen en Zeekanaal met het oog op een betere doorstroming op het water, op de kruisende wegen en de R30. Met het 'complex project Nieuwe Sluis Zeebrugge' maakt de Vlaamse overheid de haven van Zeebrugge en haar omgeving klaar voor de toekomst. Het project bestaat uit drie pijlers:

- een tweede toegang tot de achterhaven;
- een nieuwe verbindingsweg Nx die de mobiliteit verbetert;
- een verbeterde infrastructuur en voorzieningen die de leefbaarheid in Zeebrugge garanderen

4.2.4 Fietsnetwerk

De fiets wordt veel gebruikt in het centrum van Brugge. De provincie en de Vlaamse overheid werken samen met de stad aan een veiliger, bovenlokaal, functioneel fietsroutenetwerk. Er zijn verschillende fietssnelwegen uitgetekend in en rond Brugge, waarvan de meeste reeds zijn gerealiseerd. Er wordt ook sterk ingezet in het verbeteren van de fietsbereikbaarheid van de haven en het uitvoeren van de groene fietsgordel.

4.2.5 Mobiliteitspatroon van de Bruggeling

Volgens de stadsmonitor 2021 (bron: <https://gemeente-stadsmonitor.vlaanderen.be>) ligt het bezit van de auto te Brugge met 90 % iets lager dan het Vlaams gemiddelde (93 %). Brugge kent een even hoog aandeel bewoners die een fiets bezitten (90 %), wat dan iets hoger is dan het Vlaams

gemiddelde (85 %). Het bezit van een abonnement voor openbaar vervoer (32 %) ligt eveneens iets hoger dan het Vlaams gemiddelde (29 %).

Het gebruik van de wagen (altijd of soms) in de verplaatsingen tussen woonplaats en werk/school ligt met 58 % lager dan het Vlaams gemiddelde (66 %). Het gebruik van de fiets (altijd of soms) ligt fors hoger (66 % versus 50 %). Er wordt ook meer te voet gegaan (66 % ten opzichte van 57 %).

Het dominante vervoermiddel in de verplaatsingen tussen woonplaats en werk/school blijft de auto (47 %), gevolgd door de fiets (31 %) en het openbaar vervoer (16 %). Dit is quasi een status-quo sinds 2014. Het autogebruik ligt veel lager dan het Vlaams gemiddelde (60 %), het fietsgebruik fors hoger (Vlaams gemiddelde 19 %).

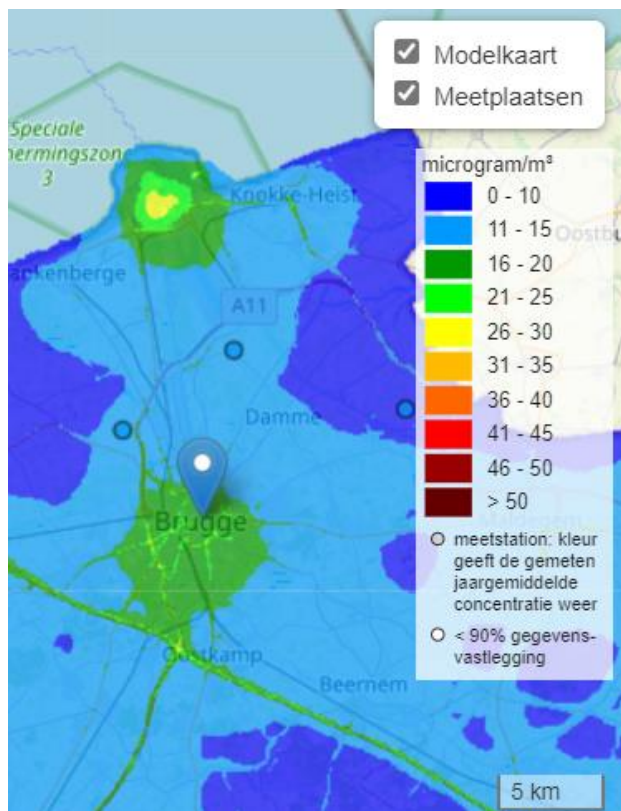
Hoewel het aantal ongevallen met doden of gewonden per 100.000 inwoners met 372 ongevallen hoger ligt dan het Vlaams gemiddelde (281 ongevallen per 100.000 inwoners) vinden 60 % van de Bruggelingen dat het veilig fietsen is in Brugge, wat meer is dan het Vlaams gemiddelde (43 %). Men is ook meer tevreden over de fietsenstallingen, fietspaden en het openbaar vervoer. Enkel wat het aantal parkeerplaatsen betreft ligt het aandeel tevreden inwoners net onder het Vlaams gemiddelde.

4.3 Luchtkwaliteit

De actuele luchtkwaliteit wordt in kaart gebracht op basis van modelberekeningen van VMM. 2020 is hierbij het laatste beschikbare modeljaar. De luchtkwaliteit in 2020 werd echter wel positief beïnvloed door de afname van verkeer omwille van de covid-pandemie. In dat opzicht kan de verbeterde luchtkwaliteit in 2020 wel aanzien worden als een indicatie van de impact die te verwachten is door de versnelde uitfasering van fossiele brandstoffen.

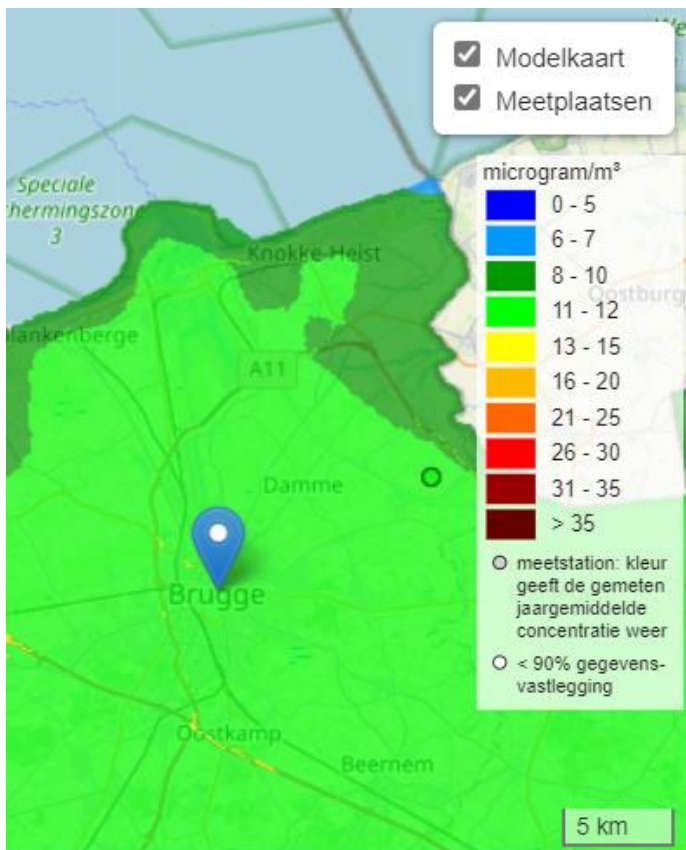
NO₂ kan als meest relevante parameter ten aanzien van de huidige luchtkwaliteit aanzien worden, met aanzienlijk verhoogde concentraties langsheen drukke wegen, en ook specifiek langs wegen met bebouwing. Ook in het havengebied van Zeebrugge worden sterk verhoogde concentraties vastgesteld. Hier liggen vnl. de emissies van scheepvaart aan de basis van deze verhoging.

Er wordt globaal gezien wel voldaan aan de actuele wettelijke grenswaarde, echter niet aan de lange termijn streefwaarde. De trend inzake NO₂ is wel duidelijk dalend.



Figuur 4-5 jaargemiddelde NO₂ concentratie in 2020 (bron VMM)

Inzake fijn stof is de ruimtelijke differentiatie veel geringer in vergelijking met NO₂. De minste differentiatie is er inzake PM₁₀. Er wordt globaal gezien wel voldaan aan de wettelijke grenswaarde maar er zijn wel nog aanzienlijke overschrijdingen van lange termijn streefwaarden. Dit is ook het geval inzake PM_{2.5}. Ook inzake PM is er sprake van een dalende trend.



Figuur 4-6 jaargemiddelde PM_{2,5} concentratie in 2020 (bron VMM)

Met betrekking tot parameters zoals EC en BC (die als maat voor de roetconcentratie te beschouwen zijn), leiden verbrandingsemissies van fossiele en biobrandstoffen ook tot lokaal verhoogde waarden. Weg- en scheepvaartverkeer zijn hierbij belangrijke bronnen. Voor deze parameters gelden er evenwel (nog) geen grenswaarden.

Dit is evenmin het geval voor UFP die eveneens door alle mogelijke verbrandingsprocessen mee bepaald wordt. Terzake kan trouwens aangegeven worden dat moderne voertuigen op benzine een grotere impact hebben dan moderne dieselveertuigen (met werkende partikelfilter).

In de mate dat de verbrandingsemissies afnemen zullen ook de concentraties aan UFP, EC en BC verder afnemen.

Verwachting is dat de luchtkwaliteit in 2022 niet substantieel beter zal zijn dan in 2020 (gezien de lagere impact van het wegverkeer in 2020), maar dat verder in de toekomst door strengere wettelijke verplichtingen en het realiseren van beleidsdoelstellingen de luchtkwaliteit wel verder stelselmatig zal verbeteren.

4.4 Geluid

Het omgevingsgeluid in Brugge is sterk afhankelijk van de locatie. In het havengebied van Zeebrugge zijn het vooral industriële activiteiten met vooral piekgeluiden (laad en losactiviteiten) in de haven die een invloed hebben op het omgevingsgeluid. Daarnaast is het wegverkeersgeluid, zoals overal in Vlaanderen, sterk bepalend voor het omgevingsgeluid. Vooral de A11, E40 en E34 en de toegangswegen tot Brugge bepalen nu vooral het wegverkeersgeluid. Daarnaast zijn er ook drukke spoorlijnen die zich op het grondgebied van Brugge bevinden. Het wegverkeersgeluid in de binnenstad bepaalt dan weer mee het omgevingsgeluid in de binnenstad.

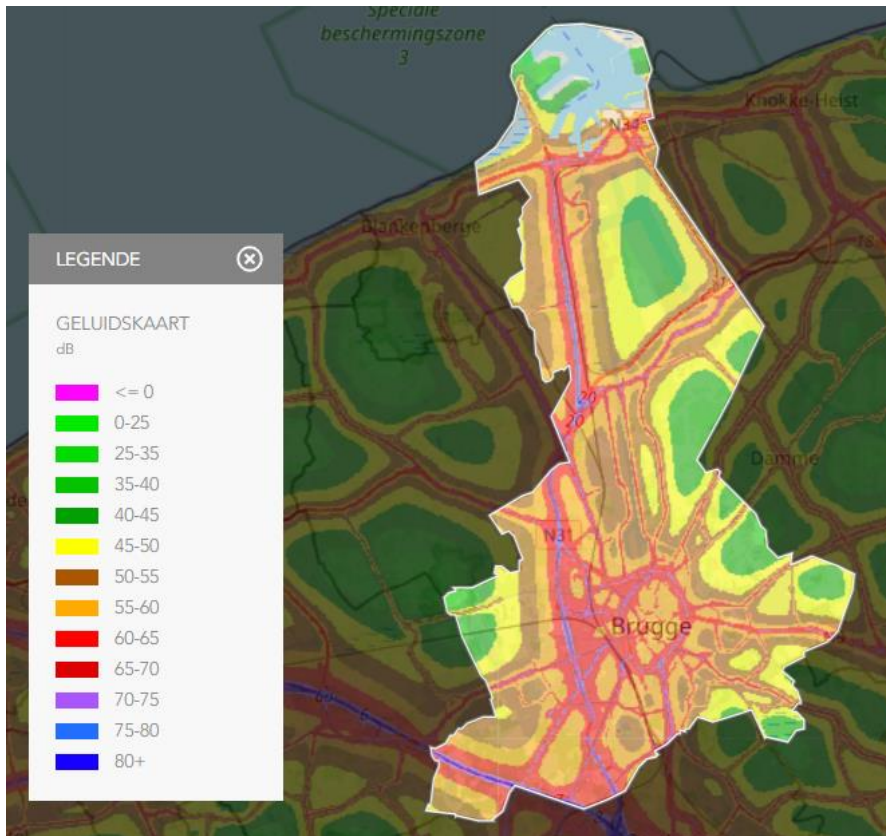
De hier weergegeven gegevens en kaarten zijn afkomstig van de website van de Vlaamse Overheid *Leefkwaliteitvlaanderen.be*. De geluidkaart opgenomen in Figuur 4-7 toont de geluidsbelasting door het wegverkeer. Het gemodelleerde netwerk omvat alle wegen waar een blootstelling hoger dan 65 decibel (dB(A)) kan worden verwacht. De geluidbelasting wordt uitgedrukt in de gemiddelde geluidbelasting over een etmaal (Lden). Geluidbelasting 's avonds en 's nachts is hinderlijker dan overdag, en wordt daarom veel zwaarder meegerekend.

De geluidsbelasting op een punt zoals die op de kaart wordt aangegeven, is het resultaat van een berekening. Die berekening is gebaseerd op een gedetailleerde beschrijving van de verkeersintensiteit, wegdek en snelheid, de samenstelling van het wagenpark en de verdeling van dit verkeer over een etmaal. Het effect van geluidschermen op de geluidsoverdracht naar de omgeving is in rekening gebracht maar de afscherming door gebouwen niet. Dit soort geluidskarten zijn niet geschikt om in hoge resolutie te analyseren.

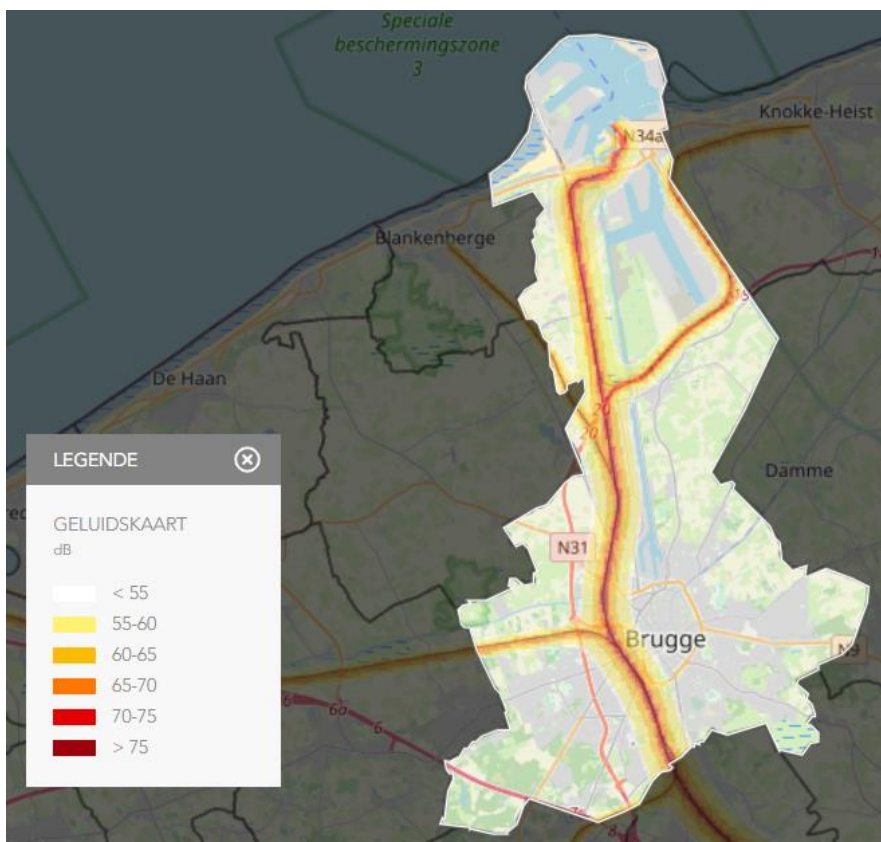
Rekening houdend met deze beperkingen blijkt uit deze kaart dat 17 % van de oppervlakte van de stad blootgesteld wordt aan geluidsniveaus van tussen 45 en 50 dB, 22 % aan niveaus tussen 50 en 55 dB, 23 % aan niveaus tussen 55 en 60 dB, 15 % aan niveaus tussen 60 en 65 dB, en 10 % aan niveaus van meer dan 65 dB. Cumulatief is dus 87 % van de oppervlakte van de gemeente blootgesteld aan een geluidsniveau van meer dan 45 dB als gevolg van autoverkeer langs de hoofdwegen, en 48 % aan een geluidsniveau van meer dan 55 dB⁸. Vooral langs de snelwegen en hoofdwegen maar ook in het verstedelijkt gebied komen hoge blootstellingsniveaus voor. Stillere gebieden komen vooral voor in het westelijke gedeelte van het grondgebied van de stad.

De geluidkaart opgenomen in Figuur 4-8 geeft de geluidsbelasting (Lden) door het spoorverkeer weer. De berekening van de spoorverkeersgeluidkaart is gebaseerd op onder meer een gedetailleerde beschrijving van het aantal treinbewegingen en de snelheid. Ook hier geldt dat deze geluidkaart niet geschikt is om in hoge resolutie te analyseren. Voor spoorverkeer blijkt 22 % van de oppervlakte van de gemeente blootgesteld te zijn aan geluidsniveaus van meer dan 55 dB te wijten aan het spoorverkeer. Het gaat om smalle stroken langs weerszijden van de spoorlijnen. Een deel hiervan loopt door dichtbebouwde delen van de stad en dorpen die deel uitmaken van Brugge (zoals Lissewege, Zwankendamme, ..).

⁸ Een geluidsniveau van minder dan 45 dB wordt doorgaans als niet storend ervaren. Het komt ongeveer overeen met het geluid in een normale woonkamer of het geluid van regen. Een geluidsniveau van 55 dB kan vergeleken worden met dat van een wasmachine of vaatwasser. Een geluidsniveau van 65 dB wordt als 'storend' of 'indringend' omschreven (bv. geluid van een televisie of een druk kantoor).



Figuur 4-7 Geluidsbelasting wegverkeer (Lden 2018) voor Brugge



Figuur 4-8 Geluidsbelasting spoorverkeer (Lden 2010) voor Brugge

4.5 Biodiversiteit

4.5.1 Beschermingszones natuur

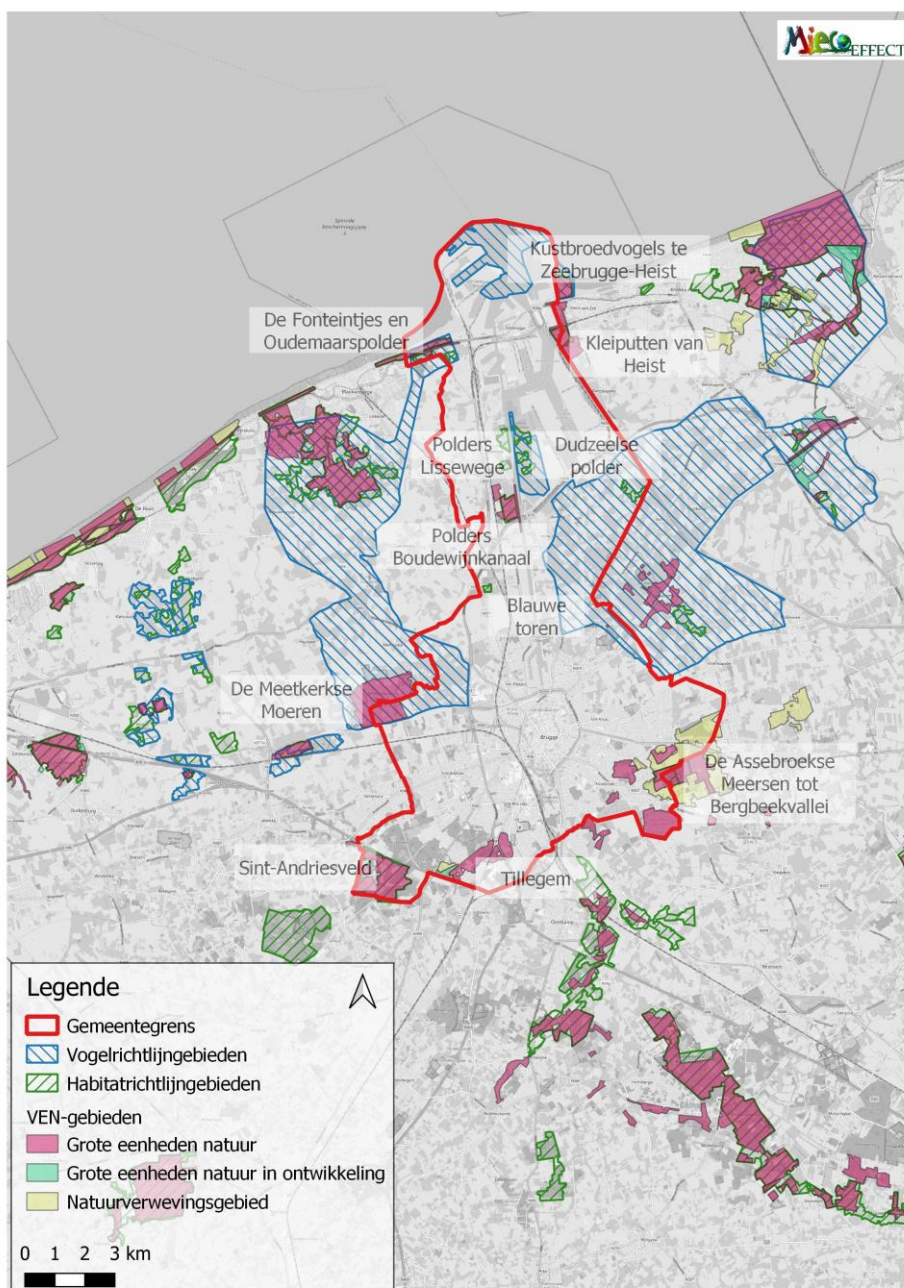
Op het grondgebied van Brugge zijn verschillende delen aangeduid als beschermingszone op Europees of Vlaams niveau (Figuur 4-9). Zowel (delen van) de haven van Zeebrugge als verschillende polders zijn beschermd als Speciale Beschermingszone volgens de Vogelrichtlijn (SBZ-V) omwille van hun bijzondere belang voor vogels. Het SBZ-V 'Kustbroedvogels te Zeebrugge-Heist' (BE2524317) omvat het Sterneneiland en de Baai van Heist. Dit gebied is vooral belangrijk voor verschillende soorten sternenvogels en meeuwen die hier komen broeden. Het SBZ-V 'Poldercomplex' (BE2500932) omvat voornamelijk (zilte) graslanden en rietmoeras. Het gebied is erg belangrijk voor de kluut. Typische broedvogels van rietvegetaties zijn de blauwborst en de bruine kiekendief. In de winter overwinteren de kleine rietgans, de kolgans, de grauwe gans, de kemphaan, de goudplevier en de smient. De polders zijn ook belangrijk als foerageergebied voor onder andere de bruine kiekendief (broedvogel), de blauwe kiekendief (overwinteraar) en de velduil (overwinteraar).

De gebieden die in het GRUP Afbakening Zeehaven Zeebrugge zijn aangeduid voor de ontwikkeling van de achterhaven van Zeebrugge lagen/liggen gedeeltelijk in het SBZ-V Poldercomplex. De Vlaamse regering heeft in 2000 de verdere ontwikkeling van de achterhaven goedgekeurd met als voorwaarde dat de gronden die hiervoor worden aangesneden en die ecologisch beschermd zijn, gecompenseerd worden. Deze compensaties zijn intussen grotendeels gerealiseerd waardoor het SBZ-V ter hoogte van het havengebied nu kleiner is dan vroeger het geval was. De meeste delen van het geschrapte SBZ-V zijn intussen al ingenomen door terminals.

Enkele van de polders of rietmoerassen zijn ook opgenomen als Speciale Beschermingszone van de Habitatrichtlijn (SBZ-H). Helemaal in het noorden gaat het om het SBZ-H 'Duingebieden inclusief IJzermonding en Zwin' (BE2500001). De deelgebieden 'De Fonteintjes' en 'Kleiputten van Heist' liggen op het grondgebied van Brugge. Ten zuiden van Zeebrugge, deels in de achterhaven, gaat het om delen van het SBZ-H 'Polders' (BE2500002). Binnen het grondgebied van Brugge liggen de deelgebieden 'Oudemaarspolder' (oostelijk en westelijk deel), 'Dudzeelse Polder' (noordelijk deel, middelste deel en zuidelijk deel), 'Monnikenwerve', 'Ter Doest, Roskambeek', 'Dudzele Oost' en 'Blauwe toren'. Ten zuiden van Brugge gaat het om delen van het SBZ-H 'Bossen, heiden en valleigebieden van zandig Vlaanderen: westelijk deel' (BE2500004). Van dit laatste ligt enkel het deelgebied 'Sint-Andriesveld' binnen het grondgebied van Brugge, de andere deelgebieden liggen zuidelijker.

De gebieden van het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN) overlappen grotendeels met de SBZ-H, zij het dat de afbakening van het VEN ruimer is. Daarnaast zijn ook enkele bijkomende gebieden aangeduid zoals De Meetkerkse moeren en Tillegem.

Belangrijke beschermingszones voor natuur in of vlakbij Brugge zijn weergegeven op Figuur 4-9.



Figuur 4-9 Beschermingszones natuur

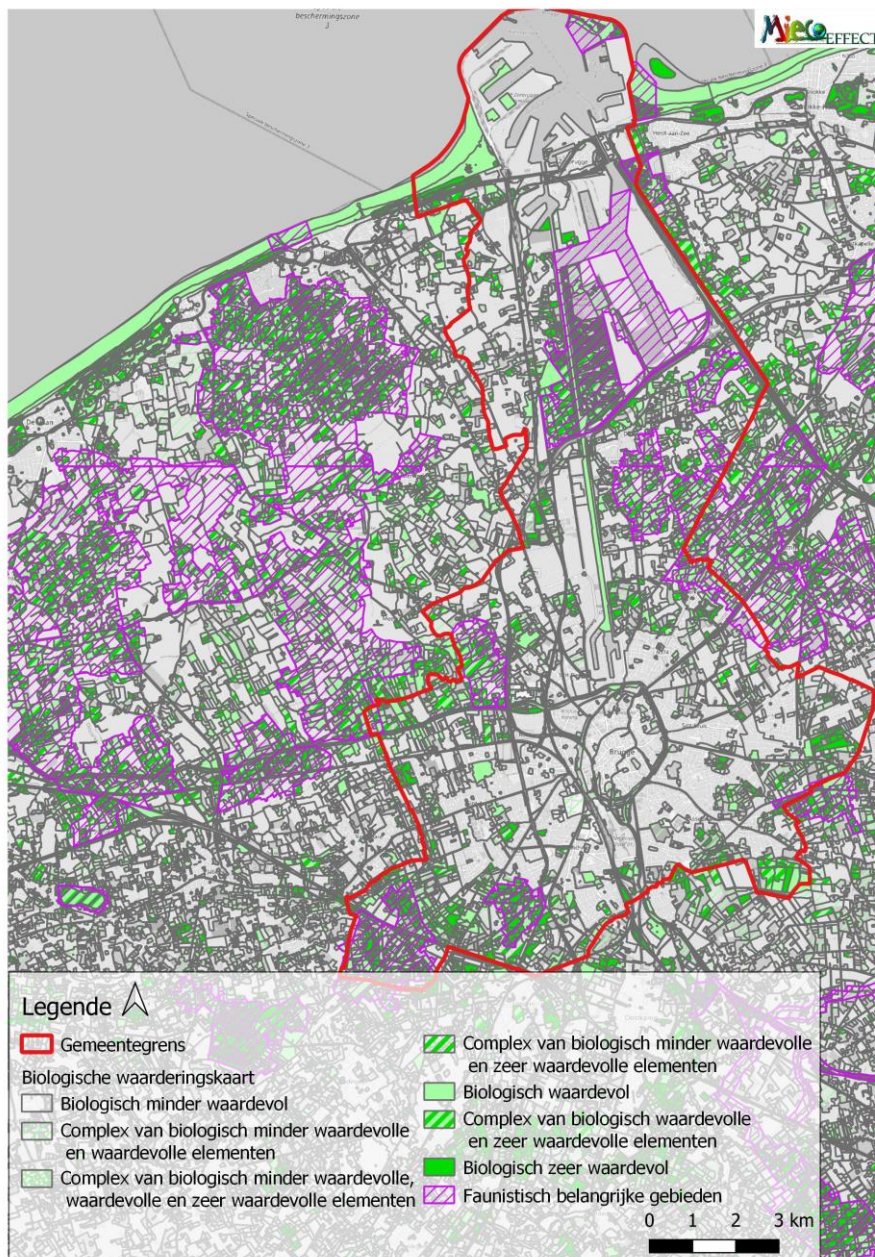
4.5.2 Biologisch waardevolle habitats

De biologische waarderingskaart (Figuur 4-10) geeft een algemeen beeld van waar waardevolle vegetaties voorkomen binnen het grondgebied van de gemeente. Daarnaast worden ook de zogenaamd 'faunistisch belangrijke gebieden' aangeduid. Dit zijn gebieden waarvan geweten is dat bijzondere soorten of grote aantallen dieren voorkomen.

Uiteraard is er een grote overlap tussen de beschermingszones (en dan vooral SBZ-H en VEN) en de biologisch waardevolle gebieden. Hierbij is ook de duidelijke gradiënt in vegetaties zichtbaar gaande van echte kusthabitats in het noorden over de verschillende polders meer centraal tot de zandige gebieden in het zuiden. Het Sint-Andriesveld, bijvoorbeeld, is vooral belangrijk omwille van heidevegetaties en venvegetaties met in het bijzonder het voorkomen van rode dophei.

Ook valt het op dat buiten de beschermingszones nog verschillende zones als waardevol zijn ingekleurd op de biologische waarderingskaart. Zo zijn de verschillende kanalen (onder andere Kanaal van Zeebrugge naar Brugge, Kanaal van Gent naar Oostende, Kanaal van Brugge naar Sluis) en andere waterlopen zoals de Vestigingsgracht en het Zuidervaartje ingekleurd als waardevol. Ook het provinciedomein Fort van Beieren is ingekleurd als waardevol tot zeer waardevol evenals de omgeving van de Sint-Pietersplas. Daarbuiten zijn vooral veel kasteeldomeinen ingekleurd als waardevol (kasteel Ten Berge, kasteel Ten Poele, kasteel Het Foreyst, kasteel van Male) en verschillende bossen die verspreid voorkomen op het grondgebied (o.a. Lappersfortbos, Beisbroekbos-Chartreuzinnenbos-Domein Tudor, Tillegembos, Veltembos Ooievaarsbos en Duivekeetbos).

Als faunistisch belangrijke gebieden zijn de zone voor kustbroeders in Zeebrugge aangeduid, de volledige achterhaven met ook de dokken, de verschillende polders die ook opgenomen zijn in het SBZ-V Poldercomplex en een aantal bosgebieden in het zuiden (Beisbroekbos-Chartreuzinnenbos en Tillegembos).



Figuur 4-10 Biologische waarderingskaart (versie 2020)

4.5.3 De stad als habitat

Hoewel uit het overzicht van de beschermingszones voor natuur en de kaart met biologisch waardevolle vegetaties vooral het buitengebied naar voor komt als waardevol voor natuur, is er ook in de stad zelf heel wat habitat te vinden voor soorten.

Zoals hoger aangegeven is de omgeving van de verschillende vaarten en kanalen zeer waardevol, waaronder de verschillende vesten. Het belang hiervan voor natuurverbinding mag dan ook niet onderschat worden.

Daarnaast zijn er in de historische stad ook verschillende parken aanwezig die zeker belangrijk zijn als habitats, bijvoorbeeld het Baron Ruzettepark, Sincfalpark, Hof De Jonghe, Tuin van Engelendale, Graaf Visartpark, 't Stil Ende, Bloedput, Sebrechtspark en het Koning Albertpark. Her en der komen ook stadsbosjes voor die belangrijk kunnen zijn als stapsteen tussen gebieden. Ook het begijnhof en de begraafplaats hebben een belangrijke natuurwaarde.

In de stadswijken zijn ook verspreid groene zones te vinden zoals onder andere het Veltembos bij het zwembad en de omgeving van de Marinebasis in Sint-kruis, Park Bloemenoord en 't Speelhof in Sint-Michiels en domein De Koude Keuken en de omgeving van kasteel de Blauwe toren en Kasteel Messen in Sint-Andries.

Tenslotte mogen ook de bermen en tuinen niet vergeten worden als potentieel belangrijke habitats. Gezien deze kleiner zijn en, in het geval van tuinen ook niet altijd toegankelijk, zijn deze vaak minder goed in kaart gebracht.

4.6 Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

4.6.1 Traditionele landschappen en historische landschapselementen

De stad Brugge ligt precies op de grens van twee traditionele landschapstypes : de polders en de zandstreek. In het noorden van Brugge is nog een derde landschapstype aanwezig: de duinen. De opeenvolging van zee, strand, duinen en polders is bijzonder waardevol.

Kustduinen

Als landschapstype is dit, ondanks de menselijke beïnvloeding, één van de meest natuurlijke milieus die in Vlaanderen voorkomen. Er doet zich primaire duinvorming voor tegen de voet van de zeereepduinen, tegen de havenmuur (met een geleidelijke aangroei) en bijwijken midden op het strand zelf. Achter de zeereepduinen bevindt zich het natuurreservaat de 'Fonteintjes'.

Oud- en Middellandpolders

De kustpolders vormen een vlak landbouwgebied met kleine, lage kerndorpen en sterk verspreide alleenstaande bebouwing. Het vlakke open landschap met weidse vergezichten (sterke horizontaliteit) bepaalt de erfgoedwaarde van de kustpolders. In dit vlakke landschap domineren uitzonderlijke beeld dragers (kerktorens zoals deze van Lissewege en Dudzele, geïsoleerde hoeves, in het bijzonder Ter Doest, ...). In dit vruchtbare landbouwlandschap komen restanten van de ontstaansgeschiedenis (onder andere kreken, moeren, ...) voor met een bijzonder waardevolle fauna en flora (voornamelijk Damse Vlakte, Dudzeelse polder, Meetkerkse Moeren en polder Ter Doest).

Typerend voor het polderlandschap ten noorden van Brugge zijn de kanalen die begin vorige eeuw aangelegd werden in het polderlandschap. Het Leopold- en Schipdonkkanaal, het Boudewijnkanaal en de Damse Vaart zijn duidelijk herkenbaar aan de bomerijen, die het poldergebied doorsnijden. De door bomerijen begeleide kanalen, vormen duidelijke schermen in het landschap.

Naast deze vroegere lineaire ingrepen in het landschap, worden recent oppervlakte-vullende horizontale en verticale volumes in het havengebied gebouwd die een even (zo niet belangrijkere) visuele impact op het polderlandschap hebben, dan deze eerdere ingrepen. Vanuit het polderlandschap is het havenlandschap visueel zeer dominant.

Vlaams zandgebied

De zandstreek is landbouwkundig minder vruchtbaar en wordt vandaar gekenmerkt door bossen (met restanten van de vroegere heidevegetatie), parken en kastelen. Deze bossen vormen de 'longen' van de streek, met een belangrijke recreatieve functie zoals bv. de domeinen Beisbroek, Tudor, Tillegem en Ryckvelde. Andere belangrijke landschappelijke eenheden in de zandstreek zijn een aantal

meersengebieden, gekenmerkt door kleinschaligheid en een gesloten karakter (bv. Wulgenbroeken, Gemene Weiden, Assebroekse Meersen).

De omgeving van Brugge is rijkelijk bedeed met kastelen en landhuizen, parken en grote domeinen. In een straal van 25 km rond Brugge waren er wel een 100-tal te vinden, waarvan 45 op het Brugse grondgebied. De meeste kastelen zijn gesitueerd ten zuiden van Brugge, als gevolg van het verschil in bodemgesteldheid tussen de polders en de zandstreek. De oorsprong van de kastelen gaat soms terug tot de feodale Middeleeuwen (zoals het slot van Male), maar de meeste zijn negentiende-eeuws, evenals de tuinaanleg. Verschillende kasteeldomeinen, o.a. Beisbroek (98 ha) en Tudor (40 ha) werden aangekocht door de stad en opengesteld voor het publiek ten behoeve van zachte recreatie en natuureducatie (Beisbroek). In andere kleinere domeinen, zoals de Koude Keuken te Sint-Andries werd actieve sportinfrastructuur ingeplant, of werden de parken opengesteld voor het publiek (bv. Bloemenoord te Sint-Michiels, domein Veltem te Sint-Kruis, domein Ryckvelde op het grondgebied van Sijsele en Oedelem, vermaard als internationaal vormingscentrum).

Stadslandschap

Het stadsbeeld van de Brugse binnenstad wordt gedomineerd door een aantal historische torens (o.a. O.L.-Vrouwekerk, Sint-Salvatorskathedraal, Belfort), aangevuld met het concertgebouw. Moderne hoogbouw is slechts beperkt aanwezig, vnl. aan het station. In de stadsrand valt het AZ Sint-Jan op en in mindere mate het AZ Sint-Lucas. Vanop een aantal assen (onder andere langs de kanalen en vanop de autosnelwegen) heb je een mooi uitzicht op het stadslandschap met de historische torens.

Tot op het einde van de negentiende eeuw bevond zich rondom de stadswallen nog een overvloed aan groene ruimten. Door het heropleven van de stad omstreeks 1900 werden de meeste tot dan toe onbebouwd gebleven gronden verkaveld. Toch blijft de binnenstad zijn groen karakter behouden (in totaal 52 ha openbaar groen, naast een aantal grote privé-domeinen) door de unieke symbiose van :

- reien en vesten
- stadsparken: de Botaniek Hof, Koning Albertpark, Minnewaterpark, Sincfalpark, Park Sebrechts,
- Graaf Visartpark, Pastoor Van Haeckeplantsoen
- stadstuinen: Begijnhof, Hof Arents, Gezellemuseum en de tuin van het Sint-Andreasinstituut
- schuttershoven (Sint-Sebastiaan en Sint-Jorisgilde)
- kloostertuinen en binnentuinen van scholen, met onder andere het uitzonderlijke muur- en tuinenlandschap van het Seminariekwartier
- straten en pleinen
- achtertuinten en hovingen.

Havenlandschap

De havenontwikkeling en bijhorende lijninfrastructuren hebben een verstoring van de cultuur-historische landschappen met zich meegebracht. De recente havenontwikkelingen resulteerden in een nieuw landschap dat veel grootschaliger is dan het traditionele.

Voor de voorhaven die uitgebouwd is in zee is manifest aanwezig. Grote verticale beeld dragers (onder andere de windturbines en de mobiele containerkranen) bepalen de belevingswaarde vanuit de badplaatsen en Zeebrugge-dorp. Door de haventerreinen en de kustbebouwing zijn de duinen op Brugs grondgebied grotendeels verdwenen.

Ook de contouren van de achterhaven kregen de laatste decennia duidelijk hun plaats in het landschap.

De haventerreinen delen het poldergebied ten noorden van Brugge in twee. Enkel ter hoogte van Herdersbrug is er nog een scharnierpunt tussen het oostelijk en westelijk poldergebied. De infrastructuren pasten zich enerzijds in tussen bestaande landschapsstructurende elementen, zoals het Boudewijnkanaal aan de westelijke zijde en het Schipdonk- en Leopoldkanaal aan de oostelijke zijde. Anderzijds werden aan het landschap nieuwe contouren toegevoegd: het opgaand volume van de opgespoten terreinen en nieuwe lijninfrastructuren (spoorlijn en wegen).

4.6.2 Cultuurhistorisch erfgoed

Vele structuren en elementen van de hierboven besproken traditionele landschappen zijn vandaag nog als relict herkenbaar. De relict zijn geïnventariseerd in de Landschapsatlas (1996-2001) op basis

van de criteria herkenbaarheid, gaafheid en samenhang. Ze worden ingedeeld in ankerplaatsen⁹, relictzones¹⁰, lijnrelicten en puntrelicten (Figuur 4-11). Voor Brugge gaat het om de volgende ankerplaatsen:

- Duinen-polderovergang Fonteintjes
- Oudemaarspolder
- Polder Dudzele
- Koolkerke: Fort van Beieren
- Maleveld en bossen van Male
- Ryckvelde
- Assebroekse Meersen
- Kasteeldomeinen Beisbroek, Tudor, Tillegem en de abdij van Zevenkerke
- Groot Ter Doest
- Moeren van Meetkerke

De relictzones overlappen grotendeels met de ankerplaatsen, maar er komen ook een aantal kleinere relictzones voor, zoals Spijkerkasteel, Wulgebroeken, polders van de achterhaven.

Verder zijn een aantal lijn- en puntrelicten geselecteerd. Bijna alle kanalen zijn aangeduid als lijnrelicten.

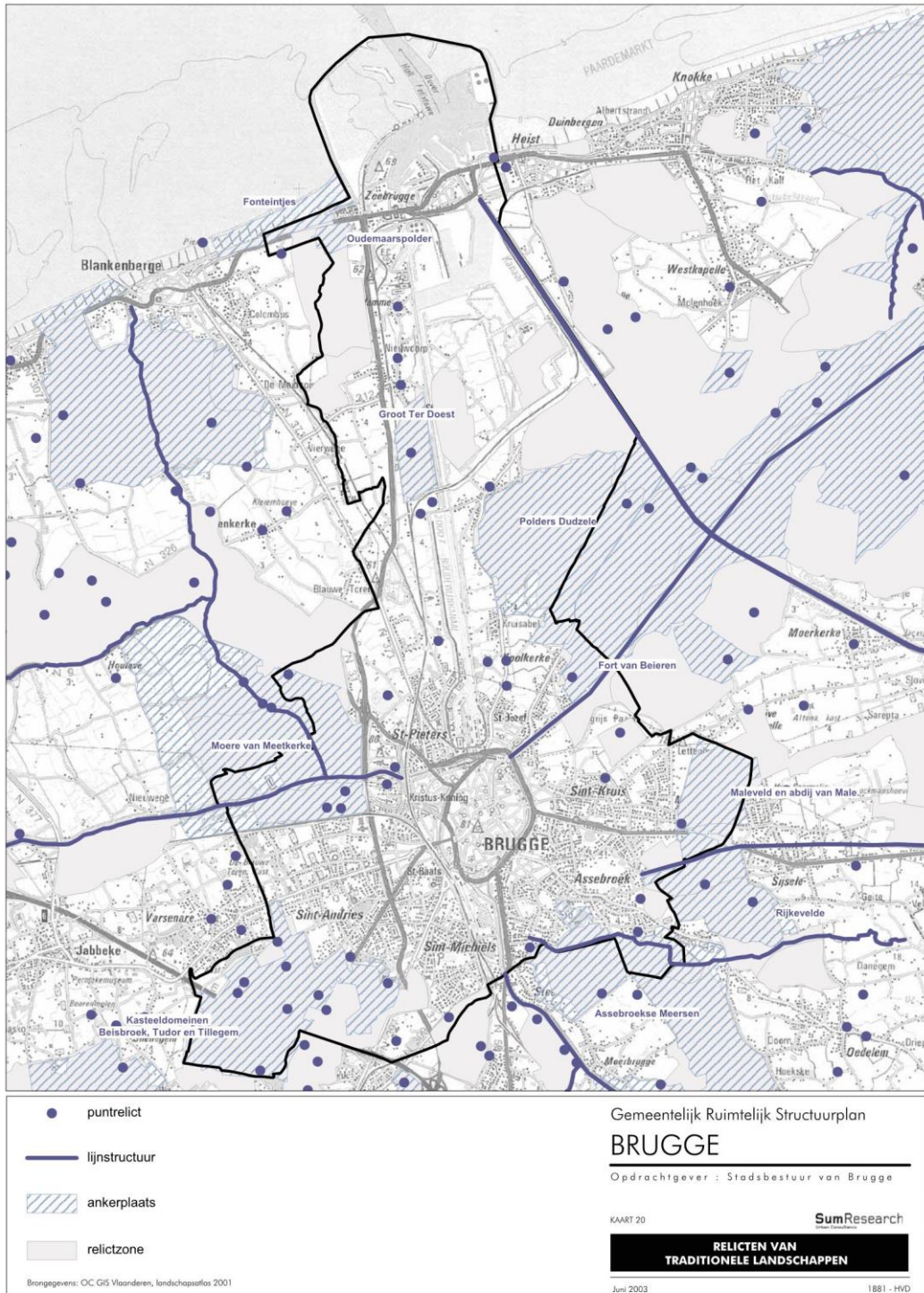
Verschillende van deze waardevolle landschapsobjecten zijn ook juridisch beschermd, zoals de Assebroekse meersen en Ter Doest die beschermd zijn als cultuurhistorisch landschap, de Damse vaart als monument. Chartreuse is een beschermde archeologische site.

De historische binnenstad is sinds 2000 erkend als UNESCO-werelderfgoed, als *'mooi voorbeeld van een middeleeuwse nederzetting die zijn historische vorm heeft behouden in de loop van de eeuwen, waarbij de oorspronkelijke, gotische constructies deel uitmaken van de identiteit van de stad'*. De binnenstad omvat ook de meeste beschermde monumenten en stadsgezichten. In de deelgemeenten komen verschillende dorpsgezichten voor.

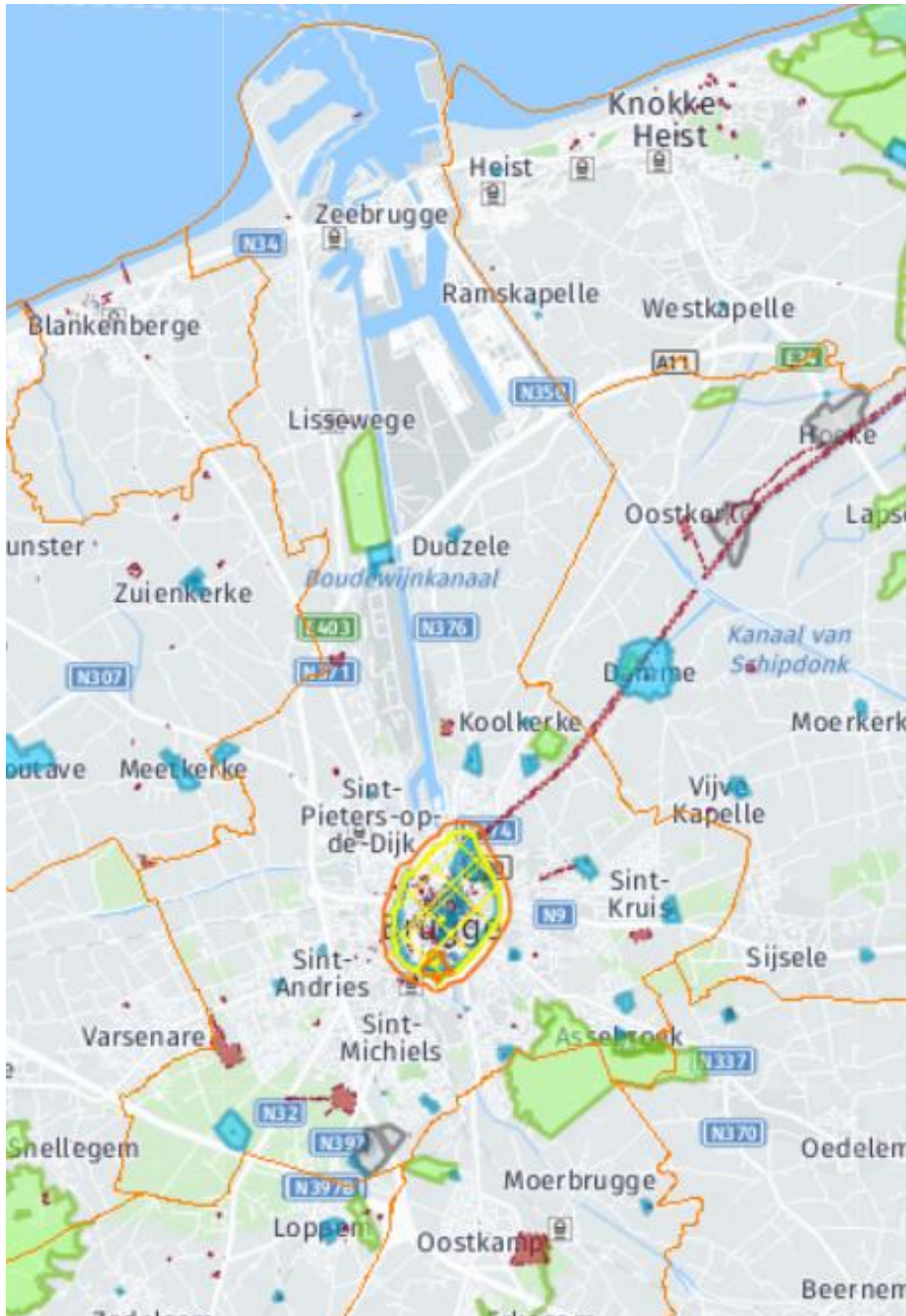
Als gevolg van de UNESCO-erkenning werd een managementplan opgemaakt als actualisatie van het Structuurplan Brugge uit 1972. Er is een erfgoedwaarderingkaart opgemaakt, waarbij voor elk pand in de binnenstad een score is toegekend die ingaat op de wenselijkheid tot behoud. Die erfgoedwaarderingkaart is verankerd in het thematisch RUP binnenstad.

⁹ Ankerplaatsen zijn vanuit een erfgoedperspectief de meest waardevolle landschappelijke ensembles in Vlaanderen. Het zijn grotere landschappelijke gehelen waarin een geheel van gevarieerde erfgoedelementen terug te vinden zijn

¹⁰ Relictzones zijn gebieden met een grote dichtheid aan punt- of lijnrelicten, zichten en ankerplaatsen en zones waarin de verbondenheid tussen de waardevolle landschapselementen belangrijk is voor de gehele landschappelijke waardering



Figuur 4-11 Ankerplaatsen en relictzones (bron: GRS Brugge, informatief gedeelte, 2006)



Figuur 4-12 Beschermd erfgoed (bron: geopunt.be)

4.7 Ruimtelijke aspecten

De huidige structuurbepalende ruimtelijke elementen van Brugge zijn :

- de historische binnenstad
- de concentrische bebouwing rondom de binnenstad
- de kleine kernen Lissewege en Dudzele in het poldergebied
- het zeehavengebied van Zeebrugge
- de kanalen: Boudewijnkanaal, kanaal Oostende - Brugge - Gent en de Damse Vaart
- de expressweg N31
- het boscomplex Tillegem - Beisbroek - Tudor in het zuidwesten en Maleveld-Ryckvelde in het oosten
- het meersencomplex in het zuiden

De historische binnenstad is nog steeds het hart van de stad. Verschillende bovengemeentelijke voorzieningen, zoals detailhandel, onderwijs, cultuur en diensten bevinden zich in de binnenstad. Hier bovenop kent de binnenstad door de massale aanwezigheid van monumenten ook een toeristische functie: vooral het gebied tussen het station, 't Zand en de Markt trekt massa's buitenlandse toeristen aan. Handel en horeca hebben zich hieraan aangepast en verdringen gedeeltelijk het wonen. De binnenstad wordt omsloten door de ring R30 en voor een groot deel door water dat aan de oostelijke kant nog een belangrijke scheepvaartfunctie vervult als verbinding tussen het Boudewijnkanaal en het kanaal Gent-Brugge. Door de combinatie met water en vestingen zijn weinig activiteiten verbonden met de ring, behalve grootschalige detailhandel in het noordelijk deel (Sint-Pieterskaai).

Rondom de historische binnenstad hebben zich stedelijke deelgemeenten ontwikkeld in een radiaal patroon langsheen en tussen de verbindingswegen en steenwegen naar de omliggende gemeenten en steden. Een aaneengroeien met deze omliggende gemeenten heeft net niet plaatsgevonden, al is de scheiding soms smal (bv. Varsenare, Sijsele, Oostkamp). Deze steenwegen zijn locatieplekken van de voorzieningen op deelgemeenteniveau, soms ook op stedelijk niveau (bv. grootschalige kleinhandel langs de Maalsesteenweg en plaatselijk langs de Baron Ruzettelaan). Bij deze concentrische ontwikkeling ligt de nadruk op de oost-westrichting. De bossen en meersen in het zuiden en het poldergebied in het noorden hebben respectievelijk een even grote zuidelijke en noordelijke stedelijke woonontwikkeling verhinderd. Dit radiaal patroon van steenwegen werd doorbroken door de aanleg van de expresweg N31 in het westen. De expresweg vormt een duidelijke barrière in het woonweefsel van Sint-Michiels en Sint-Andries, maar heeft op zijn beurt ook voorzieningen van bovenlokaal niveau aangetrokken (bv. Jan Breydelstadion (Club en Cercle Brugge), Provinciaal Administratief Centrum Boeverbos, A.Z. Sint-Jan, Psychiatrische instelling, gevangenis, zwembad en camping), naast grootschalige kleinhandel (Hoge Express aan de Legeweg, B-park Blauwe Toren), bedrijvigheid (Waggelwater) en regionale kantoren.

De economische activiteiten zijn in oorsprong gerelateerd aan de ligging van de kanalen, met name het Boudewijnkanaal, dat de verbinding vormt tussen het zeehavengebied van Zeebrugge en de binnenstad, en het kanaal Gent - Brugge. De bedrijventerreinen langsheen het Boudewijnkanaal, in oorsprong een binnenhaven, zijn vrij recente ontwikkelingen (Blauwe Toren, ~~Herdersbrug~~). Verdere ontwikkeling van bedrijventerreinen tussen N31 en de Blankenbergse Steenweg zijn gepland. Wel zijn er nog mogelijkheden in de zogenaamde spie (tussen de spoorweg naar Blankenberge en de spoorweg naar Zeebrugge) en aan de E40 (Chartreuse). Het bedrijventerrein langs het kanaal Brugge-Gent wordt nadrukkelijk ingenomen door oudere, maar grote bedrijven. In de omgeving van het station ontstaat een tendens naar een gemengde ontwikkeling (woon- en kantoorontwikkeling). Dit is ook geval aan de noordkant van de binnenstad langsheen de Sint-Pieterskaai.

De haven van Zeebrugge ('de poort') bestaat grofweg uit drie delen, een kunstmatig aangelegde voorhaven in zee, de achterhaven in het poldergebied net tot aan de dorpskern van Dudzele en de binnenhaven langsheen het Boudewijnkanaal tot aan de rand van de binnenstad. Tussen voor- en achterhaven bevindt zich de woonkern van Zeebrugge. Het oudste deel van de achterhaven is in volle reconversie maar hangt af van een verbeterde toegang via het water (nieuwe sluis) en de weg (complex project).

Via Zeebrugge sluit Brugge aan op de kust en de Noordzee. Dit streven naar de zee is steeds een rode draad geweest in de stedelijke ontwikkeling van Brugge en gaat terug tot de Middeleeuwen, maar kende een definitief karakter in het begin van de 20e eeuw. Het typische kustlandschap is door de uitbouw van de haven slechts beperkt aanwezig. De duinengordel is een smalle strook tussen de Strandwijk en Blankenberge. De Strandwijk is naast de omgeving van de oude vismijn het enige deel van Zeebrugge met een kusttoeristische inslag. Het achterliggende poldergebied is wel uitgestrekter. Het is een overwegend open, grondgebonden agrarisch gebied met verspreide hoeven en talrijke waterlopen. Lissewege en Zwankendamme zijn kleine kernen in het westelijk deel van dit landschap, dicht gelegen bij de achterhaven. In het oostelijk deel bevindt zich de kern van Dudzele. In beide delen zijn grensoverschrijdend belangrijke natuurwaarden aanwezig (onder meer de Meetkerkse Moeren, de omgeving Ter Doest, de Dudzeelse Polders, het gebied rond de Damse Vaart).

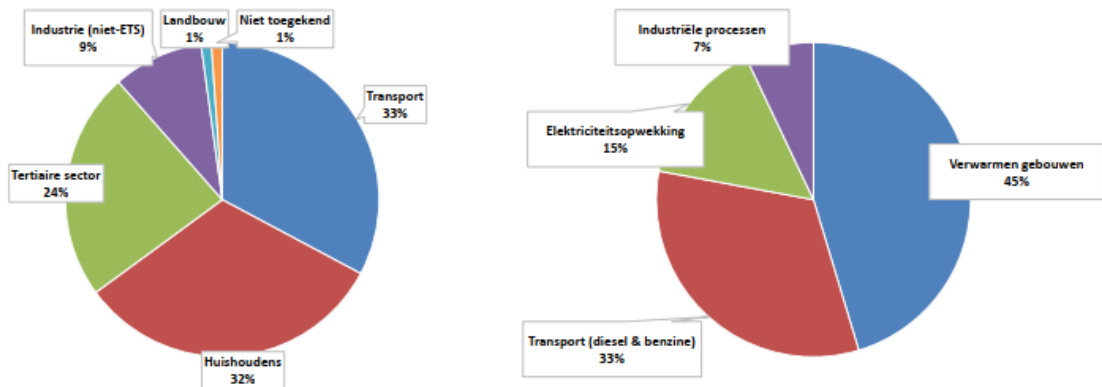
De Oostendse Vaart en de steenweg op Moerkerke vormen duidelijke grenzen van het polderlandschap. Ten zuiden ervan is het landschap totaal anders. Het agrarisch grondgebruik is kleinschaliger, minder grondgebonden met glastuinbouw. Het landschap wordt gedomineerd door bossen, meersen en kasteelparken. Verschillende van deze bossen en kasteelparken kennen een recreatief gebruik en scheiden het stedelijk gebied van Brugge af van de omliggende gemeenten.

4.8 Klimaat

4.8.1 Broeikasgasemissies

De meeste recente cijfers tonen aan dat uitstoot van CO₂ (niet-ETS-emissies) op het Brugse grondgebied in 2019 576.434 ton bedroeg. Brugge doet het daarbij iets beter dan de gemiddelde Vlaamse centrumstad. De emissies vertegenwoordigen een daling van 11 % ten opzichte van de uitstoot in 2011. Als de trend van de afgelopen jaren zich doorzet dan zou de uitstoot in 2021 rond de 562.000 ton CO₂ liggen, wat overeenstemt met een geschatte vermindering van de CO₂-uitstoot met ongeveer 13 % ten opzichte van referentie jaar 2011.

Figuur 4-13 toont de verdeling van deze uitstoot over de verschillende sectoren en toepassingen.



Figuur 4-13 Verdeling van de Brugse CO₂-uitstoot (2019) per sector (links) en per soort toepassing (rechts). (Bron: Klimaatplan 2030)

Een derde (~33 %) van de totale emissies is toe te wijzen aan transport, ongeveer 32 % van de uitstoot is gekoppeld aan huishoudens en 24 % aan tertiaire sector (nutsgebouwen zoals scholen, winkels, bedrijfsgebouwen, ...). Een vierde groot blok, maar beduidend kleiner dan de drie andere, vormt de niet-ETS-industrie¹¹ met 9 % aandeel in de emissies; 45 % van de CO₂-uitstoot is gelinkt aan het verwarmen van gebouwen (voornamelijk huishoudens & tertiaire sector).





4.8.2 Kwetsbaarheid van Brugge aan de gevolgen van klimaatverandering

Voor het thema Klimaatrobustheid is niet zozeer de huidige situatie van belang, maar wel de evoluties die in de komende jaren zullen plaatsvinden als gevolg van de klimaatverandering. Het is namelijk tegen deze evoluties dat de stad zich moet wapenen, en het beleidsplan ruimte kan hier een belangrijke rol in spelen. Bovendien bepaalt de omvang van de klimaatverandering mee de mate waarin het beleidsplan ook in de toekomst nog effectief zal zijn.

In het rapport 'Risico- en kwetsbaarheidsanalyse van stad Brugge onder klimaatsverandering' (Sumaqua, 2021) wordt een gedetailleerde beschrijving gegeven van deze evoluties, zowel op het vlak van de wijziging van de klimaatparameters als van de ervan afgeleide gevolgen. Hieronder worden deze evoluties beschreven, waarbij uitgegaan wordt van de veranderingen die tegen het jaar 2100 mogelijk werkelijkheid zullen zijn geworden. De beschreven situatie heeft dus betrekking op een toekomst die veel verder ligt dan het richtjaar van het beleidsplan ruimte (2050). Niettemin is het nuttig deze cijfers te geven, omdat ze de bovengrens vormen van wat zou kunnen gebeuren. De werkelijke evoluties in 2050 zullen zich situeren tussen de situatie vandaag en de hieronder beschreven situatie.

In onderstaand overzicht, overgenomen uit het hierboven vermelde rapport, wordt in eerste instantie een beeld gegeven van de mogelijk evolutie van de klimaatparameters (of er van afgeleide fysische evoluties): neerslag, temperatuur, verdamping en zeespiegelstijging.

¹¹ De belangrijkste ETS-installatie op het grondgebied van de stad Brugge is de centrale van Herdersbrug. Die emissies van deze centrale bedroegen in 2019 ongeveer 320.000 ton CO₂eq.

	<p>Neerslag</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Winters worden natter: neerslagvolumes kunnen tot 30 % stijgen, terwijl het aantal natte dagen gelijk blijft. ▪ Zomers worden droger: neerslagvolumes kunnen tot 40 % dalen, net als het aantal droge dagen. ▪ Onweersbuien worden heviger: gedurende het hele jaarnemen de neerslagintensiteiten toe tot 30 %
	<p>Temperatuur</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ De gemiddelde temperatuur stijgt met 1 °C tot 4.5 °C in de wintermaanden en met 1.5 °C tot 6.5 °C in de zomermaanden. ▪ De minimale en maximale temperaturen nemen in dezelfde mate toe. ▪ Het aantal vorstdagen zal sterk dalen
	<p>Verdamping</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ De verdamping zal in alle maanden van het jaar toenemen: tot 20 % in de lentemaanden en tot 45 % tijdens de zomermaanden.
	<p>Zeespiegelstijging</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ De zeespiegel stijgt tegen 2100 met 20 tot 80 cm. ▪ In het meest extreme scenario wordt zelfs rekening gehouden met een stijging van 200 cm

De hierboven beschreven evoluties zullen zich vertalen in concrete effecten: wateroverlast en overstromingen, droogte, hitte, verzilting, en een verslechtering van de waterkwaliteit zijn daarvan de belangrijkste. In onderstaand overzicht, overgenomen uit het rapport 'Risico- en kwetsbaarheidsanalyse van stad Brugge onder klimaatsverandering' worden deze effecten op hoofdlijnen beschreven, voor de situatie in 2100. Voor wat de exacte cijfers betreft kan deze beschrijving beschouwd worden als de bovengrens van wat werkelijk zal optreden; de aard en richting van de geschetste evoluties zal op hoofdlijnen wel dezelfde zijn voor het richtjaar 2050.

	<p>Stedelijke wateroverlast</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Hevigere onweersbuien in de zomer zullen tot frequentere en meer uitgestrekte wateroverlast leiden. ▪ Overstromingen die in het huidige klimaat eens per 100 jaar voorkomen, kunnen tegen 2050 elke 5 à 6 jaar voorkomen, en tegen 2100 elke 3 à 4 jaar. Dit wordt veroorzaakt door het vaker voorkomen van extremere zomeronweders in de toekomst. ▪ De overstromde oppervlakte neemt toe met een factor 2 tot 4, afhankelijk van de herhalingstijd. ▪ Circa 6 % van het ganse grondgebied wordt getroffen door pluviale overstromingen met een terugkeerperiode van 100 jaar in het toekomstig klimaat, versus 3 % in het huidige klimaat.
	<p>Overstromingen vanuit waterlopen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ De grotere neerslagvolumes zullen in de wintermaanden leiden tot meer periodes met verhoogde afvoer. ▪ Rivieroverstromingen in Brugge die nu eens per 100 jaar voorkomen (kans 1 op 100), kunnen tegen 2050 met een kans van 1 op 25 voorkomen en tegen 2100 zelfs met een jaarlijkse kans van 1 op 12. ▪ De binnenstad van Brugge lijkt goed beschermd, dankzij de keerstuw op het kanaal Gent-Oostende in Beernem. ▪ Enkel aan de Handelskom stijgt de kans op kritieke overstromingen, maar de oppervlakte blijft beperkt. ▪ Andere delen van het grondgebied zijn wel gevoeliger voor rivieroverstromingen. In het bijzonder is er een sterke toename in overstromde oppervlakte te verwachten langs de Kerkebeek (Sint-Michiels)

	<p>Kustoverstromingen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ De huidige zeewering is nog niet bestand tegen stormen met een 1000-jarige terugkeerperiode. Hierdoor kunnen grootschalige overstromingen optreden. ▪ De overstromde oppervlakte bij dergelijke storm neemt toe van 4450 hectare in het huidige klimaat, tot 6000 hectare en 7000 hectare in respectievelijk 2075 en 2115. ▪ Het Masterplan Kustveiligheid omvat maatregelen om de kust te beschermen tegen stormen van deze omvang. Dit plan is in uitvoering. Bijkomend loopt momenteel het Complex Project Kustvisie, dat het vervolg is op het Masterplan Kustveiligheid. Het richt zich op het ontwikkelen van een lange termijn-aanpak van de Vlaamse kustbescherming, met 2100 als tijdshorizon. ▪ Daarnaast zorgt de stijgende zeespiegel voor een verminderde uitwateringscapaciteit van het kanaal Gent-Oostende. Vooral tijdens hoge afvoeren kan dit problematisch zijn.
	<p>Droogte</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Lagere neerslagvolumes en hogere verdamping leiden tot meer droogte: uitzonderlijke droogte (die nu eens per 20 jaar voorkomt) kan tegen 2100 tot 10 keer vaker voorkomen dan vandaag. Extreme droogte (die nu slechts eens per eeuw voorkomt) zelfs tot 20 keer. ▪ De beschikbare hoeveelheden oppervlaktewater dalen: tijdens de zomer kunnen deze tot 40 % lager liggen. ▪ Waterlood in de polders neemt toe van 8 mm tot 14 mm in 2100. ▪ Regenwaterputten zullen tegen 2050 dubbel zo lang en tegen 2100 drie keer zo lang droog staan als vandaag.
	<p>Hittestress</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ De stijgende temperaturen zorgen voor meer hittegolfdagen: van gemiddeld 5 per jaar nu naar 48 tegen 2100. ▪ De gemiddelde temperatuur in de zomermaanden kan stijgen van 18.7 °C tot 24.9 °C. Omwille van het hitte-eilandeffect ligt deze stijging hoger in stedelijk dan in landelijk gebied. In het noorden van Brugge is de hittestress in 2100 beperkter dan in sectoren oost, west en centrum, maar nog steeds problematisch.
	<p>Verzilting en waterkwaliteit</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ De stijging van de zeespiegel zal wellicht een smalle strook van 200 à 300 m langs de kust verder verzilten, maar de impact meer landinwaarts is wellicht beperkt. ▪ Klimaatverandering vermindert de aanvoer van zoetwater, waardoor de huidige delicate balans tussen zoet en zilt water wel verstoord kan worden. ▪ De algemene waterkwaliteit zal afnemen doordat rioleringen vaker overstorten, er minder aanvoer is van (regen)water en door hogere temperaturen die bepaalde processen negatief beïnvloeden.

4.9 Hinder en gezondheid

4.9.1 Luchtkwaliteit

Hiervoor verwijzen we naar de bespreking onder het thema Lucht (zie § 4.3).

4.9.2 Geluidsbelasting

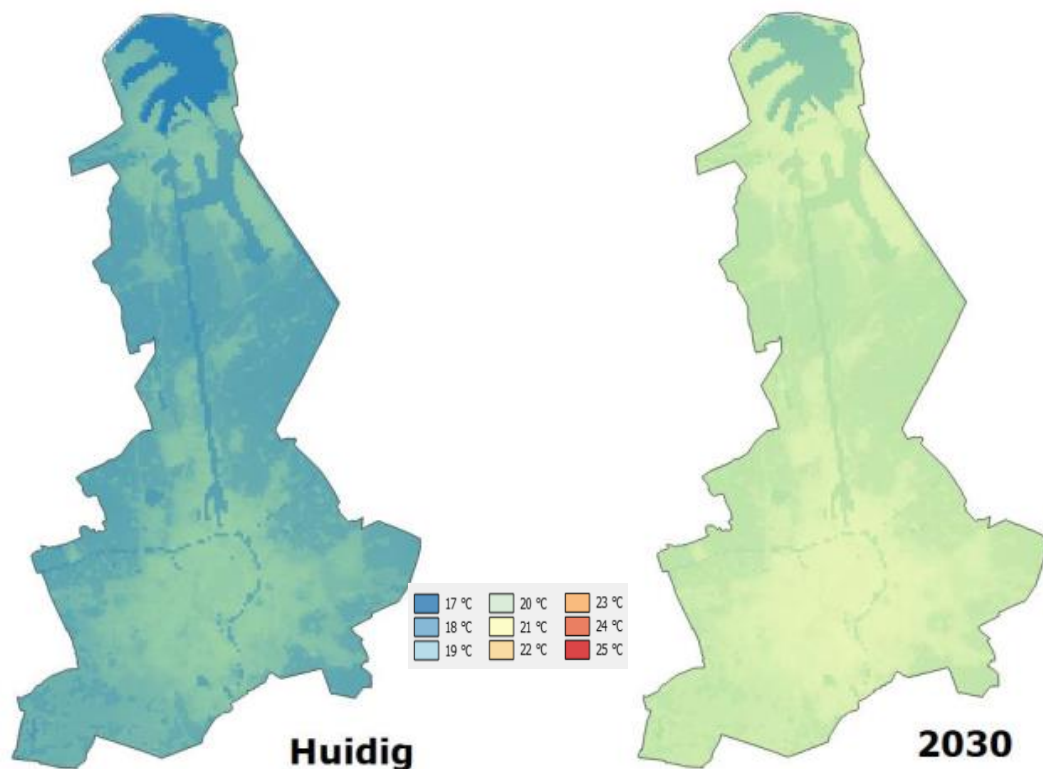
Hiervoor verwijzen we naar de bespreking onder het thema Geluid (zie § 4.4).

4.9.3 Hittestress

De temperatuur in steden ligt doorgaans hoger dan in de omringende landelijke gebieden (zie ook het thema Klimaat (§ 4.8)). Een stad is een plek waar er zeer veel materiaal op een kleine oppervlakte aanwezig is, zoals beton, asfalt, natuursteen,... Al deze materialen hebben een hoge warmtecapaciteit en absorberen de warmte. Ook menselijke activiteiten creëren warmte. Daarnaast ligt de luchtcirculatie in de stad lager als gevolg van de morfologie. Binnenstedelijke wegen die aan beide zijden geflankeerd worden door een aaneengesloten rij van (hoge) gebouwen ('street canyons') zijn hier een typisch voorbeeld van. Als een gevolg van de morfologie van dit type straten ontstaat er vaak een beperkte uitwisseling van luchtlagen en wordt de toestroom van verse lucht beperkt.

In de binnenstad en de andere dichtbebouwde gebieden op het grondgebied van Brugge ligt de temperatuur dan ook gemiddeld¹² tot enkele graden hoger dan in de omliggende omgeving. Dit kan gevolgen hebben voor het thermisch comfort en de gezondheid van de stedeling. Door de warmte en vervuiling die in de stad blijven hangen wordt het risico op verschillende gezondheidsproblemen vergroot.

Figuur 4-14¹³ toont de (berekende) verdeling van de gemiddelde zomertemperatuur over het grondgebied van de stad, voor respectievelijk de situatie vandaag en in 2030. Het effect van de klimaatverandering is duidelijk zichtbaar. De gemiddelde temperatuur tijdens de zomermaanden schommelt in het huidige klimaat rond 18,7 °C in verstedelijkt gebied. Deze gemiddelde temperatuur zal verder kunnen stijgen naar 20,3 °C in 2030 en tot 21,7 °C in 2050. In de buitengebieden blijft de temperatuuroptoe name eerder beperkt tot 19,5°C in 2030 en 20,9°C in 2050.



Figuur 4-14 Hittestresskaarten: gemiddeld temperatuur in de zomer in het huidige klimaat (links) en bij toekomstprojecties voor de korte termijn (2030)

Het gemiddeld aantal hittegolfdagen per jaar bedraagt in het huidige klimaat ongeveer 2 à 3 in de groene buitengebieden, en 5 in meer verstedelijkt gebied (waar een hogere verhardingsgraad is). In de toekomst wordt een stijging verwacht naar gemiddeld 11 en 19 hittegolfdagen per jaar voor

¹² Gemiddeld over het jaar en over dag en nacht

¹³ Bron: Risico- en kwetsbaarheidsanalyse van stad Brugge onder klimaatverandering (Sumaqua, 2021)

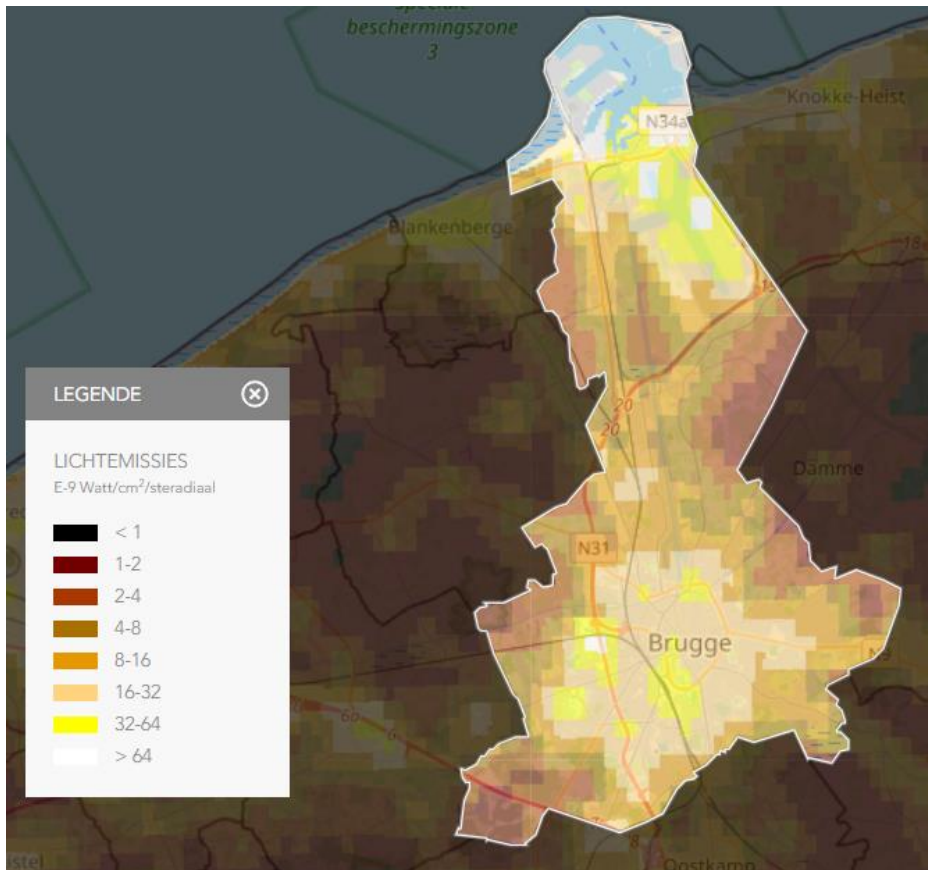
respectievelijk 2030 en 2050 in het verstedelijkt gebied. In het buitengebied is de relatieve toename gelijkaardig, maar het aantal dagen blijft beperkter tot gemiddeld 7 in 2030 en 14 in 2050.

Er is geen groot verschil vast te stellen tussen kust en binnenland – wel tussen bebouwde gebieden en eerder landelijke gebieden. Ook de haven is warmer dan het buitengebied. In de (directe) omgeving van water is het doorgaans koeler. Dat is voor de kernstad onder meer het geval aan het Minnewater en langs de vesten. Alle groene en waterrijke gebieden in de stad dragen in principe bij aan het tegengaan van overlast door hitte. Door het ontbreken van grote aaneengesloten gehelen draagt de invloed van deze gebieden echter meestal niet ver.

4.9.4 Lichthinder

Lichthinder is de overlast die wordt veroorzaakt door kunstlicht. Het gaat hierbij niet enkel om hinder door verblinding of verstoring door de lichtbron zelf, maar ook om vermindering van de nachtelijke duisternis. Overmatig strooilicht heeft ook een impact op het bioritme van mens en dier en kan leiden tot slaapstoornissen en gezondheidsproblemen.

Lichthinder is een probleem in het grootste deel van Vlaanderen en Brugge vormt hierop geen uitzondering. Figuur 4-15 toont de nachtelijke emissies van licht in Vlaanderen waargenomen vanuit de ruimte. Zoals kan verwacht worden situeren de hoogste emissies zich in en rond de kernstad en ter hoogte van de achterhaven. De 'donkerste' gebieden bevinden zich ten noordoosten en zuidwesten van de kernstad, maar echt donkere gebieden komen niet voor op het grondgebied van Brugge.

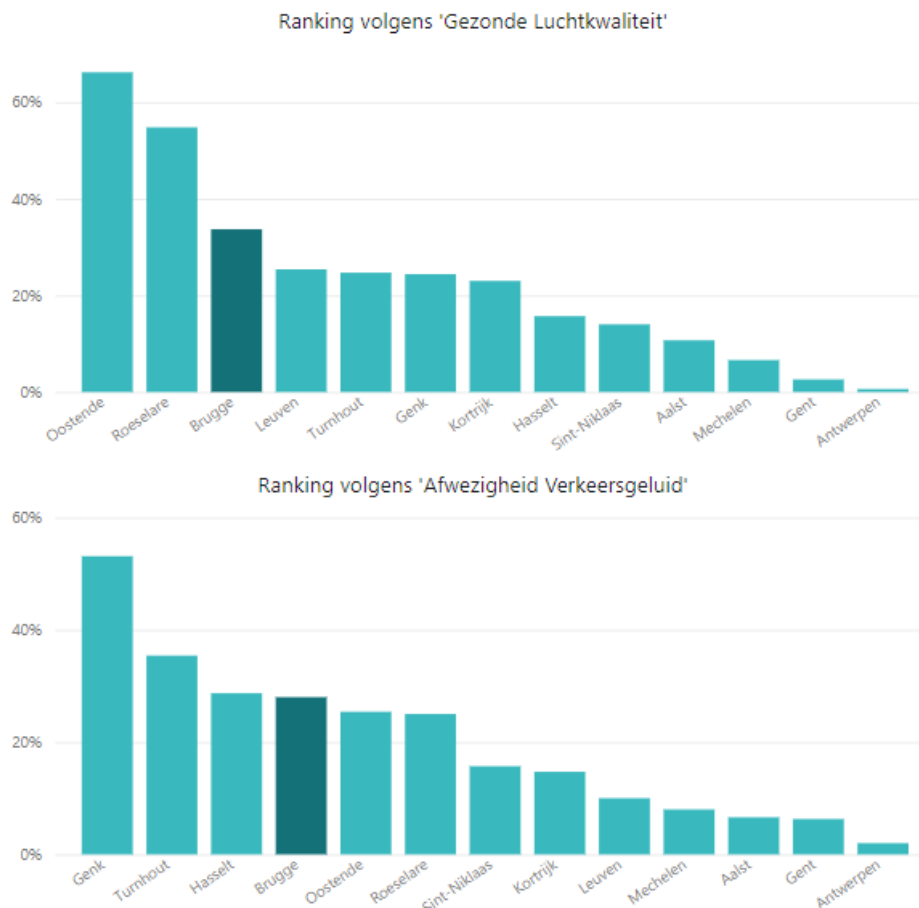


Figuur 4-15 Lichtemissies (E-9 Watt/cm²/steradiaal) voor Brugge

4.9.5 Lokale gezondheidsindicator mobiliteit

Het Agentschap Zorg en Gezondheid heeft een 'Lokale Gezondheidsindicator Mobiliteit' uitgewerkt, die niet enkel rekening met de kwaliteit van de omgevingslucht en met de geluidsniveaus, maar ook met het aantal mensen dat er wordt aan blootgesteld, en dus de gezondheidsimpact kan ondergaan (<https://www.zorg-en-gezondheid.be/luchtverontreiniging-en-geluid-gezondheidsimpact-mobiliteit>).

Hieruit blijkt dat Brugge, in vergelijking met andere 'grote en regionale steden' (Belfius-classificatie 2017), relatief goed scoort voor zowel luchtkwaliteit als verkeersgeluid (zie Figuur 4-16). Van de 12 steden in de categorie scoren er slechts twee beter op het vlak van luchtkwaliteit en slechts drie op het vlak van geluidsoverlast. Als we kijken naar alle Vlaamse gemeenten dan scoort echter slechts 33,7 % slechter dan Brugge op het vlak van de impact van mobiliteitsgerelateerde luchtkwaliteit, terwijl slechts 28 % slechter scoort op de mobiliteitsgerelateerde geluidskwaliteit.



Figuur 4-16 Ranking van Brugge in vergelijking met andere 'grote en regionale steden' in Vlaanderen voor respectievelijk de parameters 'gezonde luchtkwaliteit' en 'afwezigheid verkeersgeluid', volgens de lokale gezondheidsindicator mobiliteit van het Agentschap Zorg en Gezondheid

4.9.6 Walkability-score

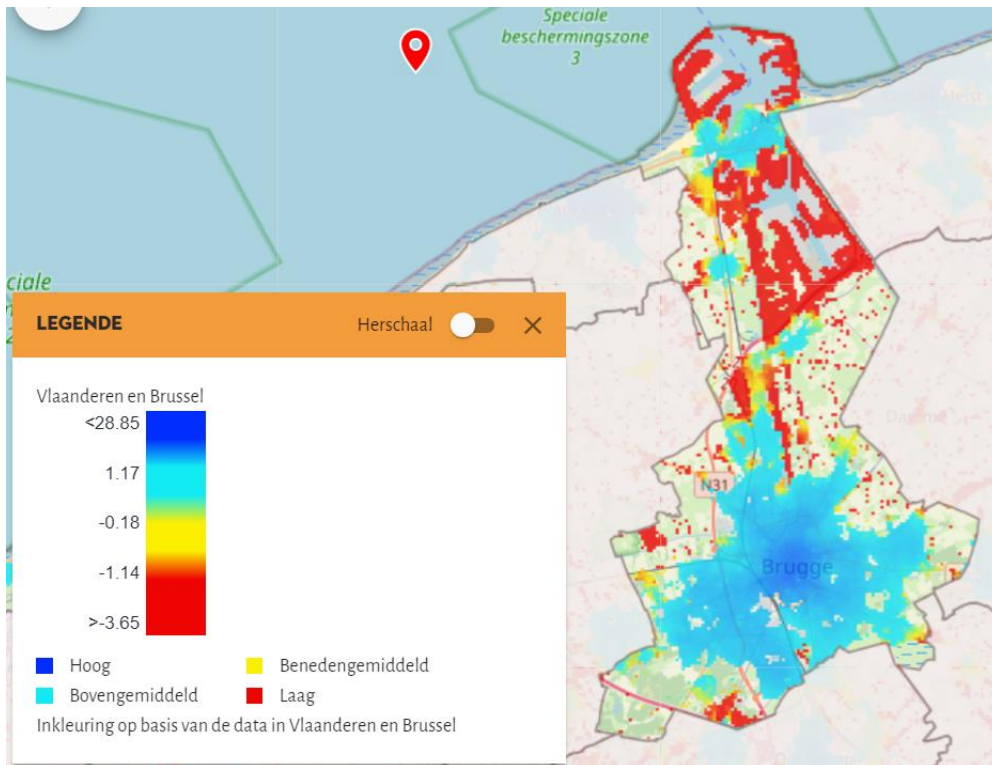
Een beweegvriendelijke publieke ruimte zorgt voor meer beweegkansen. Internationale en Vlaamse studies tonen dat aan. Voldoende beweging leidt tot tal van voordelen, op het vlak van gezondheid, ontmoeten, zelfredzaam zijn Toch bewegen veel mensen onvoldoende. Bij de 65- tot 74-jarigen in Vlaanderen beweegt slechts 38 procent voldoende. Bij de 75-plussers daalt dat tot 13 procent. Helaas bewegen ook kinderen en jongeren vaak te weinig.

Het belang van walkability wordt daarom meer en meer op de voorgrond geplaatst. Walkability zet in op de mogelijkheid voor iedereen om dagdagelijks te bewegen, en dit te stimuleren door voorzieningen in de nabijheid aan te bieden, op 15 minuten wandelen of fietsen. In meer 'walkable' buurten zijn meerdere basisfuncties aanwezig (wonen, winkelen, spelen, werken, zorg, groen ...), is de woondichtheid hoger en is het netwerk van straten beter verbonden voor fietsers en voetgangers.

De zogenaamde walkability score van een wijk of stad bundelt drie aspecten: de functiemix, de woondichtheid en de stratenconnectiviteit. De optelsom van deze drie componenten, waarbij de stratenconnectiviteit dubbel telt, is de walkability-score. De score kan voor heel Vlaanderen en Brussel met een resolutie van 1 hectare geraadpleegd worden op [Walkabilityscore-tool | Gezond Leven](#). De

tool biedt een kader aan om vanuit gezondheidsperspectief voor elke buurt een beter inzicht te krijgen in geschikte plannings- of inrichtingsmaatregelen die best kunnen genomen worden.

Figuur 4-17 stelt de resultaten van de walkability-score voor, voor Brugge. Zoals blijkt heeft de historische binnenstad een hoge score. De bebouwde gebieden rond de kernstad hebben een bovengemiddelde score. Ook Zeebrugge, Lissewege en Dudzele scoren bovengemiddeld. Het havengebied heeft uiteraard een lage score.



Figuur 4-17 Walkability score voor het bebouwd gebied van Brugge

4.9.7 Nabijheid van groen

Tal van studies hebben de laatste jaren aangetoond dat groen in de omgeving van bewoning van groot belang is voor zowel de lichamelijke als de mentale gezondheid van de bewoners.

Uit enquêtes blijkt dat 85 % van de Bruggelingen tevreden is over het groen in hun gemeente, en 82 % vindt dat er voldoende groen is in zijn buurt.

'Groen in de buurt' wordt gedefinieerd als het aandeel van de totale oppervlakte van de stad/de gemeente dat ingenomen wordt door woongroen, buurtgroen en wijkgroen, en het aandeel van de inwoners dat binnen een bepaalde afstand van woongroen (150 meter), buurtgroen (400 meter) en wijkgroen (800 meter) woont. Woongroen wordt gedefinieerd als elk type groen, ongeacht de grootte. Buurtgroen wordt gedefinieerd als groen met een minimumoppervlakte van 0,2 hectare en wijkgroen als groen met een minimumoppervlakte van 10 hectare

Het aandeel van de Bruggelingen dat toegang tot groen heeft binnen de hierboven aangegeven afstanden van hun woning bedraagt respectievelijk 100 % voor woongroen, 94 % voor buurtgroen en 54 % voor wijkgroen (bron: Gemeente- en stadsmonitor, cijfers voor 2016). Deze cijfers tonen aan dat kleinere snippers groen wijdverspreid zijn in de bebouwde delen van de stad, maar dat groenzones van enige oppervlakte er veel beperkter aanwezig zijn.

5. SAMENVATTING VAN HET RELEVANTE OMGEVINGSBELEID

In Bijlage 7 vatten we voor elk van de omgevingsthema's die in de milieubeoordeling aan bod zullen komen de voornaamste beleidsdoelstellingen voor het thema samen; het is immers aan deze doelstellingen dat het effect van het beleidsplan ruimte (in positieve of negatieve zin) zal afgemeten worden.

Tabel 5-1 bevat in de tweede kolom een aantal *toetsingsvragen*, die de leidraad zullen vormen bij de milieubeoordeling. Deze vragen zijn afgeleid uit de beleidsdocumenten die vermeld worden in de eerste kolom. Het gaat hierbij om beleid op Vlaams niveau of op het niveau van de stad Brugge en, waar relevant, ook op Europees niveau. Voor een gedetailleerde beschrijving van deze beleidsdocumenten en hun relevantie voor het MER voor het Beleidsplan Ruimte Brugge verwijzen we naar de bijlagen (§ 7.1).

De hier opgesomde toetsingsvragen zijn vragen op hoofdlijnen. Om ze te kunnen beantwoorden is uiteraard onderzoek nodig naar de verschillende effecten van het beleidsplan ruimte en naar de manier waarop deze er al dan niet toe bijdragen dat de vermelde beleidsdoelstellingen worden gehaald. Bij de opmaak van het MER (en in samenwerking met de verdere totstandkoming van het Beleidsplan Ruimte Brugge) zullen de hier geformuleerde toetsingsvragen dan ook nog verder verfijnd worden.

Tabel 5-1 Toetsingsvragen vanuit de verschillende omgevingsthema's

Beleids thema	Toetsingsvragen
Bodem en water	
<p>Europa Kaderrichtlijn Water Overstromingsrichtlijn Bodemstrategie</p> <p>Vlaanderen Vlaams bodembeleid Decreet integraal waterbeleid Waterbeleidsnota Stroomgebiedbeheerplannen</p> <p>Brugge Brugs Beleidsprogramma (2019-2024)</p>	<p>Draagt het Beleidsplan Ruimte Brugge bij aan:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ het behalen van de 'goede toestand' of het goed ecologisch potentieel van de waterlichamen en voorkomt het achteruitgang in die toestand? ▪ een vermindering van het overstromingsrisico? ▪ het beperken van waterschaarste en aan het beperken van de gevolgen van droogte? ▪ Het maximaliseren van de ruimtelijke kwaliteiten van het water? ▪ het bereiken en behoud van een gezonde bodem?
Mobiliteit	
<p>Vlaanderen Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040 Vervoerregio Brugge Regionaal mobiliteitsplan</p> <p>Brugge Brugs Beleidsprogramma (2019-2024) Mobiliteitsplan</p>	<p>Draagt het Beleidsplan Ruimte Brugge bij aan:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ de multimodale bereikbaarheid van de stad en haar economische polen? ▪ het concept van de korte afstandsstad en de bereikbaarheid en nabijheid van voorzieningen? ▪ een milieuvriendelijke mobiliteit en het behalen van de duurzame modal shift-doelstellingen? ▪ de (verkeers)leefbaarheid en -veiligheid in de stad en haar wijken?
Luchtkwaliteit	
<p>Europa Europese Klimaatwet Fit for 55-pakket</p> <p>Vlaanderen Luchtbeleidsplan 2030 Vlaams Energie- en Klimaatplan Vlaamse Klimaatstrategie 2050</p>	<p>Draagt het Beleidsplan Ruimte Brugge bij aan:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ een reductie van de NO_x-emissies en omgevingsconcentraties van stikstofdioxide (NO₂)? ▪ een reductie van de emissies en omgevingsconcentraties van fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5})?

Beleidsthema	Toetsingsvragen
Brugge Brugs Beleidsprogramma (2019-2024)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ een reductie van de emissies en omgevingsconcentraties van elementair koolstof (EC), zwarte koolstof (BC) en ultra fijn stof (UFP)?
Geluid	
Europa Europese richtlijn omgevingslawaaï Vlaanderen Geluidsactieplannen voor belangrijke wegen en spoorwegen Brugge Brugs Beleidsprogramma (2019-2024) Geluidsactieplan voor de agglomeratie Brugge	Draagt het Beleidsplan Ruimte Brugge bij aan: <ul style="list-style-type: none"> ▪ de doelstelling om het aantal gehinderden door geluid te reduceren? ▪ de doelstelling om stille zones te beschermen en te creëren?
Biodiversiteit	
Europa Vogelrichtlijn Habitatrichtlijn Vlaanderen Natuurdecreet Bosdecreet Soortenbesluit Brugge Brugs Beleidsprogramma (2019-2024)	Voldoet het Beleidsplan Ruimte Brugge aan het standstill-beginsel en de zorgplicht (cf. Natuurdecreet)? Draagt het Beleidsplan Ruimte Brugge bij aan: <ul style="list-style-type: none"> ▪ de doelstellingen met betrekking tot natuur- en soortenbehoud/-beheer (cf. het Natuurdecreet en Soortenbesluit)? ▪ aan een positieve bosbalans? (cf. het Bosdecreet)? ▪ aan het creëren van een kwaliteitsvolle en duurzame stedelijke biodiversiteit (cf. het Groenplan)? ▪ aan het creëren/versterken van een ecologische hoofdstructuur op het grondgebied van de stad (cf. Natuurdecreet)? ▪ aan het halen van de Europese natuurdoelen (cf. Habitatrichtlijn en Vogelrichtlijn)?
Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie	
Vlaanderen Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (strategische visie) Vlaams Regeerakkoord (2019-2024) Brugge Brugs Beleidsprogramma (2019-2024)	Draagt het Beleidsplan Ruimte Brugge bij aan: <ul style="list-style-type: none"> ▪ de doelstelling om de inrichting van de ruimte met respect voor het onroerend erfgoed te laten gebeuren? ▪ de doelstelling om de ruimte in te richten met respect voor landschapsecologische kenmerken? ▪ de doelstelling om de ruimte in te richten met respect voor de visuele karakteristieken van het landschap?
Ruimte	
Vlaanderen Beleidsplan Ruimte Vlaanderen Provincie Beleidsplan Ruimte van de provincie West-Vlaanderen (in opmaak) Brugge Brugs Beleidsprogramma (2019-2024) Beleidsnota detailhandel	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Draagt het Beleidsplan Ruimte Brugge bij aan: ▪ de bevordering van ruimtelijke efficiëntie en ruimtelijk rendement en de vermindering van bijkomend ruimtebeslag? ▪ de verweving van functies en activiteiten? ▪ het bevorderen van de samenhang van ruimtelijke structuren en maakt het ruimte voor de wisselwerking tussen verschillende functies?

Beleidsthema	Toetsingsvragen
Woonbeleidsplan Beleidsvisie kernwinkelgebied Windplan	<ul style="list-style-type: none"> ▪ een voldoende aanbod, nabijheid en toegankelijkheid van (betaalbare) woningen, (basis)-voorzieningen, groenvoorzieningen en voorzieningen die de sociale cohesie bevorderen? ▪ de bevordering van de ruimtelijke kwaliteit en de gebruikskwaliteit van de publieke ruimte en de wijken?
Klimaat	
Europa Green Deal Europese Klimaatwet Fit for 55-pakket LULUCF-verordening Europese adaptatiestrategie Vlaanderen Vlaams energie- en klimaatplan Vlaamse klimaatstrategie 2050 Vlaams adaptatieplan Brugge Windplan Brugge (2021) Klimaatplan 2030 Brugge, inclusief Klimaatadaptatieplan Brugge (2021) Brugs Beleidsprogramma (2019-2024)	Draagt het Beleidsplan Ruimte Brugge bij aan: <ul style="list-style-type: none"> ▪ een vermindering van de broeikasgasemissies op het grondgebied van de stad (mitigatie)? ▪ het netto vastleggen van broeikasgassen in bodem en vegetatie (sequestratie) op het grondgebied van de stad? ▪ een vergroting van de klimaatrobuustheid van de stad en van haar weerbaarheid aan de gevolgen van klimaatverandering (adaptatie), op het vlak van droogte, hittestress en wateroverlast?
Hinder en gezondheid	
Vlaanderen Vlaams gezondheidsbeleid Geluidsactieplan belangrijke wegen en spoorwegen Brugge Brugs Beleidsprogramma (2019-2024) Klimaatplan 2030 Brugge Geluidsactieplan	Draagt het Beleidsplan Ruimte Brugge bij aan: <ul style="list-style-type: none"> ▪ een vermindering van hinder en gezondheidseffecten te wijten aan luchtvervuiling, geluidsoverlast en hittestress? ▪ de algemene gezondheid en het mentale welbevinden van de Bruggelingen, onder meer door een actieve levensstijl te bevorderen en voldoende ontspanningsmogelijkheden te voorzien? ▪ de bevordering van het sociale welbevinden en de sociale cohesie in de stad en gaat het exclusiviteit en ontoegankelijkheid van bepaalde voorzieningen tegen? ▪ Hoe verhoudt het BRB zich tot de ruimtelijke vereisten op het vlak van externe veiligheid¹⁴ (Seveso-bedrijven)?

¹⁴ Externe veiligheid maakt normaal gezien geen deel uit van het voorwerp van een milieueffectrapport. Hier bestaan immers geijkte instrumenten (zoals ruimtelijke veiligheidsrapporten) voor. Gezien de voor de hand liggende relatie tussen ruimtelijk beleid en externe veiligheid zal in het MER in het kader van het thema 'hinder en gezondheid' wel kort ingegaan worden op de (ruimtelijke) raakvlakken tussen beide beleidsdomeinen.

6. VERKENNING VAN DE MOGELIJKE OMGEVINGSEFFECTEN VAN HET BELEIDSPLAN RUIMTE BRUGGE

6.1 Inleiding

Op de volgende bladzijden geven we op hoofdlijnen weer wat, voor elk van de vijf ambities, en op basis van de informatie vervat in de conceptnota, vermoedelijk de voornaamste aandachtspunten voor de milieueffectbeoordeling van het Beleidsplan Ruimte Brugge zijn. We geven daarbij aan op welke punten de strategieën uit de conceptnota goed scoren, maar wijzen ook op enkele potentiële neveneffecten, en op elementen die de positieve bijdrage van het BRB nog zouden kunnen versterken. In de loop van het proces van de verdere uitwerking van het BRB zullen deze verschillende aandachtspunten bijdragen aan de optimalisatie ervan.

Het uitgangspunt daarbij is dat het MER een uitspraak moet doen over de mate waarin het BRB al dan niet bijdraagt aan het bereiken van de (Vlaamse en gemeentelijke) *beleidsdoelstellingen* voor een aantal milieuthema's (zie ook hoofdstuk 5). Om dit te kunnen doen is het uiteraard nodig de (aanzienlijke) milieueffecten, in positieve of negatieve zin, in beeld te brengen.

In een aantal gevallen zal deze toets aan de beleidsdoelstellingen neerkomen op een evaluatie van de *effectiviteit* van het BRB zelf, aangezien het plan expliciet de bedoeling heeft een aantal beleidsdoelstellingen (op het vlak van water, biodiversiteit, klimaat ...) te helpen realiseren. Dit zal echter niet steeds zo zijn: in het streven naar het realiseren van een beleidsdoelstelling binnen een bepaald thema kunnen immers ongewilde *neveneffecten* ontstaan die een invloed hebben op bereiken van de doelstellingen voor andere beleidsthema's. Ook deze zullen in kaart gebracht worden.

Zoals eerder aangegeven gaat het hierbij niet om een beoordeling op het einde van de rit, maar integendeel om een proces waarbij de stad, MER-deskundigen en ontwerpers samenwerken om tot het best mogelijke (i.e. meest beleidsrelevante en duurzame) resultaat te komen.

De milieubeoordeling in het MER zal focussen op de hier geschetste effecten, kansen en aandachtspunten, eventueel bijgesteld of uitgebreid op basis van de inspraakreacties en adviezen op deze kennisgeving.

Zoals gezegd wordt het MER opgesteld in wisselwerking met de totstandkoming van het BRB. Bij de opmaak van de teksten van deze kennisgeving gebeurde dan ook al een eerste afstemming en uitwisseling van inzichten met de auteurs van de conceptnota. Deze afstemming heeft aanleiding gegeven tot de eerste bijstellingen in beide documenten. De in deze kennisgeving op hoofdlijnen besproken mogelijke effecten van het Beleidsplan Ruimte Brugge vormen ook mee de basis voor een verdere optimalisatie van het plan, in de aanloop naar de opmaak naar het voorontwerp van het plan.

6.2 Open ruimte centraal

Het inzetten op behoud van de open ruimte en op vergroening en ontharding van (delen van) de bebouwde ruimte kan een invloed hebben op de watercyclus, doordat er meer ruimte komt voor water en infiltratie bevorderd wordt. Dit kan een positief effect hebben op de grondwatervoorraden en dus op de droogtebestendigheid van de omgeving en biedt ook ruimte om water tijdelijk te bufferen, zodat het overstromingsgevaar beter kan beheerst worden. Ook de ecosysteemdiensten geleverd door natuurlijke bodems kunnen hierdoor versterkt worden.

Het behoud en versterken van open ruimte heeft tot gevolg dat voor **mobiliteit** nieuwe weginfrastructuur beperkter zal worden gerealiseerd. Dat betekent dat de nadruk eerder komt te liggen op het beter en slimmer gebruiken van de bestaande weginfrastructuur. Een duidelijke functietoekenning en gepaste inrichting van elke bestaande weg moet oneigenlijk en storend gebruik van onaangepaste wegen vermijden.

Open ruimten worden gekenmerkt door een betere **luchtkwaliteit** in vergelijking met bewoonde/bebouwde omgeving en de onmiddellijke omgeving van wegen. Het streven naar minstens behoud en in de mate van het mogelijke extra open ruimten leidt tot het behouden respectievelijk bijkomend ontwikkelen van extra ruimten met betere luchtkwaliteit.

Ook voor **geluid** zijn open ruimten belangrijk. In deze zones is het omgevingsgeluid veel lager dan in stedelijke omgeving/bebouwde omgeving. Het streven naar minstens behoud en in de mate van het mogelijke extra open ruimten leidt tot het behouden respectievelijk bijkomend ontwikkelen van extra

ruimten met betere geluidskwaliteit. Rustige en stillere gebieden zijn een kostbaar goed en zullen dit nog meer worden in de toekomst.

Het behoud van open ruimte biedt volop kansen om aan te sluiten bij de verschillende beleidsdoelstellingen voor **biodiversiteit**. De keuze van hoe deze open ruimte wordt ingevuld zal bepalend zijn voor de mate waarin deze gebieden ook echt een belangrijke meerwaarde kunnen bieden voor de aangrenzende natuurgebieden. Ook de mate van verbinding tussen open ruimte gebieden zal een belangrijk aandachtspunt zijn.

Behoud en versterken van de open ruimte zal uiteraard ook de waardevolle **landschappen** vrijwaren en ondersteunen. Dit is ontegensprekelijk een positief effect.

Behoud en versterken van de open ruimte speelt direct in op de beleidsdoelstellingen uit de strategische visie van het beleidsplan Ruimte Vlaanderen. De effecten op het **ruimtegebruik** en gebruikskwaliteit van deze ruimtelijke strategie zijn per definitie kwalitatief. De ruimtelijke structuur wordt alleen maar positief versterkt.

De conceptnota stelt terecht dat de open ruimte onder meer de stad helpt verkoelen en overstromingsrisico's kan opvangen. Om het hoofd te bieden aan de gevolgen van de **klimaat**verandering moet de open ruimte sterker en robuuster worden. Dit houdt in dat geen nieuwe open ruimte wordt ingenomen, dat de verschillende groensnippers met elkaar verbonden worden, en dat groenelementen verder binnengetrokken worden in de stad. Ook onder meer bedrijventerreinen, landbouwsites en nieuwe ontwikkelingen worden vergroend en kunnen zo een rol spelen in het groenblauwe netwerk dat klimaatrobustheid moet helpen garanderen. Ontharding en groene inrichting op de schaal van tuinen en binnengebieden zorgen voor bijkomende veerkracht.

De hierboven beschreven vergroening kan ook positieve effecten hebben op de lichamelijke en mentale **gezondheid** van de Bruggeling. Ook het uitbouwen van een wandel-, fiets- en recreatienetwerk kan bijdragen aan de gezondheid, als het aanzet tot bewegen. In de mate dat deze netwerken als gevolg hebben dat de auto minder gebruikt wordt in de stad kan ook de luchtkwaliteit verbeteren en de geluidsoverlast verminderen, wat ook positief is voor de gezondheid.

6.3 Groeien in kwaliteit

Als de keuze voor groei binnen deze ambitie niet goed beheerd wordt, kunnen negatieve gevolgen op het **bodem- en watersysteem**, zowel op het vlak van kwantiteit als van kwaliteit niet uitgesloten worden. Verdichting en dynamiek kunnen in dat geval in bijkomend ruimtebeslag en druk op de kwaliteit resulteren. Dit vormt dus een aandachtspunt, waar weliswaar deels aan wordt tegemoet gekomen vanuit de ambities die inzetten op behoud van de open ruimte, groenblauwe dooradering en klimaatrobuste inrichting.

Meer doen met minder ruimte betekent een beleid van verdichting, stapelen van functies en delen van voorzieningen. Dit kan voor een hoger gebruik van onderbenutte infrastructuur zorgen. Tegelijk houdt dit het risico in dat er piekmomenten ontstaan die moeilijk te beheersen zijn. Verdere verdichtingen zullen hand in hand moeten gaan met een **mobiliteits**strategie om gemotoriseerd verkeer maximaal te beperken.

Om de vraag naar extra woongelegenen (andere woontypes) op te vangen wordt er, cfr. de beleidsdoelstellingen, niet voorzien om méér ruimte in te nemen. In de mate dat groeien in kwaliteit hierbij leidt tot verdichting van bebouwing, moet ermee rekening gehouden worden dat er lokaal toenemende **lucht**verontreiniging kan ontstaan te wijten aan extra verkeer, transport en/of extra verwarmings-emissies. Toenemende verdichting moet dan ook gecompenseerd worden door aanvullende maatregelen die de toename van de lokale emissies zoveel mogelijk moet tegengaan. Bij de keuze van locaties waar verdichting voorzien zou worden moet hiermee dan ook rekening gehouden worden. Dit zowel op het vlak van bereikbaarheid met bv. openbaar vervoer, als met het voorzien van centrale voorzieningen (bv. collectieve verwarming via bijvoorbeeld een warmtenet).

Vooraf het beschermen van stillere zones en wonen hier ook toelaten is een grote troef van dit plan. Een belangrijke aandachtspunt zal zeker de **geluids**isolatie zijn tussen wooneenheden.

Deze ambitie is minder relevant voor de beleidsdoelen voor **biodiversiteit**. Bij de invulling van buitenruimtes zijn er wel mogelijkheden voor het creëren van meer biodiversiteit in de stad.

De beleidsvisie geeft reeds aan dat verdichting in de binnenstad, omwille van de **erfgoed**context geen evidentie is. Wel is hergebruik, herinvulling en gedeeld gebruik van erfgoedsites in Brugge zeker een potentie en een opgave die ook in het verleden al aan bod kwam.

De stad wenst een strategie te ontwikkelen voor een verdere groei van wonen, in de eerste plaats binnen de **ruimte** die vandaag al bebouwd is. De betaalbaarheid van de woonprojecten en de woningtypologie is hierbij een belangrijk item en beïnvloedt sterk de gebruikskwaliteit (verdringingseffecten).

In het verdere verloop van het planningsproces zal moeten uitgeklaard worden of de vooropgestelde kwalitatieve groei uitgaat van de huidige harde bestemmingen, dan wel van de huidige bebouwde ruimte. De huidige planologische context laat mogelijk nog een aantal nieuwe ontwikkelingen toe, vooral op economisch vlak, die een effect (ruimtebeslag) zullen hebben op de huidige gebruikers van deze ruimte (onder andere landbouw).

Verweving en verdichting zullen ongetwijfeld het ruimtebeslag voor wonen en aanverwante functies doen toenemen, maar in beperkte mate. Het aansnijden van binnengebieden zal op een ruimtelijk verantwoorde manier moeten gebeuren, uitgaande van de bestaande ruimtelijke kwaliteiten, zoniet dreigt de leefbaarheid van de bestaande kernen en woonwijken te verminderen, in plaats van te verhogen. Belangrijke factoren hierbij zijn: op welke manier wordt omgegaan met de mobiliteit, en voldoende (speel)groen.

Verdichting kan ook ongewenste neveneffecten hebben op het vlak van **klimaatrobuustheid**, als ze zou betekenen dat er minder ruimte is voor groen, voor infiltratie en voor waterberging. Verdichting moet dus steeds op een slimme manier gebeuren, waarbij plaats blijft voor voldoende groen, water en onverhard bodemgebruik. De acties uit het klimaatplan van de stad bieden hiervoor de nodige handvatten.

Verdichting biedt anderzijds ook kansen voor onder meer de uitbouw van warmtenetten, voor een collectieve renovatie van het gebouwenpatrimonium en voor de uitbouw van emissiearm openbaar vervoer en stadslogistiek. Op die manier kan verdichting ook bijdragen aan efficiënter en hernieuwbaar energiegebruik, met een reductie in **broeikasgasemissies** als gevolg.

Zoals hoger al aangegeven kan slecht beheerde verdichting aanleiding geven tot een (plaatselijke) achteruitgang van de luchtkwaliteit, met negatieve gevolgen op de **gezondheid**. Ook geluidsoverlast kan in (te) sterk verdichte wijken een probleem gaan vormen. Tenslotte kan hitte 's nachts en overdag, die in dicht bebouwde gebieden hoger ligt dan buiten de stad, negatieve gezondheidseffecten met zich meebrengen. In een dergelijke omgeving vormt het ook een uitdaging om voldoende toegankelijk groen te voorzien op korte afstand van de woning, wat een belangrijke factor is bij het ondersteunen van de lichamelijke en mentale gezondheid van de stadsbewoners. De conceptnota stelt wel expliciet dat door meer te doen met minder ruimte er plaats vrijkomt voor vergroening van de stad, in de vorm van private, collectieve of publieke buitenruimte. Dit is ook inherent aan de ambitie 'groeien in kwaliteit'. Als dit inderdaad kan samengaan met groei en verdichting dan is dit is zeker positief.

6.4 Levend en divers erfgoed

Het louter behoud van bouwkundig, landschappelijk of archeologisch erfgoed zal geen negatieve impact op het **water- en bodemsysteem** veroorzaken. Door functiewijzigingen, verweving van functies en toename van de dynamiek (gebruik) met eventuele verdichting kan echter bijkomende druk op de kwaliteit en de ruimte voor water en natuurlijke bodem ontstaan. Het behoud en de versterking (of herstel) van het historisch watersysteem van laaglandbeken, polderwaterlopen, reien, vaarten, kanalen, de zee en de daarmee samenhangende landschappen zal in principe ook tot een versterking van het watersysteem leiden. Ingrepen ter versterking van de groenblauwe dooradering die positief werken ten aanzien van het water- en bodemsysteem zullen plaatselijk (bv. ter hoogte van gebouwd/verhard erfgoed) wel creatieve oplossingen vergen.

Brugge als erfgoedstad heeft sinds decennia miljoenen toeristen aangetrokken en bijhorende **mobiliteit** gecreëerd. Randparkings en P&R zorgen ervoor dat de toeristische automobilititeit uit de historische binnenstad wordt gehouden. Een continue monitoring hiervan is nodig om Brugge ook voor de bewoner leefbaar en aantrekkelijk te houden.

Met betrekking tot het aspect **lucht** wordt rond deze ambitie geen relevante impact verwacht.

Een toename van toeristen kan uiteraard een effect hebben op het omgevings**geluid** vooral dan in het historisch centrum. Een continue monitoring hiervan is nodig om Brugge ook voor de bewoner leefbaar te houden inzake geluidshinder door evenementen.

Erfgoed gaat in Brugge vaak samen met een hoge **natuur**waarde. De verschillende parken en kasteel-domeinen vormen waardevolle habitats en stapstenen voor soorten. In het MER zal worden nagegaan of deze potentie voldoende wordt benut en waar nog mogelijkheden voor verbetering te vinden zijn.

Het bestaand bouwkundig **erfgoed**, ook buiten de historische binnenstad, naast het landschappelijk erfgoed, als kapstok gebruiken voor een steeds veranderende en steeds aantrekkelijke stad voor bezoekers en bewoners, kan alleen maar worden toegejuicht vanuit het thema Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie.

Brugge wenst een erfgoedbeleid te voeren dat niet enkel in functie van de bezoeker/toerist staat, maar ook in functie van de bewoner door gepast herbestemmingen van dit erfgoed. Op die manier vergroot de **ruimtelijke** gebruikswaarde en gebruikskwaliteit van dit erfgoed.

Voor wat het thema **klimaat** betreft is een aandachtspunt de manier waarop historische gebouwen en een historisch stadsweefsel te verzoenen zijn met ontlichting en vergroenen, en met de lokale productie van hernieuwbare energie (op basis van bv. zonnepanelen). In verband met dat laatste biedt de actie 'afstemming zonnepanelen en erfgoed' uit het klimaatplan van de stad mogelijke insteken.

De nadruk op Brugge als niet enkel een toeristische attractie maar ook een bredere plek voor wonen, werken, ontmoeting, amusement of zingeving kan een positief effect hebben op de mentale **gezondheid** van de Bruggeling – al zijn de meeste van deze elementen ook vandaag al aanwezig.

6.5 Netwerk van buurten

In de mate dat meer ingezet wordt op de nabijheid van voorzieningen en functies kan dit aanleiding geven tot een plaatselijk intensiever en multifunctioneler gebruik van ruimtes en gebouwen, met, indien geen maatregelen genomen worden ter bescherming van het **bodem-** en **watersysteem**, een eventuele toename van de druk op het water- en bodemsysteem. Activiteiten concentreren, functies verweven en infrastructuur delen is echter ook plaatsbesparend en zal dan weer positief zijn omdat geen natuurlijke bodem ingenomen wordt of ruimte voor water verloren gaat. Wanneer ingezet wordt op bijkomende infrastructuur voor een wandel- en fietsvriendelijke omgeving of nieuwe locaties voor specifieke voorzieningen gezocht worden zal dit met de nodige bescherming en behoud van het water- en bodemsysteem moeten gepaard gaan.

Op het vlak van **mobiliteit** draagt een beleid om dagelijkse voorzieningen en publiek groen op buurniveau verder uit te bouwen bij tot een sterkere nabijheid. Hierdoor verkorten de verplaatsingen en kunnen ze makkelijker uitgevoerd worden met duurzame modi.

Meer regionale voorzieningen vereisen een goede multimodaal bereikbare locatiekeuze. Een aandachtspunt daarbij is dat deze multimodale bereikbaarheid dan ook gelijktijdig met de locatiekeuze ingezet dient te worden. Anders ontstaat het risico een gewoontegedrag aan te kweken omdat nog niet alle vervoersmodi de locatie kwaliteitsvol ontsluiten.

Ook dit onderdeel van het plan leidt ten aanzien van het aspect **lucht** niet tot een relevante impact, tenzij de uitbouw zou leiden tot een aanzienlijke concentratie van bewoning/activiteiten zoals hoger besproken.

Vermits de stad inzet op hoogwaardig openbaar vervoer en fietsvriendelijke omgeving, kan dit alleen maar een positief effect hebben op het omgevings**geluid**.

Deze ambitie is minder relevant voor de beleidsdoelen voor **biodiversiteit**.

Het versterken van de stedelijke buurten door een concentratie van onder andere diensten en voorzieningen, zal ontegensprekelijk een positief effect hebben op het **ruimte**gebruik en de gebruikskwaliteit van deze functies.

Binnen dit thema wordt de nadruk gelegd op het belang van het openbaar domein en van publiek groen; met name dat laatste heeft een belangrijke rol te spelen in het wapenen van de stad tegen hitte, en kan er dus toe bijdragen dat de buurten **klimaat**robuuster worden. Door een focus te leggen

op de buurten, op het concentreren van activiteiten en op de uitbouw van lokale voorzieningen verkleint de nood aan verplaatsing en verhoogt de kans dat die verplaatsing duurzaam gebeurt, dus onder meer met minder emissies van broeikasgassen. Waar toch langere verplaatsingen nodig zijn wil de stad inzetten op onder meer een wandel- en fietsvriendelijke omgeving, op hoogwaardig openbaar vervoer, en op deelmobiliteit. Ook deze beleidskeuzes kunnen er toe bijdragen de aanzienlijke klimaatafdruk van het vervoer te verlagen.

Dit thema is er onder meer op gericht het gevoel van 'thuis zijn in de buurt' te versterken. De stad wil werken aan warme, zorgende buurten, waar openbaar domein, publiek groen en patrimonium uitnodigen tot ontmoeting. Het is aangetoond dat sociale interactie en gemeenschapsgevoel een positief effect kunnen hebben op zowel de mentale als de lichamelijke **gezondheid**. De nabijheid die wordt nagestreefd en het feit dat daardoor een groter aandeel van de verplaatsingen te voet of met de fiets kunnen gebeuren doet mensen ook meer bewegen. De gezondheidseffecten hiervan liggen voor de hand.

6.6 Magneet voor de regio

Het focussen op het concentreren en verduurzamen van 'stromen' zal doorgaans tot een efficiënter ruimtegebruik, een hoger ruimtelijk rendement en tot het bundelen en clusteren van activiteiten op strategische plaatsen en goed ontsloten locaties leiden waardoor de open ruimte gemakkelijker behouden en versterkt kan worden. In elk geval moet hierbij ook de nodige aandacht uitgaan naar eventuele negatieve effecten die een dergelijke intensivering met zich kan meebrengen op het vlak van **bodem**- en **waterkwaliteit** en het beheer van de watercyclus. Ook een eventuele plaatselijke effectieve verdere uitbouw (met koppelkansen naar de omgeving) zal steeds met de bescherming en versterking van de natuurlijke kenmerken van de fysieke omgeving rekening moeten houden.

De bovenlokale activiteiten hebben zich in de tweede helft van de 20^{ste} eeuw gevestigd aan de westzijde van de stad ten gevolge van de aanleg van de expressweg N31 (eerdere locatiefactoren waren kanalen en sporen). De stad wenst ook in de toekomst grote ontwikkelingen naar de westzijde te kanaliseren en te verduurzamen. Wat betreft **mobiliteit** liggen mogelijkheden in het groter gebruik van water en spoor, maar in realiteit zijn die toch vrij beperkt omwille van financieel-economische motieven en liggen ze bovendien buiten de bevoegdheid van de stad. De N31 zelf kreeg recent ter hoogte van de stad een inrichting conform zijn statuut van primaire weg/Vlaamse hoofdweg, maar erbuiten is die nog niet volledig afgewerkt (onder andere doortocht Lissewege). Ook hier zijn de bevoegdheden van de stad beperkt.

Het verduurzamen van de (goederen)stromen via het water is geen evidentie, omwille van het conflict met **erfgoed** en **mobiliteit** ter hoogte van de binnenstad (project stadsvaart).

Het idee om grootschalige infrastructuur en voorzieningen te laten interageren met de omgeving kan zorgen voor nieuwe, trage verbindingen tussen het woonweefsel/open ruimte en de betreffende zones, wat een meerwaarde betekent aan beide zijden.

Met betrekking tot het aspect **lucht** moet ermee rekening gehouden worden dat het aantrekken van 'extra bezoekers' vanuit de omgeving gepaard kan gaan met verhoogde emissies inzake verkeer, tenzij er door het nemen van maatregelen deze toename gecompenseerd wordt door een afname van wegverkeer gelinkt aan de 'huidige bezoekers'.

Ook voor geluid moet rekening gehouden worden dat het aantrekken van 'extra bezoekers' vanuit de omgeving gepaard kan gaan met een verhoging van het wegverkeersgeluid op de toegangswegen.

Voor **biodiversiteit** zal bij deze ambitie nagegaan worden waar de potentiële knelpunten liggen, vooral op het vlak van verstoring van natuur. Daarnaast zijn er echter ook potenties op het vlak van natuurverbinding. Waterwegen, spoorwegen en wegbermen kunnen belangrijke routes vormen voor soorten.

De ambitie van de stad om de economische dynamiek verder te concentreren en de vervoersstromen te verduurzamen kan bijdragen aan de uitwisseling van warmte en energie tussen bedrijven en aan het verminderen van de **broeikasgasemissies** van het transport. Binnen dit thema is ook aandacht voor het versterken van de open ruimte, onder meer via het vergroenen van bedrijventerreinen. Dit soort initiatieven kan er toe bijdragen de **klimaatrobuustheid** van de stad te vergroten.

De ambitie om de vervoersstromen te verduurzamen kan ook leiden tot minder emissies van polluenten en minder geluidsoverlast, wat positief is vanuit een **gezondheidsstandpunt**.

7. BIJLAGEN

7.1 Overzicht van het relevante beleid voor de verschillende thema's

7.1.1 Bodem en Water

7.1.1.1 Vlaams beleid

Het **bodembeleid** van de Vlaamse Overheid zet, naast de problematiek van de bodemvervuiling, vooral in op de thema's erosie, grondverschuivingen, bodemverdichting en organische stof. Belangrijk is ook het thema van de bodemafdekking en verharding van de bodem, wat een duidelijke relatie heeft met het ruimtelijk beleid en het waterbeleid.

Bodemverdichting (vooral op landbouwgrond) vormt in heel Vlaanderen een potentieel probleem, maar de gevoeligheid varieert in functie van het bodemtype. Op het grondgebied van Brugge komen vooral kleibodems voor (noordelijk deel) en zandbodems (zuidelijk deel). Zandbodems zijn weinig gevoelig voor verdichting, kleibodems zijn gevoelig voor verdichting. Wel is het zo dat op compactatiegevoelige (landbouw)bodems waarschijnlijk in de praktijk reeds compactatie heeft plaatsgevonden, waardoor het risico op verdere compactatie is afgenomen.

Grondverschuivingen komen in de regio Brugge niet voor. Op de *erosiegevoeligheidskaart* van de Vlaamse gemeenten staat Brugge aangeduid als zeer weinig gevoelig voor erosie. *Bodemkoolstof* is van belang voor de bodemkwaliteit in termen van structuur, vruchtbaarheid en bodemvochtregime. In Vlaanderen is het gehalte aan stabiel koolstof in de bodem doorgaans (te) laag en de situatie is niet verschillend voor Brugge; enkel in de valleien en laaggelegen gebieden komen er hogere koolstofgehalten in de bodem voor.

Het behoud en versterken van de voorraad organische stof in de bodem is ook een aandachtspunt vanuit klimaatstandpunt: mineralisatie van organische stof resulteert immers in CO₂-emissies, en omgekeerd kan vastlegging van koolstof in de bodem CO₂ onttrekken aan de omgevingslucht. Hierop wordt verder ingegaan bij de bespreking van het thema Klimaat (zie 7.1.8.2).

Het **waterbeleid** van de Vlaamse Overheid, zoals neergelegd in de Waterbeleidsnota 2020-2025, articuleert zich rond drie strategische doelstellingen:

- De 'goede toestand' van de waterlichamen nastreven
- Meerlaagse waterveiligheid en droogterisicobeheer nastreven
- Innovatie, financiering, samenwerking en afstemming met andere beleidsdomeinen versterken

Deze doelstellingen zijn verder vertaald naar een aantal krachtlijnen, telkens verder geconcretiseerd in een aantal specifiekere doelstellingen. De voornaamste krachtlijnen zijn de volgende:

Kwaliteit van oppervlaktewater en grondwater blijven verbeteren

Het Vlaamse waterkwaliteitsbeleid is erop gericht om de doelstellingen van de Europese kaderrichtlijn Water (met inbegrip van de Grondwaterrichtlijn en de Richtlijn Prioritaire Stoffen) te halen en steunt daarvoor onder meer op de uitvoering van de Richtlijn Stedelijk Afvalwater, de Nitraatrichtlijn en de Richtlijn Geïntegreerde Preventie en Bestrijding van Verontreiniging (IPPC).

De centrale doelstelling is hierbij zoals gezegd het behalen van de 'goede toestand' (of goed ecologisch potentieel voor sterk verstoorde en kunstmatige waterlichamen) in elk waterlichaam, en het voorkomen van elke achteruitgang.

De waterketen duurzaam beheren

Het beleid voor de saneringsinfrastructuur en het drinkwaternetwerk gebeurt voor een belangrijk deel in functie van de uitvoering van verschillende Europese richtlijnen (kaderrichtlijn Water, Behandeling Stedelijk Afvalwater, Zuiveringsslib, Industriële emissies, Drinkwater ...). Met een zuiveringsgraad van 84 % zijn in Vlaanderen de grootste puntbronnen van huishoudelijk afvalwater gesaneerd, maar blijft het een aanzienlijke opdracht om de resterende vuilvracht te saneren. Via de zoneringsplannen en gebiedsdekkende uitvoeringsplannen (GUP), opgenomen in de stroomgebiedbeheerplannen, is de taakverdeling en planning voor de verdere uitbouw van de waterzuiveringsinfrastructuur in het buitengebied vastgelegd. Er moet verder worden ingezet op de verbetering van het beheer en de optimalisatie van de bestaande saneringsinfrastructuur. Ook de sanering van de resterende disperse

lozingen op bovenlopen vraagt extra inspanningen. Bedrijven moeten ook verder gestimuleerd worden om hun lozingen te verminderen in functie van de impact op het ontvangende oppervlaktewater.

De klimaatverandering, de demografische en ruimtelijke evoluties in Vlaanderen en de evolutie van het gebruik van gevaarlijke stoffen zijn belangrijke uitdagingen voor het waterketenbeleid. Anderzijds biedt het ook opportuniteiten om de hemelwater- en afvalwaterinfrastructuur te laten bijdragen aan een klimaatrobuuste omgeving.

Overstromingsrisico's duurzaam verminderen

Het overstromingsbeleid in Vlaanderen geeft uitvoering aan de Overstromingsrichtlijn (ORL) die stelt dat we het risico op overstromingen beter moeten inschatten en dat we maatregelen moeten nemen om de schade te beperken. Omdat er heel wat schade kan optreden bij overstromingen, werd altijd geprobeerd om overstromingen tegen te gaan. Tegenwoordig wordt meer en meer ingezet op het voorkomen van *schade* door overstromingen via het uitwerken van een meerlaagse waterveiligheid met maatregelen op het vlak van protectie, preventie en paraatheid, en met de gedeelde verantwoordelijkheid om deze maatregelen tot uitvoering te brengen. Door de economische groei en de bevolkingsgroei kan verwacht worden dat in bepaalde gebieden, zonder bijkomende maatregelen, de overstromingsschade nog kan toenemen. De meeste klimaatscenario's wijzen er bovendien op dat we nattere winters krijgen en zomers met naast langere droogteperioden ook hevigere buien, en dat de zeespiegel verder zal stijgen.

Waterschaarste beperken en de gevolgen van droogte tot een minimum beperken

Het beleid voor de aanpak van de waterschaarste en droogte richt zich op de doelstellingen van de kaderrichtlijn Water en op het beperken van schade door waterschaarste en droogte. Voor een goede watertoestand moeten ook de kwantitatieve aspecten van het grond- en oppervlaktewater op orde zijn. De maatschappelijke, economische en ecologische gevolgen van droogte kunnen aanzienlijk zijn. Klimaatverandering kan deze gevolgen nog vergroten. Klimaatscenario's voorspellen immers voor zomers minder regen (maar anderzijds wel met hevigere buien) en meer verdamping. De kans op extreme droogte kan hierdoor verder fors toenemen. Dit maakt dat een bescherming van de natuurlijke watervoorraden, een spaarzaam en circulair watergebruik en een verdere inzet op droogterisicobeheer meer dan ooit aan de orde is. Bij extreme droogte moeten we ook kunnen beschikken over voorrangsregels voor waterverbruik en moet onder andere de drinkwatervoorziening te allen tijde verzekerd kunnen blijven.

7.1.1.2 **Beleid van de stad Brugge**

Het beleidsprogramma 2019-2024 geeft aan dat de stad verder waakt en communiceert over het leefmilieu onder andere op het vlak van oppervlaktewater en een slim en fijnmazig meetnet uitbouwt voor het monitoren van de kwaliteit er van. Er wordt ingezet op groenblauwe dooradering van het stedelijk weefsel en er zijn maatregelen voorzien die leiden tot een overstromingsrobuust openbaar domein. Door de gevolgen van de klimaatverandering verhogen de toekomstige risico's op zowel watertekorten, overstromingen als hitte-effecten in de stad. Door het openbaar domein slim in te richten met voldoende groen en door extra ruimte te geven aan het water, worden de gevolgen van de klimaatveranderingen beter opgevangen. De vervuiling van het oppervlaktewater wordt aangepakt om een verbetering van de algemene ecologie van het oppervlaktewater te bekomen en het actieplan 'zuivere reien' wordt verder uitgerold.

7.1.2 Mobiliteit

7.1.2.1 **Vlaams beleid**

Vanaf 1 oktober 2021 is de **Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040** in werking getreden. Het vervangt het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen uit 2001 en 2011 dat nooit definitief werd goedgekeurd. Deze strategische visietekst is een blik op de toekomst en zal dienen als open, inspirerend en adaptief kader voor de mobiliteitsbeslissingen vandaag en de komende 20 jaar. Vlaanderen wil dat mobiliteit en onze ruimtelijke organisatie in 2050 maximale verbondenheid en bereikbaarheid garanderen op een duurzame en veilige manier en op maat van alle mensen en bedrijven. Om dat te bereiken worden vier perspectieven vooropgesteld tegen 2050:

- Er zijn geen zware verkeersslachtoffers meer in 2050
- Er zijn geen vervoersemissies meer in 2050
- Er is een vlotte en naadloze mobiliteit in 2050

- De materiaalvoetafdruk voor mobiliteit vermindert met 60 % tegen 2050

De bovenstaande perspectieven worden als volgt vertaald in de praktische inrichting en organisatie van personenmobiliteit en goederenvervoer

- Personenmobiliteit: duurzame mobiliteitsoplossingen voor iedereen binnen handbereik:
 - Veilig en gedifferentieerd aanbod van duurzame mobiliteitsdiensten
 - Inclusief
 - Actief en multimodaal
- Goederenvervoer: competitieve duurzame logistieke oplossingen
 - Veilig, vlot, betrouwbaar en duurzaam geconnecteerd
 - Samenwerken op basis van data
 - Competitief en kostenefficiënt ketenmanagement

Zowel het regionaal mobiliteitsplan als het lokaal mobiliteitsplan dienen zich decretaal af te stemmen op de Vlaams Mobiliteitsvisie 2040.

7.1.2.2 Beleid van de vervoerregio Brugge

Het regionaal mobiliteitsplan Brugge is nog in opmaak.

7.1.2.3 Beleid van de stad Brugge

Het **gemeentelijk mobiliteitsplan** dateert van 2016 en legt de krachtlijnen van het mobiliteitsbeleid van de stad vast. Dit beleid vertrekt van het STOP-principe: voorrang gaat eerst naar Stappers (voetgangers), dan naar Trappers (fietsers), vervolgens naar Openbaar vervoer en ten slotte naar Personenwagens, met voorrang voor elektrische en andere milieuvriendelijke personenwagens.

Specifiek voor Brugge dient, naar de toekomst toe, bijkomend aandacht te gaan naar de mogelijkheid om het water te gebruiken als een mobiliteitsdrager. Het water kan in een aantal specifieke gevallen misschien dienen als alternatieve route voor het traditioneel openbaar vervoer.

Het STOP-principe vormt de rode draad doorheen het beleidsscenario: voetgangersnetwerken, fietsnetwerken en het openbaar vervoer worden versterkt met het oog op een dalend autogebruik. Om deze 'modal shift' in de praktijk te realiseren zal het parkeerbeleid een sleutelrol spelen. Er wordt immers naar gestreefd om zoveel mogelijk wagens op een afstand van de binnenstad op te vangen op randparkings (op wandelafstand van het centrum) en 'park and ride' -parkings (overstap naar andere vervoersmodi zoals fiets of openbaar vervoer). Dit gebeurt stapsgewijs en dus gefaseerd in de tijd: naarmate er meer aanbod aan parkeerruimte op afstand kan gerealiseerd worden, wordt het parkeren in het centrum moeilijker voor niet-bewoners.

Vanuit een bezorgdheid naar leefbaarheid en veiligheid wordt naar de toekomst toe expliciet gekozen voor lichter verkeer en minder verkeer in de binnenstad. Het stadsbestuur gaat er steeds van uit dat het verkeer zich moet aanpassen aan het karakteristiek stadscentrum, niet het centrum aan het verkeer.

Met betrekking tot openbaar vervoer wordt gestreefd naar minder en kleinere bussen in de binnenstad en vlottere verbindingen tussen de deelgemeenten en het station.

Ook het aantal vrachtwagens wordt beperkt. Er komt een tonnagebeperking in de volledige binnenstad. De bevoorrading bij de handelaars moet zoveel mogelijk gebeuren via logistieke servicecentra aan de stadsrand.

Het centrum wordt dus steeds meer (vracht)autoluw. In het autoluwe centrum worden de bestaande voetgangerszones uitgebreid met een aantal belangrijke winkelstraten.

7.1.3 Luchtkwaliteit

7.1.3.1 Europees en Vlaams beleid

In oktober **2019** werd het Vlaams **Luchtbeleidsplan 2030** (VLP) door de Vlaamse Regering goedgekeurd. Uit dit plan blijkt dat vooral de pollutanten NO₂ en fijn stof moeten gesaneerd worden om tot een situatie te komen waarbij luchtverontreiniging geen negatieve impact meer heeft op mens en milieu. Verder blijkt ook dat de luchtkwaliteitsnorm voor NO₂ in gans Vlaanderen op vele, vooral

verkeersdrukke, plaatsen overschreden wordt. De achtergrondconcentraties worden veroorzaakt door het cumulatief effect van alle emissiebronnen in de omgeving. Om de periode van overschrijding zo kort mogelijk te houden zullen bijkomende emissies maximaal ingeperkt moeten worden.

In het Luchtbeleidsplan worden volgende doelstellingen opgenomen:

- Op korte termijn (zo snel mogelijk) worden nergens in Vlaanderen de Europese luchtkwaliteitsnormen en/of streefwaarden overschreden en worden de emissieplafonds voor 2020 gehaald.
- Op middellange termijn (2030) worden de emissieplafonds van de NEC-richtlijn voor 2030 bereikt.
- In het Vlaams Luchtbeleidsplan zijn ook volgende lange termijn-doelstellingen opgenomen:
- In 2050 respecteren we in heel Vlaanderen de gezondheidkundige advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WGO).
- In 2050 mogen zich geen overschrijdingen meer voordoen van de kritische lasten voor vermisting en verzuring.

Realisatie van de aangescherpte **Europese klimaatdoelstellingen** (voor een beschrijving zie hiervoor hoofdstuk klimaat), zal uiteraard ook een impact hebben op de luchtkwaliteit, zeker in de mate dat gebruik van fossiele brandstoffen uitgefaseerd wordt. Dit is in lijn met onder andere de Europese Fit for 55 strategie.

Het **Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030** werd in december 2019 door de Vlaamse Regering goedgekeurd. Uit dit plan blijkt dat in alle sectoren, maar voornamelijk in de sectoren wegtransport en gebouwen, een belangrijke vermindering van de uitstoot van broeikasgassen zal moeten gerealiseerd worden. Concreet betekent dit implementatie van maatregelen die de voertuigkilometers verminderen en tegelijkertijd het vergroenen van het wagenpark en het investeren in energiezuinige woningen. Realisatie van deze doelstellingen zal uiteraard ook een impact hebben op de luchtkwaliteit.

Op 20 december 2019 keurde de Vlaamse Regering de **Vlaamse klimaatstrategie 2050** goed. Hierin zijn er indicatieve doelstellingen per sector bepaald. Voor de transportsector is het volgende opgenomen:

- Tegen 2050 streven we naar een nuluitstoot van de Vlaamse transportsector. Daartoe zorgen we dat het personenvervoer en het goederenvervoer volledig emissievrij is. Internationale lucht- en scheepvaart is niet opgenomen in dit streefdoel.

Voor de andere sectoren gelden volgende indicatieve doelstellingen:

- In de niet-ETS industrie worden de energetische emissies met 75 %, en de niet- energetische emissies met 50 % gereduceerd, ten opzichte van de 2030 WAM-projecties in het VEKP (Vlaams Energie- en Klimaatplan).
- In de gebouwensector wordt het energieverbruik – en dus ook de energetische emissies – in lijn met het Renovatiepact gereduceerd met 75 % ten opzichte van 2015. Een verdere verduurzaming van de energiemix reduceert de emissies nog verder.
- In de landbouwsector worden de energetische emissies gereduceerd met 75 % ten opzichte van de 2030 WAM-projecties in het VEKP. De niet- energetische emissies worden gereduceerd met 40 % ten opzichte van 2005.
- Voor de afvalsector worden de emissies quasi-volledig uitgefaseerd (er wordt enkel nog een zeer beperkte, onvermijdelijke restuitstoot voorzien).

Realisatie van deze doelstellingen van de Vlaamse klimaatstrategie 2050 zal uiteraard ook een impact hebben op de luchtkwaliteit.

7.1.3.2 **Beleid van de stad Brugge**

Zoals opgenomen in het Klimaatplan 2030 wil de stad de CO₂-uitstoot in Brugge tegen 2030 minstens 40 % terugdringen (vergeleken met 2011) en wil in 2050 klimaatneutraal zijn (voor meer details zie paragraaf klimaat 7.1.8).

Om deze doelstellingen te halen dient in belangrijke mate ingegrepen te worden op verbrandings-emissies (verkeer, verwarming). Hierdoor wordt ook een belangrijke positieve impact verwacht ten aanzien van andere verbrandingsemissies dan CO₂, met een aanzienlijk positief effect op de luchtkwaliteit.

7.1.4 Geluid

7.1.4.1 Europees en Vlaams beleid

Voor geluid zijn er de bepalingen in VLAREM II voor hinderlijke inrichtingen in hoofdstuk 4.5 en de Europese richtlijn inzake beheersing van omgevingsgeluid.

Daarnaast zijn er diverse geluidsactieplannen voor wegverkeer, spoorverkeer en agglomeraties.

Tot op heden bestaan geen bindende Vlaamse richtwaarden voor weg- en spoorverkeersgeluid, maar er zijn wel de gedifferentieerde referentiewaarden, opgesteld in het kader van het rapport 'Onderzoek naar maatregelen omgevingslawaai' (2010, in opdracht van het Departement Omgeving) in een discussienota opgenomen als bijlage bij het MER-richtlijnenboek Geluid en trillingen.

7.1.4.2 Beleid van de stad Brugge

De stad Brugge wenst het aantal gehinderden te reduceren, de leefbaarheid van de woonwijken te beschermen en te verbeteren. Het uitbreiden en beschermen van zones met lage geluidsniveaus ('stilteplekken') zelfs in het stadscentrum is ook een doelstelling. Met de uitvoering van een geluidsactieplan wordt werk gemaakt van de beheersing van de geluidsimpact door het weg- en spoorverkeer.

7.1.5 Biodiversiteit

7.1.5.1 Europees en Vlaams beleid

In zowel het natuurdecreet, het bosdecreet, het soortenbesluit als het decreet integraal waterbeleid zijn voor het thema Biodiversiteit relevante beleidsdoelstellingen opgenomen waaraan het BRB zal moeten afgetoetst worden.

In het **natuurdecreet** zijn vooral twee begrippen belangrijk: het standstill-beginsel en de zorgplicht. Dit standstill-principe stelt dat de nieuwe ontwikkelingen die voorzien worden zeker niet mogen zorgen voor een achteruitgang op vlak van natuur. Dit geldt zowel op vlak van oppervlakte als op vlak van kwaliteit. De zorgplicht betekent dat moet nagegaan worden of het BRB er voldoende voor zorgt dat 'schade' (cfr. Natuurdecreet) voor de natuur zoveel mogelijk vermeden wordt. Dit houdt onder meer de bescherming in van de bestaande natuur en natuurelementen, zoals habitats, holle wegen, houtkanten, poelen, waterrijke gebieden, heiden en historisch permanent grasland, ongeacht waar de natuur en de natuurelementen zich bevinden. De zorgplicht betekent niet dat nieuwe ontwikkelingen niet mogelijk zijn, wel dat voldoende moet onderzocht worden of eventuele schade niet kan vermeden worden.

Naast deze doelstellingen die overal gelden, zijn er ook nog de gebiedsgerichte doelstellingen van het natuurdecreet. Voor VEN-gebieden moet specifiek worden nagegaan of geen 'onvermijdbare en onherstelbare schade' kan optreden omwille van het plan. Binnen het VEN wordt een onderscheid gemaakt tussen de grote eenheden natuur (GEN) en de grote eenheden natuur in ontwikkeling (GENO). Daarnaast is er ook nog het verwevings- en ondersteunend netwerk IVON dat bestaat uit natuurverwevingsgebieden (NVWG) en natuurverbindingsgebieden (NVBG). Het afvoetsen van het risico op onvermijdbare en onherstelbare schade in een zogenaamde 'verscherpte natuurtoets' moet enkel voor de gebieden van het VEN zelf gebeuren.

Daarnaast zorgt de implementatie van de Europese richtlijnen in het natuurdecreet ervoor dat voor de speciale beschermingszones (habitat- en vogelrichtlijngebieden) niet enkel moet aangetoond worden dat negatieve effecten vermeden worden, maar dat het plan ook geen belemmering mag vormen voor het bereiken van de natuurdoelen voor deze gebieden. Dit wordt onderzocht in een passende beoordeling.

Van het **bosdecreet** is vooral het principe van het behoud van een gelijkwaardig bosareaal belangrijk. Concreet betekent dit dat voor het beleidsplan ruimte zal nagegaan worden wat de bosbalans is. Kan er netto bos verdwijnen door het plan of komt er net bos bij?

Het **soortenbesluit** zorgt voor de bescherming van specifieke soorten. Dit houdt in dat er geen schade mag zijn voor deze soorten of hun leefgebied en ook dat er soortbeschermingsprogramma's (SBP) worden uitgewerkt waarin maatregelen worden voorgesteld om voor specifieke soorten ervoor te zorgen dat de gunstige staat van instandhouding kan bereikt worden.

Een laatste belangrijke beleidsdoelstelling is te vinden in het **Decreet Integraal Waterbeleid** dat de Europese Kaderrichtlijn Water omzet naar Vlaamse wetgeving. Een groot deel van de doelstellingen zal afgetoetst worden in de discipline Water, maar er zijn voor de verschillende waterlichamen ook doelstellingen voor biologische kwaliteitselementen opgenomen. Er zal moeten nagegaan worden of het plan een impact kan hebben op die biologische kwaliteitselementen. Ook dit aspect zal echter beoordeeld worden in de discipline Water.

7.1.5.2 **Beleid van de stad Brugge**

Op het vlak van biodiversiteit (en in het kader van de klimaatverandering) wil de stad waar mogelijk natuur behouden en waar mogelijk extra groene ruimte voorzien, onder andere door in te zetten op de versterking van de groenblauwe dooradering van het stedelijk weefsel. Brugge geeft aan werk te zullen maken van een parken- en bossenplan en het vrijwaren van de open ruimte in het buitengebied en nieuwe openbare parken te voorzien en onderzoek te voeren waar een extra stadsbos kan worden gerealiseerd. De stad Brugge maakt momenteel werk van een bomenplan.

7.1.6 **Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie**

7.1.6.1 **Vlaams beleid**

In de goedgekeurde strategische visie van het **Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (2018)** is één van de subdoelstellingen de waardering van erfgoed en de karakteristieken van het landschap: De inrichting van de ruimte gebeurt met respect voor het onroerend erfgoed en de karakteristieken van het landschap en zet in op een sterke identiteit door voort te bouwen op cultuurhistorische waarden. Inrichting draagt bij aan de waardering van erfgoed en de karakteristieken van het landschap door de toepassing van de ruimtelijke principes die ingaan op aspecten zoals (historische) gebiedskenmerken en beleving.

Verder stelt het **Vlaams Regeerakkoord (2019-2024)** dat historische gebouwen, sites en landschappen herkenbare bakens zijn in een veranderende omgeving, ze laten zien waar we vandaan komen, wie we zijn en welke ontwikkeling we doormaken. Het is daarom van belang om zorg te dragen voor deze sites en ze op een goede manier door te geven aan de toekomstige generaties.

Het regeerakkoord stelt ook dat onroerend erfgoed nog meer zal ingezet worden als troef. Uitdaging is om met diverse partners een goede (her)bestemming te vinden voor het onroerend erfgoed, die economisch en functioneel haalbaar is en waarbij het erfgoed niet onder een stolp geplaatst wordt, maar ingezet wordt in een bredere maatschappelijke context: toerisme, werkgelegenheid, vastgoedwaarde, ...

7.1.6.2 **Beleid van stad Brugge**

Voor de binnenstad werd een managementplan (2012) opgemaakt als gevolg van de erkenning van de historische binnenstad als UNESCO-werelderfgoed. Dit plan is globaal beschouwd een actualisatie van het Structuurplan Brugge uit 1972. Er is een erfgoedwaarderingsskaart opgemaakt, waarbij voor elk pand in de binnenstad een score is toegekend die ingaat op de wenselijkheid tot behoud. Die erfgoedwaarderingsskaart is verankerd in het thematisch RUP binnenstad.

Het beleidsakkoord 2019-2024 wil ook het erfgoed in de deelgemeenten naar waarde inschatten net zoals in de binnenstad. In de huidige vergunningspraktijk wordt er al met de zorg voor erfgoed rekening gehouden door de inventaris van het bouwkundig erfgoed als uitgangspunt te hanteren.

7.1.7 **Ruimte**

7.1.7.1 **Vlaams en provinciaal beleid**

De goedgekeurde strategische visie van het **Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (2018)** vormt het Vlaams kader voor het gemeentelijk Beleidsplan Ruimte (i.c. het BRB). Zo hebben de Vlaamse Regering (en de deputatie) de bevoegdheid om voorbehoud te maken bij bepaalde opties uit het gemeentelijk plan (art. 2.1.11 §2). Het is daarom niet de taak van de MER-deskundige om binnen het thema ruimtelijke aspecten een toetsing te maken aan het Vlaams en provinciaal beleidskader (cf. MER-richtlijnenboek mens ruimtelijke aspecten, Antea 2018).

7.1.7.2 Beleid van de stad Brugge

Het ruimtelijk beleid van de stad Brugge wordt vandaag bepaald door het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan, goedgekeurd in 2006. Sindsdien werd ook een beleidsnota detailhandel en een woonbeleidsplan opgemaakt.

De beleidsnota detailhandel uit 2008 is tegelijk een visie op de detailhandel én een werkinstrument voor het beleid en de stedelijke diensten met het oog op de realisatie van concrete acties. Er zijn vijf basispijlers:

- Een buurtwinkel voor alle Bruggelingen: slaggers, bakkers, kruideniers en andere buurtwinkels stimuleren in alle woonwijken op wandelafstand.
- Uitbreiden detailhandelsaanbod voor de Bruggelingen: zowel op het vlak van prijs, kwaliteit, assortiment als op vlak van formule (ketens én zelfstandigen), grootte en locatie moet er voldoende differentiatie zijn in het Brugse aanbod.
- Brugge ook voor niet-Bruggelingen: verder uitbreiden van het attractiegebied van Brugge, de positie van Brugge als belangrijkste detailhandelspool van West-Vlaanderen versterken.
- De bestaande handelskernen en -assen versterken.
- Specifiek beleid voor grootschalige detailhandel: grotere winkels (+400 m²) zoveel mogelijk verzamelen binnen bepaalde zones

In het **woonbeleidsplan**, in 2021 afgewerkt, is als actie terug te vinden dat bij de opmaak van het Beleidsplan Ruimte Brugge de doelstellingen van het woonbeleidsplan mee bepalend zijn. Dit betekent dat het ruimtelijk beleid mee wordt ingezet om wonen betaalbaar te maken en om te werken aan de kwaliteit van de woningen en woonomgeving. Belangrijke aspecten daarbij zijn o.a. de aanwezigheid van voldoende en aangename publieke ruimte en groen, het zorgen voor veilige fiets- en wandelverbindingen, het delen van parkeerplaatsen en voorzien van laadpalen, de nabijheid van bushaltes.

Recent (augustus 2021) werd ook een **beleidsvisie kernwinkelgebied** opgemaakt. De voorbije jaren stelden zich specifiek in de Brugse binnenstad een aantal uitdagingen. Deze uitdagingen en tendensen vormen een bedreiging in het streven naar een goede balans in de binnenstad tussen haar woonfunctie en de verschillende centrumfuncties (economie, diensten, toerisme, ...) en de Unesco-werelderfgoed context. Vandaag zijn er verschillende evoluties en tendensen, zoals een monocultuur van horeca- en toeristenhandelszaken, die niet passen in de gewenste evolutie van het kernwinkelgebied. Met de beleidsvisie wenst het bestuur deze ongewenste functies en zaken een halt toe te roepen.

Het **windplan** (mei 2021) legt op basis van een ruimtelijke analyse vast waar grootschalige windturbines ingepland kunnen worden. Omdat de ruimte schaars is, is het aangewezen om waar windturbines kunnen te streven naar het plaatsen van turbines met een zo groot mogelijk vermogen. De stad Brugge kiest met dit windplan prioritair voor het havengebied en de industriegebieden rond de Blauwe Toren als energiehub voor grootschalige windturbines. Met dit windplan wordt ingezet op het maximaliseren van het potentieel dat daar is.

7.1.8 Klimaat

7.1.8.1 Mitigatie

De term 'mitigatie' heeft betrekking op de reductie van de uitstoot van broeikasgassen.

Op het vlak van broeikasgasemissies wordt in Europa een onderscheid gemaakt tussen enerzijds emissies die onder het Europees Emissietradingsstelsel (ETS) vallen en anderzijds de andere emissies.

In 2016 heeft de **Europese Unie** het engagement aangegaan om tegen 2030 een reductie van minstens 40 % in haar totale broeikasgasemissies te realiseren, in vergelijking met de emissies in het jaar 1990¹⁵. Om dit doel te bereiken werd uitgegaan van enerzijds een reductie van 43 % in de ETS-sector en anderzijds een reductie van 30 % in de niet-ETS-sector, beide in vergelijking met het jaar 2005.

¹⁵ Zie Europees Klimaat- en energiekader 2030

Op het niveau van de lidstaten gelden enkel doelstellingen voor wat betreft de *niet-ETS* emissies (transport, gebouwen, afval en landbouw). Voor de ETS-sector is er immers enkel een doelstelling op Europees niveau¹⁶. De EU-doelstelling van 30 % reductie werd voor België vertaald naar een reductie van 35 % (in 2030, ten opzichte van 2005)¹⁷. In het **Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030** (VEKP) wordt deze doelstelling overgenomen voor Vlaanderen. Hiervoor zijn emissiereducties nodig in alle relevante sectoren (transport, gebouwenverwarming, industrie, afvalverwerking, ...), en het VEKP beschrijft de maatregelen die hier kunnen toe bijdragen.

De hierboven beschreven Vlaamse reductiedoelstelling volgt zoals gezegd uit de Europese ambitie om op het niveau van de Europese Unie in 2030 een emissiereductie van 40 % te realiseren (tegenover 1990). Op 11 december 2019 kondigde de Europese Commissie echter haar 'Green Deal' aan, die de ambitie bevat het reductiedoel van 40 % op te trekken tot minstens 55 %, en klimaatneutraal te zijn tegen 2050. Een reductie van deze orde is (wereldwijd) ook nodig als men de opwarming van de aarde wil beperken tot 1,5°C boven de pre-industriële periode. In april 2021 bereikten het Europees Parlement en de Raad een voorlopig akkoord over het voorstel van de Commissie voor een zogenaamde Klimaatwet, die de klimaatambities uit de Green Deal moet omzetten in een wettelijk bindende verplichting.

De verhoging van de Europese 2030-reductiedoelstelling van 40 naar (ten minste) 55 % heeft uiteraard ook gevolgen voor de doelstellingen van de lidstaten. In juli 2021 publiceerde de Commissie een voorstel voor nieuwe reductiedoelstellingen voor de verschillende lidstaten. Voor België gaat het om een verhoging van de oorspronkelijke doelstelling van 35 % tot 47 % reductie (in 2030 tegenover 2005). Het spreekt voor zich dat deze verhoging, eens goedgekeurd, zich ook zal (moeten) vertalen in een toename van de Vlaamse reductiedoelstellingen.

Brugge heeft op 30 juni 2020 het burgemeestersconvenant 2030 ondertekend. Daarmee engageert de stad zich onder meer om tegen 2030 minstens 40 % minder CO₂ uit te stoten op haar grondgebied (ten opzichte van 2011). Deze ambitie volstaat echter niet om de vernieuwde EU-doelstellingen te halen in overeenstemming met het akkoord van Parijs. Brugge wil haar ambitieniveau afstemmen op de Europese doelstelling, die zoals gezegd voor België zou neerkomen op een reductie met 47 % (ten opzichte van 2005). Omgerekend naar het referentiejaar 2011 betekent dit concreet dat de stad haar ambities opschaaft tot een reductie met 49 % in 2030.

In het Klimaatplan 2030 van Brugge wordt aangegeven welke maatregelen hiervoor nodig zijn. Het gaat daarbij onder meer om een daling van het gebruik van personenvervoertuigen, elektrificatie van het wagenpark, productie van hernieuwbare energie op basis van zon en wind, en verwarming van woningen en tertiaire gebouwen via warmtepompen, in combinatie met een daling van de warmtevraag. Het is duidelijk dat niet in alle gevallen de stad alle hefboomen in handen heeft om dit te realiseren; ze kan deze evoluties wel helpen faciliteren.

Daarnaast wil Brugge in 2050 klimaatneutraal zijn. Zoals aangegeven in het Klimaatplan 2030 van de stad houdt dit in dat het totale energieverbruik sterk moet verminderen, en dat tegelijk de lokale productiecapaciteit van hernieuwbare energie sterk moet verhogen.

7.1.8.2 Landgebruik

De sector Landgebruik, verandering in landgebruik en bosbouw (LULUCF¹⁸) vormt een aparte pijler binnen het **Europees klimaatbeleid**¹⁹. Verschillende vormen van landgebruik slaan immers in min of

¹⁶ Het ETS-systeem gaat er van uit dat via marktwerking (met de inzet van verhandelbare emissierechten) de broeikasgasemissies van de betrokken installaties op de meest efficiënte manier kunnen worden teruggedrongen. Door geleidelijk aan meer 'schaarste' te creëren op de markt van de emissierechten stijgen deze in waarde en ontstaat er een incentive om te zoeken naar de meest kosteneffectieve manier om de broeikasgasemissies te verminderen.

¹⁷ Voorstel van de Europese Commissie voor een Verordening betreffende bindende jaarlijkse broeikasgas-emissiereducties door de lidstaten van 2021 tot en met 2030

¹⁸ Land Use, Land use Change and Forestry

¹⁹ Deze pijler stond oorspronkelijk los van de 40 %-reductiedoelstelling tegen 2030 die de Europese Unie zich had opgelegd. Bij de door de Europese Klimaatwet gewijzigde reductiedoelstelling van 55 % tegen 2030 zijn de doelstellingen van de LULUCF-sector wel inbegrepen.

meerdere mate koolstof op in de bodem en in de vegetatie. Bij een goed beheer kunnen vormen van landgebruik als bosbouw of natte natuur dan ook CO₂ aan de atmosfeer onttrekken. Omgekeerd kunnen bij omzettingen van de ene vorm van landgebruik naar de andere (bv. bos dat wordt omgezet in akkerland) of bij wijzigingen in de manier waarop het land beheerd wordt de opgeslagen hoeveelheden koolstof weer vrijkomen onder vorm van netto emissies van CO₂.

De doelstelling op het vlak van aan landgebruik gerelateerde emissies die geldt voor alle Europese lidstaten (en dus ook voor Vlaanderen en -bij uitbreiding- Brugge) voor de periode 2021–2030 is de zogenaamde 'no-debit rule'. Deze doelstelling bestaat er in essentie in dat de koolstofvoorraden vastgelegd in de diverse vormen van landgebruik over de periode 2021-2030 netto niet mogen afnemen: de totale emissies mogen per saldo niet hoger liggen dan de totale verwijderingen. Dit betekent niet dat geen enkele landgebruikscategorie nog een emissie mag veroorzaken, maar wel dat de koolstofvoorraden in hun geheel behouden moeten blijven.

Als onderdeel van het Fit for 55-pakket heeft de Europese Commissie in juli 2021 een voorstel gepubliceerd dat als doelstelling op het niveau van de Unie stelt dat de LULUCF-sector in 2030 netto 310 miljoen ton CO₂-equivalent aan broeikasgassen uit de atmosfeer moet verwijderen, wat dus een stuk ambitieuzer is dan de no debit-rule. Vanaf 2026 zal deze doelstelling verdeeld worden over de lidstaten onder vorm van jaarlijkse doelstellingen.

7.1.8.3 Adaptatie

De term adaptatie verwijst naar de aanpassing aan de (onvermijdelijke) gevolgen van de klimaatverandering.

In 2013 publiceerde de **Europese Commissie** haar eerste adaptatiestrategie. Op 24 februari 2021 heeft de Europese Commissie een nieuwe EU-strategie voor aanpassing aan de klimaatverandering aangenomen, als onderdeel van de Europese Green Deal. In deze nieuwe strategie wordt uiteengezet hoe de Europese Unie zich kan aanpassen aan de gevolgen van de klimaatverandering en hoe zij tegen 2050 weerbaar kan worden tegen die gevolgen.

In 2013 publiceerde de **Vlaamse Overheid** het Vlaams adaptatieplan 2013-2020, dat intussen echter achterhaald is door de vastgestelde klimaatevoluties en geen afdoende antwoord meer geeft op de uitdagingen waar Vlaanderen voor staat. Vlaanderen werkt intussen aan een adaptatieplan voor de periode 2021-2030, dat echter nog niet formeel is vastgesteld.

Ook **Brugge** wil zich aanpassen aan het veranderende klimaat, en zo klimaatrobuust mogelijk worden. Hiervoor zal volgens het Klimaatplan 2030 ingezet worden op slimme ontharding, op gerichte afkoppeling en op bronmaatregelen (in het kader van een waterrobuuste stad), en wordt ook gestreefd naar een aangename leefomgeving, een klimaatrobuuste landbouw en veerkrachtige natuur via groenblauwe maatregelen en netwerken.

De aard van de klimaateffecten waartegen de stad zich moet wapenen werden reeds samengevat in § 4.8.2. In het klimaatadaptatieplan van de stad (opgenomen als bijlage bij het Klimaatplan 2030) worden concrete streefdoelen opgesomd en reeks van bijna 120 acties vermeld die die doelen moeten helpen bereiken. Deze zijn gebaseerd op het verweven van drie principes in toekomstige projecten: meer groen in stad en rand, meer ontharden en beter waterbeheer. De stad geeft aan dat samenwerking met Bruggelingen en andere partners hiervoor een noodzaak is.

7.1.9 Hinder en gezondheid

7.1.9.1 Vlaams Beleid

Binnen het thema 'preventieve gezondheid' heeft de Vlaamse overheid een aantal gezondheidsdoelstellingen en andere prioriteiten gedefinieerd.

Naast de algemene gezondheidsdoelstelling '**De Vlaming leeft gezonder in 2025**' zijn er aparte gezondheidsdoelstellingen rond suicidepreventie, bevolkingsonderzoeken kanker, en vaccinaties.

De andere beleidsprioriteiten gaan enerzijds over algemene preventie (met thema's als gezonde voeding, voldoende bewegen, drugs- en drankproblematiek, en de bevordering van geestelijke gezondheid) en anderzijds over milieugezondheid.

Binnen het thema milieugezondheid zijn voor het Beleidsplan Ruimte onder meer de aandachtsgebieden rond hitte en ozon (met onder meer het Vlaams Warmteactieplan), en rond luchtverontreiniging en geluid relevant. Wat die laatste aspecten betreft wordt vooral de gezondheidsimpact van mobiliteit als relevant beschouwd. Zoals hoger al aangegeven heeft de Vlaamse overheid in dat kader onder meer een 'Lokale Gezondheidsindicator Mobiliteit' uitgewerkt, die de gezondheidsimpact van mobiliteit uitdrukt en visualiseert.

Omtrent geluidshinder keurde de Vlaamse Regering in 2019 de **geluidsactieplannen** voor belangrijke wegen en belangrijke spoorwegen definitief goed. Deze bevatten een overzicht van de bestaande en voorziene maatregelen om het omgevingslawaai te beheersen.

7.1.9.2 Beleid van de stad Brugge

Met betrekking tot het stedelijk beleid omtrent luchtkwaliteit en geluidskwaliteit wordt verwezen naar de bespreking onder het thema Lucht (§ 7.1.3) en Geluid (§ 7.1.4).

Brugge geeft aan in het Beleidsprogramma 2019-2024 in te zetten op het versterken van de structuur van Gezonde Gemeente Brugge door volop werk te maken van het 'Health in All Policies'- principe, waarbij elk beleidsdomein partner wordt in het gezondheidsbeleid van groep Brugge. Daarbij wordt onder andere gedacht aan de aanleg van trage wegen om het fietsen en stappen te stimuleren, aan spelprykkels in de stad, het aanmoedigen van stadslandbouw, de realisatie van bossen en parken, alsook het stimuleren van buurtcontacten opdat men zich goed in zijn vel zou voelen.

Er worden initiatieven genomen om te voet of met de fiets naar het werk te komen volgens het STOP principe: liefst stappen, dan trappen, dan gebruik van het openbaar vervoer en pas in laatste instantie van de personenwagen. De openbare ruimte wordt aantrekkelijker gemaakt om te sporten en te bewegen, langs en in de Brugse waterwegen wordt er geëxperimenteerd met kwalitatieve sport- en beweegruinte, wordt ruimte voor 'urban sports' voorzien, nieuwe locaties voor diverse sportvoorzieningen worden onderzocht,

7.2 Juridische en beleidsmatige context

Tabel 7-1 Juridische en beleidsmatige randvoorwaarden

Document	Inhoud
Besluit van de Vlaamse regering met betrekking tot soortenbescherming en soortenbeheer	Het soortenbesluit regelt de bescherming van dieren en planten in Vlaanderen. Het besluit beoogt een meer systematische omzetting van de rechtstreekse soortenbescherming uit de vogel- en habitatrichtlijn in de Vlaamse regelgeving. Er wordt aangegeven welke soorten bescherming genieten, welke verbodsbepalingen gelden en welke actieve beschermingsmaatregelen genomen kunnen worden. Deze bepaling is niet beperkt tot bepaalde beschermde gebieden maar geldt overal in Vlaanderen.
Besluit van de Vlaamse regering inzake de evaluatie en beheersing van omgevingslawaaï	In het besluit van de Vlaamse regering inzake de evaluatie en beheersing van omgevingslawaaï worden de factoren Lden en Lnight als geluidsbelastingindicatoren naar voor geschoven en wordt een methodiek met betrekking tot beheersing van het omgevingsgeluid vastgelegd. In het kader van dit besluit worden geluidsactieplannen opgemaakt voor belangrijk wegen, belangrijke spoorwegen, luchthavens en agglomeraties (Antwerpen, Brugge en Gent).
Brugs Beleidsprogramma (2019-2024)	Het programma zet de grote beleidslijnen voor de stad Brugge uit in 515 beleidspunten voor de legislatuur van het Brugs bestuur van 2019-2024, met de 'sustainable development goals' van de Verenigde Naties als raamwerk.
Burgemeesterconvenant 2030	Het burgemeestersconvenant is een initiatief van de Europese commissie dat zich rechtstreeks richt naar lokale overheden. De campagne richt zich op een verlaging van de CO ₂ -uitstoot op het hele grondgebied, het verhogen van de klimaatbestendigheid en op duurzame en veilige energie voor iedereen. De stad Brugge heeft op 30 juni 2020 het burgemeestersconvenant 2030 ondertekend.
De Vlaming leeft gezonder in 2025	Dit plan wordt gebruikt om beleid te voeren over tabak, alcohol, drugs, voeding en beweging. Belangrijke aandachtspunten zijn hierbij settinggericht werken, 'Health in All Policies', terreinwerk en gezondheidsongelijkheid.
Decreet Basisbereikbaarheid	Het decreet basisbereikbaarheid omvat de nieuwe visie op mobiliteit in Vlaanderen. Het stelt dat belangrijke maatschappelijke locaties, zoals bedrijventerreinen, scholen, ziekenhuizen en winkelcentra, optimaal bereikbaar moeten zijn voor de reiziger. Het vervoeraanbod bestaat voortaan uit vier lagen: het treinnet als ruggengraat van het openbaar vervoer, het kernnet van bussen en trams tussen grote woonkernen, het aanvullend net met buslijnen dat zorgt voor het vervoer naar het kernnet en het treinnet en het vervoer op maat zoals buurtbussen en taxi's. De steden en gemeenten krijgen een grotere rol bij het uittekenen van het openbaar vervoer in Vlaanderen via de oprichting van 15 vervoerregio's. Per vervoerregio is er een vervoerregioraad die de invulling van basisbereikbaarheid bewaakt, stuurt en evalueert. Het decreet omvat eveneens een beleidsvisie en implementatiekader voor mobipunten en de uitwerking van een mobiliteitscentrale.

Document	Inhoud
<p>Decreet betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu, bosdecreet en het nieuwe natuurdecreet</p>	<p>Het natuurdecreet heeft tot doel een bescherming, ontwikkeling en herstel van het natuurlijk milieu te verwezenlijken. Belangrijk hierbij zijn het standstill principe en de zorgplicht. Tevens voorziet het in de afbakening van het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN) en het Integraal Verwevings- en Ondersteunend Netwerk (IVON). Het VEN is een selectie van waardevolle en gevoelige natuurgebieden in Vlaanderen. Het zijn gebieden waar natuurbehoud en natuurontwikkeling op de eerste plaats moeten komen om de Vlaamse natuur duurzaam in stand te kunnen houden. Tevens omvat het de erkende natuur- en bosreservaten.</p> <p>Het bosdecreet regelt het behoud, bescherming, aanleg en beheer van bossen in Vlaanderen.</p> <p>In 2017 keurde de Vlaamse regering een nieuw natuurdecreet goed. Dit decreet integreert zowel het oude natuur- als bosdecreet. Het vormt de basis van het natuur- en bosbehoud en -beheer in Vlaanderen. In het nieuwe decreet werden enkele basisprincipes grondig gewijzigd: het natuurbeheerplan doet zijn intrede en het subsidiesysteem wordt, zowel voor aankopen als beheersubsidies, vlot toegankelijk voor alle sectoren, ook voor landbouwers en privaat-grondbezitters.</p>
<p>Decreet houdende algemene bepalingen in verband met milieubeleid (DABM)</p>	<p>Het DABM creëert een algemeen juridisch kader voor het milieubeleid ter overkoepeling van de bestaande sectorale regelingen en omvat de doelstellingen en de beginselen voor het milieubeleid in Vlaanderen.</p>
<p>Decreet Integraal Waterbeleid</p>	<p>Het decreet integraal waterbeleid (Waterwetboek) legt de principes, doelstellingen en structuren vast voor een duurzaam waterbeleid conform de bindende bepalingen van de Europese kaderrichtlijn water en de overstromingsrichtlijn. Via dit decreet worden een aantal nieuwe instrumenten ingevoerd die de overheid in staat moeten stellen een effectief beleid inzake integraal waterbeheer te voeren. Het waterbeheer wordt beschouwd per deelbekken.</p>
<p>Decreet Omgevingsvergunningen Vlarem II en III</p>	<p>De omgevingsvergunning verenigt en vervangt de stedenbouwkundige vergunning en milieuvergunning. Het omgevings-vergunningendecreet en de uitvoeringsbesluiten hierbij leggen de procedures vast die met betrekking tot de omgevingsvergunning worden gevoerd. Deze besluiten bevatten onder andere ook milieukwaliteitsnormen voor oppervlaktewater, grondwater, lucht, geluid en bodem.</p>
<p>Decreet Onroerend Erfgoed</p>	<p>Het decreet onroerend erfgoed betreft één overkoepelende regelgeving voor monumenten, stads- en dorpsgezichten, landschappen en archeologie. Het decreet betreffende bescherming van monumenten, stads- en dorpsgezichten (03/03/76 en aanvullingen), decreet betreffende landschapszorg (16/04/96 en aanvullingen), decreet houdende maatregelen tot behoud van erfgoedlandschappen (13/02/2004) en het decreet op het archeologisch patrimonium (30/06/1993 en 28/02/2003) zitten op die manier vervat in één onroerend erfgoeddecreet en -besluit. Het decreet voorziet de vaststelling van inventarissen die de Vlaamse overheid kan inzetten om onroerend erfgoed te behouden. De vaststelling van een inventaris verbindt een aantal rechtsgevolgen aan erfgoedobjecten die waardevol, maar niet beschermd zijn.</p>

Document	Inhoud
Derde Stroomgebiedenbeheerplan	De stroomgebiedbeheerplannen 2022-2027 bestaan uit verschillende plandelen: een deel voor de stroomgebiedsdistricten van Schelde en Maas, elf bekkenspecifieke delen en zes grondwatersysteemspecifieke delen. Ook de zoneringsplannen - die tonen waar collectieve sanering aangelegd wordt en waar individueel moet gezuiverd worden - en de gebiedsdekkende uitvoeringsplannen - die de uitvoering en de timing van de gemeentelijke en bovengemeentelijke saneringsprojecten regelen - maken onderdeel uit van de stroomgebiedbeheerplannen.
Europese Green Deal	Op 14 juli 2021 is de Europese Commissie met een reeks aanpassingsvoorstellen voor het klimaat-, energie-, vervoers- en belastingbeleid van de EU gekomen. Die moeten het mogelijk maken om in 2030 netto 55 % minder broeikasgassen uit te stoten dan in 1990. Uiterlijk in 2050 moet Europa het eerste klimaatneutrale continent ter wereld worden en de Europese Green Deal realiseren.
Europese plan-m.e.r.-richtlijn 2001/42/EG	De Europese plan-MER-Richtlijn 'betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's' bepaalt voor welke plannen en programma's een milieueffectenbeoordeling noodzakelijk is en waaraan deze milieueffectenbeoordeling moet beantwoorden. Deze richtlijn werd uitgevaardigd om een hoog niveau van milieubescherming te bekomen en ervoor te zorgen dat milieuoverwegingen tijdens de voorbereiding en ontwikkeling van plannen en programma's geïntegreerd zouden worden.
Europese richtlijn omgevingslawaai 2002/49/EG	De Europese richtlijn omgevingslawaai heeft tot doel in Europa een gemeenschappelijke aanpak in te voeren om schadelijke effecten van blootstelling aan omgevingslawaai te vermijden, te voorkomen of te verminderen. De richtlijn zet aan tot het opmaken van geluidsbelastingkaarten, het aannemen van actieplannen op basis van de prioritaire problemen die werden vastgesteld op de geluidsbelastingkaarten het voorlichten van het publiek.
Europese richtlijnen luchtkwaliteit 2004/107/EG en 2008/50/EG	Deze richtlijnen bundelen alle vorige richtlijnen in verband met de kwaliteit van de omgevingslucht. Hierin worden voor een hele reeks pollutanten maximale concentraties opgelegd van die pollutanten die in de lucht aanwezig mogen zijn, met het oog op bescherming van de gezondheid en van het leefmilieu. Pollutanten waarvoor luchtkwaliteitsdoelstellingen zijn vastgesteld zijn: ozon (O ₃), fijn stof (PM ₁₀ en PM _{2,5}), stikstofdioxide (NO ₂) en zwaveldioxide (SO ₂), koolstofmonoxide (CO), lood (Pb), benzeen, arseen (As), cadmium (Cd), nikkel (Ni) en benzo(a)pyreen (BaP).
Fietsplan Stad Brugge	Binnen het fietsplan Brugge worden de grote lijnen uitgezet om de stad fietsvriendelijker te maken. De Stad Brugge wil het fietsgebruik in Brugge verhogen. Het fietscomfort moet beter en nog meer inwoners kunnen de fiets als standaard vervoersmiddel gaan gebruiken. Veiligheid en fietscomfort zijn daarom kernwoorden. Het fietsplan van 2015 werd integraal opgenomen in het gemeentelijk mobiliteitsplan van 2016.
Gewestplan	Geeft de bestemming en het gebruik van de gronden in Vlaanderen weer. Gewestplanwijzigingen worden niet meer doorgevoerd. In het decreet van 18 mei 1999 is immers vastgelegd dat in de toekomst bestemmingen vastgelegd worden in ruimtelijke uitvoeringsplannen (RUP's).

Document	Inhoud
Geluidsactieplan Brugge	In uitvoering van de Europese richtlijn omgevingslawaai (RL/2002/49) moeten in het Vlaamse Gewest strategische geluidsbelastingkaarten worden opgemaakt voor belangrijke infrastructuren (wegen, spoorwegen en luchthavens) en voor agglomeraties met meer dan 100.000 inwoners. De geluidsbelastingkaarten vormen de basis voor de opmaak van geluidsactieplannen. Het geluidsactieplan Brugge 2019-2023 gaat uit van de geluidsblootstelling zoals die is berekend in de geluidsbelastingkaarten voor referentiejaar 2016. In dit actieplan worden bestaande en lopende maatregelen ter beheersing van het omgevingslawaai geëvalueerd en worden maatregelen die men de komende vijf jaar voornemens is te nemen toegelicht.
Geluidsactieplannen Vlaanderen voor belangrijke wegen en belangrijke spoorwegen	Deze plannen werden door Vlaamse Regering in 2019 goedgekeurd en bevatten een overzicht van de bestaande en voorziene maatregelen om het omgevingslawaai te beheersen.
Grondwaterdecreet	Het grondwaterdecreet vormt de basis voor zowel de kwalitatieve bescherming van het grondwater als voor het grondwaterverbruik en voorziet in de afbakening van waterwingebieden en beschermingszones rond drinkwaterwinningsgebieden.
Klimaatakkoord van Parijs	195 landen ondertekenen in Parijs een ambitieus, bindend en billijk mondiaal klimaatakkoord. Dit akkoord vormt de langverwachte opvolger van het Kyoto-protocol. Voor het eerst in de geschiedenis verbinden bijna alle landen zich ertoe om actie te ondernemen tegen de klimaatverandering. Als belangrijkste doelstelling wordt afgesproken om de temperatuurstijging ruim onder 2°C ten opzichte van de pre-industriële periode te houden en een beperking tot 1,5°C na te streven. Daarvoor moeten de globale emissies zo snel mogelijk pieken en vervolgens snel afnemen. Het objectief is om in de tweede helft van deze eeuw een evenwicht te bereiken tussen de uitstoot van door de mens veroorzaakte broeikasgasemissies en de opname door 'carbon sinks'.
Klimaatplan 2030 Brugge	Brugge wil haar ambitieniveau op het vlak van broeikasgasemissies afstemmen op de Europese doelstelling. Concreet betekent dit dat de stad een reductie met 49 % in 2030 (tegenover 2011) vooropstelt. In het Klimaatplan 2030 van Brugge wordt aangegeven welke maatregelen hiervoor nodig zijn. Het gaat daarbij onder meer om een daling van het gebruik van personenauto's, elektrificatie van het wagenpark, productie van hernieuwbare energie op basis van zon en wind, en verwarming van woningen en tertiaire gebouwen via warmtepompen, in combinatie met een daling van de warmtevraag. Daarnaast wil Brugge in 2050 klimaatneutraal zijn. Zoals aangegeven in het Klimaatplan 2030 van de stad houdt dit in dat het totale energieverbruik sterk moet verminderen, en dat tegelijk de lokale productiecapaciteit van hernieuwbare energie sterk moet verhogen. Brugge wil zich ook aanpassen aan het veranderende klimaat en zo klimaatrobuust mogelijk worden. Hiervoor zal volgens het Klimaatplan 2030 ingezet worden op slimme ontharding, op gerichte afkoppeling en op bronmaatregelen (in het kader van een waterrobuuste stad), en wordt ook gestreefd

Document	Inhoud
	naar een aangename leefomgeving, een klimaatrobuuste landbouw en veerkrachtige natuur via groenblauwe maatregelen en netwerken.
Vlaams Luchtbeleidsplan 2030	Het luchtbeleidsplan bevat maatregelen om de luchtverontreiniging in Vlaanderen aan te pakken en zo de impact van luchtverontreiniging op onze gezondheid en het leefmilieu verder te verminderen.
Mobiliteitsplan Stad Brugge	Het gemeentelijk mobiliteitsplan legt de krachtlijnen van het mobiliteitsbeleid van de stad vast. De meest recente versie van het gemeentelijk mobiliteitsplan dateert van 2016. Het oorspronkelijke mobiliteitsplan dateert reeds van 2001 en kreeg in 2009 een beperkte actualisatie. Bij de opmaak van deze plannen werd weinig aandacht besteed aan de deelgemeenten en werd vooral gefocust op de binnenstad. Het nieuwe plan is een grondige herwerking en dekt het volledige grondgebied beter af.
Nationaal Adaptatieplan	In het kader van de Europese adaptatiestrategie maakte België het nationaal adaptatieplan op. Dit plan omvat duidelijke en beknopte informatie over het adaptatiebeleid en de uitvoering ervan in België, alsook nationale maatregelen waarmee de samenwerking versterkt wordt en synergieën tussen de verschillende regeringen (federaal, gewesten) op het vlak van adaptatie ontwikkeld worden. Het plan beschrijft de belangrijkste invloeden van de klimaatverandering in België en de bestaande aanpassingsmaatregelen.
Vlaams Adaptatieplan	In 2013 publiceerde de Vlaamse Overheid het Vlaams adaptatieplan 2013-2020, dat intussen echter deels achterhaald is door de vastgestelde klimaatevoluties en geen afdoende antwoord meer geeft op de uitdagingen waar Vlaanderen voor staat. Vlaanderen werkt intussen aan een adaptatieplan voor de periode 2021-2030, dat echter nog niet formeel is vastgesteld. De verwachting is dat dit in het najaar van 2021 zal gebeuren.
Nationaal energie- en klimaatplan 2021-2030	In het kader van de Europese verordening over de Governance van de Energie-unie en van de Klimaatactie (EU 2018/1999 van 11 december 2018) maakte België een eerste ontwerp op van een geïntegreerd nationaal energie- en klimaatplan (NEKP).
Nota Vlaams Beleidskader Stedelijke Logistiek	Met de nota wil de Vlaamse overheid de basis leggen van een volwaardig horizontaal en geïntegreerd beleid voor stedelijke logistiek. Dit beleidskader focust op niveau Vlaanderen en effent het pad naar koolstofarme en economisch rendabele stedelijke logistiek, zoals vooropgesteld in de Visie 2050 van de Vlaamse Regering. Dit beleidskader hangt samen met een aantal belangrijke strategische initiatieven: het Mobiliteitsplan Vlaanderen, maar ook het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen en het Vlaams Klimaat- en Energieplan 2021-2030.
Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040	Vanaf 1 oktober 2021 is de Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040 in werking getreden. Het vervangt het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen uit 2001 en 2011 dat nooit definitief werd goedgekeurd. Deze strategische visietekst is een blik op de toekomst en zal dienen als open, inspirerend en adaptief kader voor de mobiliteitsbeslissingen vandaag en de komende 20 jaar

Document	Inhoud
Plan-m.e.r.-decreet en uitvoeringsbesluit	Het plan-m.e.r.-decreet vormt een wijziging op het m.e.r.-decreet. Het regelt het toepassingsgebied, de inhoud en de procedure voor de opmaak van een plan-MER.
Ramsarconventie en -gebieden	De conventie van Ramsar heeft tot doel het behoud en het oordeelkundig gebruik van alle watergebieden door middel van plaatselijke, regionale en nationale acties en internationale samenwerking, als bijdrage tot het tot stand komen van een duurzame ontwikkeling in de gehele wereld.
Strategische visie Beleidsplan Ruimte Vlaanderen	Met de strategische visie Beleidsplan Ruimte Vlaanderen zet de Vlaamse Regering een beleidslijn uit die een vernieuwde filosofie en aanpak in het ruimtelijke beleid wil inzetten. Het omvat een toekomstbeeld en een overzicht van beleidsopties op lange termijn, met name de strategische doelstellingen. De strategische visie van het BRV vervangt het Witboek dat de Vlaamse Regering op 30/11/2016 goedkeurde. De strategische visie van het BRV heeft niet het statuut van een ontwerp van ruimtelijk beleidsplan, omdat er nog geen ontwerp-beleidskaders zijn goedgekeurd. Het biedt een basis voor regeringsbeslissingen ter realisatie van de visie en schetst de strategische krachtlijnen voor de ruimtelijke ontwikkeling voor de volgende decennia. Het is een belangrijke formele stap op weg naar het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, dat het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen zal vervangen.
Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025	Het verkeersveiligheidsplan Vlaanderen is een vijfjaarlijks actieplan dat richting geeft aan het Vlaamse verkeersveiligheidsbeleid. Voetgangers en fietsers worden hierin voorop geplaatst. Het nieuwe plan moet helpen om het aantal verkeersdoden opnieuw te doen dalen. Uiteraard is er oog voor de andere vervoerswijzen en voor domeinen die een problematische rol blijven spelen, zoals rijden onder invloed, overdreven en/of onaangepaste snelheid en afleiding.
Visie 2050	In haar Visie 2050 toont de Vlaamse Regering het Vlaanderen dat ze wenst op lange termijn: een sterk, sociaal, open, veerkrachtig en internationaal Vlaanderen dat welvaart en welzijn creëert op een slimme, innovatieve en duurzame manier en waarin iedereen meetelt. Het langetermijnbeleid biedt een antwoord op nieuwe kansen en uitdagingen en brengt de transities die de samenleving nodig heeft, in een versnelling. De eerste conceptnota van Visie 2050 werd in september 2015 goedgekeurd. Na overleg met stakeholders en adviesraden zijn er enkele thema's toegevoegd: sociaal beleid, arbeidsmarkt en participatie van personen van buitenlandse origine.
Vizier 2030	Vizier 2030 is het plan van de Vlaamse Regering dat ervoor moet zorgen dat Vlaanderen haar bijdrage levert aan het behalen van de Sustainable Development Goals (SDG's) uit de mondiale Agenda 2030 van de Verenigde Naties. De doelstellingen van Vizier 2030 zijn een tussenstap om de doelstellingen van Visie 2050 te bereiken, het toekomstplan voor Vlaanderen in 2050. Het Woonbeleidsplan, het Vlaams Energie- en Klimaatplan en het Luchtbeleidsplan zijn intussen goedgekeurd en de 2030-doelstellingen van die plannen werden geïntegreerd in Vizier 2030. Het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen en de Mobiliteitsvisie 2040 zijn nog in ontwikkeling en zullen later ook geïntegreerd worden.

Document	Inhoud
Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030	<p>Artikel 3 van Verordening (EU) 2018/1999 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2018 inzake de governance van de energie-unie en van de klimaatactie, vereist dat elke lidstaat uiterlijk op 31 december 2019 een geïntegreerd Nationaal Energie- en Klimaatplan indient bij de Commissie dat betrekking heeft op de periode van 2021 tot en met 2030.</p> <p>Het VEKP vormt de Vlaamse bijdrage aan het Belgisch Energie- en klimaatplan 2021-2030. Het zet de grote lijnen uit voor het beleid in de periode 2021-2030. Het bevat per sector aangekondigde actieplannen en beleidspakketten, met daarbij ook de ingeschatte impact van dit beleid op de prognoses. De prognoses zonder de maatregelen opgenomen in dit plan zijn de prognoses onder het WEM-scenario (With Existing Measures), de prognoses waarin de opgenomen maatregelen zijn doorgerekend zijn de prognoses van het WAM-scenario (With Additional Measures).</p>
Vlaams Fietsbeleidsplan	Het Vlaams fietsbeleidsplan schetst toekomstige uitdagingen ten aanzien van de fiets en stelt ambitieuze doelstellingen met een uitzicht op tastbare kansen voorop. Er wordt daarbij gemikt op concrete acties die het fietsbeleidsplan op het terrein vormgeven.
Vlaams Regeerakkoord 2019-2024	Het regeerakkoord legt de beleidsbeslissingen voor de legislatuur van de Vlaamse regering van 2019-2024 vast.
Vlaams Stofplan	Het stofplan beoogt een daling van de fijnstofconcentratie in heel Vlaanderen en op die manier een verbetering van de levenskwaliteit voor elke burger. Het stofplan richt zich enerzijds tot alle sectoren (wegverkeer, huishoudens, industrie, scheepvaart, tertiaire sector, land- en tuinbouw) en is anderzijds toegespitst op zogenoemde hotspots, welbepaalde plaatsen met verhoogde concentratie (industriële zones, steden en gemeenten, en snel- en gewestwegen).
Vlaamse Waterbeleidsnota 2020-2025	De waterbeleidsnota legt de krachtlijnen vast van de visie van de Vlaamse Regering op het integraal waterbeleid en bevat een overzicht van de belangrijkste waterbeheerkwesties. Drie strategische doelstellingen en zes krachtlijnen vatten de visie gebald samen en maken de ambities duidelijk. De waterbeheerkwesties zijn de problematieken die de realisatie van de milieudoelstellingen van de kaderrichtlijn Water in de weg staan.
Vlaams Woonbeleidsplan	Het woonbeleidsplan geeft de langetermijnvisie en -doelstellingen (tijdshorizon 2050) voor het Vlaamse woonbeleid en zet de krijtlijnen uit voor de operationalisering en monitoring daarvan. Het Woonbeleidsplan zal 15-jaarlijks worden herzien.
Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening	De Vlaamse codex ruimtelijke ordening regelt de organisatie van de ruimtelijke ordening in Vlaanderen en vervangt hierbij het decreet houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening en het decreet betreffende de ruimtelijke ordening, gecoördineerd op 22 oktober 1996.
Vlaamse Klimaatstrategie 2050	Als gevolg van de Europese Verordening die vereist dat elke lidstaat uiterlijk op 1 januari 2020, en daarna om de tien jaar, een langetermijnstrategie indient bij de Commissie met een perspectief van minstens dertig jaar, werd in België afgesproken dat elk gewest een eigen strategie zal opstellen, die

Document	Inhoud
	vervolgens zal samengevoegd en geïntegreerd worden in een Belgische strategie. De Vlaamse klimaatstrategie 2050 maakt hier onderdeel van uit. In deze strategie streeft Vlaanderen ernaar om de broeikasgasemissies van de sectoren die niet gedekt zijn door het EU ETS (zogenoemde niet ETS sectoren) te reduceren met 85 % tegen 2050 (ten opzichte van 2005), met de ambitie om te evolueren naar volledige klimaatneutraliteit.
VN Duurzame Ontwikkelingsdoelstellingen	De duurzame ontwikkelingsdoelstellingen van de Verenigde Naties zijn de doelstellingen die de wereld zich stelt richting 2030 om aan duurzame ontwikkeling te werken. De 17 hoofddoelstellingen en 169 subdoelstellingen vormen het belangrijkste internationaal duurzaamheidskader voor de komende 15 jaar.
Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn en Natura 2000-netwerk	Europa wenst een Europees netwerk van gebieden (het zogenaamde Natura 2000-netwerk) te realiseren waar de bescherming van de Europese meest kwetsbare dier- en plantensoorten en hun leefgebieden centraal staat. Het netwerk duidt speciale beschermingszones aan in toepassing van de Europese vogelrichtlijn en habitatrichtlijn. De Europese richtlijnen zitten vervat op Vlaams niveau in het natuurdecreet
Wet op de onbevaarbare waterlopen	De wet op de onbevaarbare waterlopen deelt onbevaarbare waterlopen in in drie verschillende categorieën en wijst de bevoegde instantie per categorie aan. Onder de bevoegdheid valt het beheer alsook de bepalingen voor beheer en onderhoud.
Windplan Brugge	Het windplan (2021) wil duidelijkheid verschaffen naar initiatiefnemers van grootschalige windturbines waar de Stad Brugge als adviesorgaan bij de vergunningverlening windturbines haalbaar vindt en om een duurzame en klimaatneutrale toekomst te bereiken.
Woonbeleidsplan Stad Brugge	Het woonbeleidsplan stad Brugge (2021) geeft de visie weer van de gemeente op lange termijn over de verschillende aspecten van het lokaal woonbeleid. Het vormt het eindresultaat van een planningsproces met de verschillende lokale woonactoren, dat vertrekkende vanuit de kennis en analyse van de gegeven situatie in een aantal stappen komt tot prioritaire beleidskeuzes en een tijdsgebonden actieprogramma.
Beleidsvisie kernwinkelgebied	Stad Brugge wil een divers winkel- en horeca-aanbod stimuleren en ruimte geven aan vernieuwende winkelconcepten. Hiervoor werd een beleidsvisie kernwinkelgebied (= historische binnenstad) opgemaakt (2021). Deze zal worden omgezet in een stedenbouwkundige verordening

7.3 Lijst met afkortingen en verklarende woordenlijst

Afkortingen

ANB	Agentschap Natuur en Bos
BC	(Black carbon) zwarte koolstof
BRB	Beleidsplan Ruimte Brugge
BRV	Beleidsplan Ruimte Vlaanderen
BWK	Biologische waarderingskaart
CBS	College van Burgemeester en Schepenen
CIW	Coördinatiecommissie Integraal Waterbeleid
DABM	Decreet algemene bepalingen inzake milieubeleid
EC	Elementaire koolstof
ETS	Emissions trading system (Europees systeem voor emissiehandel)
EU	Europese Unie
G-IHD	Gewestelijk instandhoudingsdoel
GIS	Geografisch informatiesysteem
GRS	Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan
GRUP	Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan
IHD	Instandhoudingsdoel(stelling)
INBO	Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek
KRW	Kaderrichtlijn Water
LULUCF	Land Use, Land use Change and Forestry
MER	Milieueffectrapport
m.e.r.	Milieueffectrapportage
Plan-MER	Milieueffectrapport voor een plan of programma
RSV	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen
S-IHD	Specifiek instandhoudingsdoel
SVI	Staat van instandhouding
SBZ	Speciale beschermingszone
SBZ-H	Speciale beschermingszone in uitvoering van de habitatrichtlijn
SBZ-V	Speciale beschermingszone in uitvoering van de vogelrichtlijn
UFP	Ultra fijn stof (ultra fine particles)
VCRO	Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening
VEN	Vlaams ecologisch netwerk
VEKP	Vlaams Energie- en Klimaatplan
VLAREM	Vlaams reglement betreffende de milieuvergunning
VMM	Vlaamse Milieumaatschappij
WAM	With additional measures
WEM	With existing measures

Verklarende woordenlijst

Alternatief	Een alternatief is een andere manier om de doelstelling van het basisprogramma te realiseren. Een alternatief bestaat uit een set maatregelen die genomen worden om de MKWB te beschermen.
Autonome ontwikkeling	De evolutie die zich onttrekt aan de doelbewuste invloed van de mens. Ook ontwikkelingen waar menselijke activiteiten aan de basis van liggen, maar die binnen de tijdschaal van het plan of programma niet te sturen zijn door menselijk ingrijpen, vallen hier onder (bv. klimaatverandering, demografische evolutie (bevolkingstoename), ...)
Cumulatieve effecten	Binnen het studiegebied dient niet alleen gekeken te worden naar de effecten van de activiteit, het plan of programma op zich, maar ook naar de combinatie met andere bestaande of geplande activiteiten, plannen of programma's in de onmiddellijke omgeving van het bestudeerde project. Meerdere effecten, waarvan de omvang afzonderlijk genomen bescheiden is, kunnen gezamenlijk namelijk wel tot een aanzienlijk effect leiden. Dat wordt het cumulatieve effect van al deze ingrepen op een bepaalde milieucomponent genoemd.
Emissie	Uitstoot of lozing van stoffen, golven of andere verschijnselen door bronnen, meestal uitgedrukt als een hoeveelheid per tijdseenheid
Eutrofiëring	Het voedselrijker worden van het milieu, door toename van de hoeveelheid voedingsstoffen (nitraat, fosfaat), waardoor de ecologische processen en de natuurlijke kringlopen verstoord worden. Hierdoor gaat de biodiversiteit achteruit.
Gestuurde ontwikkeling	De evolutie in de omgevingsfactoren die zich voordoet onder invloed van gericht menselijk ingrijpen, al dan niet in aanwezigheid van het plan of programma. Het gaat bijvoorbeeld om wijzigende omgevingskwaliteit, als die kan toegeschreven worden aan het in voege treden van nieuwe wet- en regelgeving of om uitvoering van concrete plannen of projecten binnen het studiegebied, door zowel private als publieke initiatiefnemers (wegen, woonontwikkelingen, industriële installaties, ...)
Gewestelijke instandhoudingsdoelstellingen (G-IHD)	De Europese natuurdoelen op Vlaams niveau. Deze doelen geven de minimaal noodzakelijke oppervlakte of populatiegrootte aan voor de in het Vlaams Gewest voorkomende, Europees te beschermen habitats en soorten om in een gunstige staat van instandhouding te komen dit wil zeggen dat ze duurzaam zullen kunnen overleven. Voor habitattypes wordt dit uitgedrukt in termen van areaal (verspreidingsgebied), oppervlakte en kwaliteit; voor soorten in termen van areaal, populatiegrootte, oppervlakte en kwaliteit van het leefgebied. In het Natuurdecreet (art. 2) is dit begrip als volgt omschreven: 'de verbeter- of behoudsopgaven voor het behouden, herstellen of ontwikkelen van een gunstige staat van instandhouding op Vlaams niveau van in het Vlaamse Gewest voorkomende Europees te beschermen habitats of soorten.'
Habitatrichtlijn	Richtlijn 92/43/EEG van de Raad van 21 mei 1992 inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna (Publicatieblad Nr. L 206 van 22/7/1992, blz. 7-50).
Kaderrichtlijn Water (KRW)	Richtlijn 2000/60/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2000 tot vaststelling van een kader voor communautaire maatregelen betreffende het waterbeleid (Publicatieblad Nr. L 327 van 22/12/2000 blz. 0001 - 0073)
Milderende maatregelen	Bij milderende maatregelen worden de gevolgen op milieu- of natuurwaarden voorkomen of verzacht. Een voorbeeld is het gebruik van BBT (beste beschikbare technieken) om bijvoorbeeld geluid of luchtmissies te beperken of het uitvoeren van werkzaamheden in een seizoen waarin een dierpopulatie afwezig is of minder gevoelig is.
Natura 2000	Europees netwerk van gebieden die door de lidstaten van de Europese Unie werden aangewezen als Speciale Beschermingszone ter uitvoering van de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn. Deze gebieden zijn aangeduid om Europees beschermde habitattypes en

	soorten de kans te geven duurzaam te overleven en zo de Europese biodiversiteit te bewaren.
Passende beoordeling	De passende beoordeling onderzoekt elke vergunningsplichtige activiteit, plan of programma die een mogelijke impact heeft op Europees beschermde natuur. Het is een schriftelijk verslag dat aan de hand van gemotiveerde argumenten uitlegt waarom de Europese natuur(waarde) van een speciale beschermingszone (SBZ) al dan niet betekenisvol wordt (of kan worden) aangetast door een bepaalde activiteit. Een passende beoordeling werkt via gerichte modellen en berekeningen die indien nodig worden uitgevoerd door een studiebureau of milieu-expert. Als de activiteit schade zou kunnen veroorzaken (betekenisvolle aantasting), kan er daarvoor geen vergunning verleend worden. Hierbij is het belangrijk om ook de mogelijke cumulatieve effecten in rekening te brengen.
Scoping	Het afbakenen van het bereik van de milieueffectrapportage. Dit houdt onder meer het identificeren in van de milieueffecten die mogelijk aanzienlijk zijn en die dus in het MER moeten bestudeerd worden. Tijdens de scoping wordt ook vastgelegd welke beoordelings- en significantiecriteria zullen gebruikt worden om de effecten uit te drukken, welke onderzoeksmethodes zullen ingezet worden, en wat de nagestreefde diepgang en het detailniveau is. De afbakening van het bereik omvat ook het vastleggen van de te bestuderen alternatieven, het referentiejaar, de elementen van de autonome en gestuurde ontwikkeling, de afbakening van het plan of programma en het studiegebied. De kennisgevingsnota vormt de neerslag van de scopingsoefening en wordt onderworpen aan de inspraak van het publiek en de adviesinstanties en wordt bevestigd dan wel bijgesteld door de richtlijnen opgesteld door het Team Mer.
Speciale Beschermingszone (SBZ)	Gebied dat door een EU-lidstaat werd aangewezen ter uitvoering van de Vogelrichtlijn of de Habitatrichtlijn. Deze gebieden zijn aangeduid om Europees beschermde habitattypes en soorten de kans te geven duurzaam te overleven en zo de Europese biodiversiteit te bewaren. Samen vormen ze het Natura 2000-netwerk. De SBZ kunnen geraadpleegd worden via Geopunt Vlaanderen.
Variant	Een variant is een keuzemogelijkheid binnen een bepaald alternatief, en heeft betrekking op een beperkt aantal aspecten of elementen van dat alternatief. Varianten verschillen te weinig van elkaar om ze als aparte alternatieven te beschouwen.
Vogelrichtlijn	Richtlijn 2009/147/EG van het Europees parlement en de Raad van 30 november 2009 inzake het behoud van de vogelstand (gecodificeerde versie) (Publicatieblad Nr. L 20 van 26/1/2010, blz. 7-25).

Colofon

KENTER in samenwerking met Mieco-effect, Patrick Maes Consulting, Joveco en dBA-plan

K E N T
- E R T

Kenter bv
Muizenheuvelstraat 87, 2520 Ranst
BTW BE 0664853143
info@kenteradvies.be
+32 497 47 48 01

In opdracht van Stad Brugge

B R U
G G E