

233

gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan

Kanaaleiland

I toelichtende nota & verzoek tot
raadpleging - mer screening (SCRPL16096)

ontwerp april 2017

RUP_31005_214_00233_00001

Sabine Liebaert, arch. g.s.a. hoofd van dienst sector west

Tristan Gobyn, ruimtelijk planner

Paul Ameel, technisch hoofdmedewerker

Definitief vastgesteld door de Gemeenteraad d.d. 30 mei 2017

Gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad d.d. 18 juli 2017

Definitief van kracht d.d. 1 augustus 2017

HANDTEKENINGENBLAD

Voorlopig vastgesteld in de Gemeenteraad van Brugge in zitting van 28 november 2016

Namens Johan COENS, Stadssecretaris
i.o. de Bureauchef

De Voorzitter

Eddy FRANCKAERT

Annick LAMBRECHT

Het College van Burgemeester en Schepenen bevestigt dat onderhavig plan ter inzage van het publiek op het Gemeentehuis werd neergelegd van 3 januari 2017 tot en met 3 maart 2017

Namens Johan COENS, Stadssecretaris
i.o. de Bureauchef

De Burgemeester

Eddy FRANCKAERT

Renaat LANDUYT

Definitief vastgesteld in de Gemeenteraad van Brugge in zitting van 30 mei 2017

Namens Johan COENS, Stadssecretaris
i.o. de Bureauchef

De Voorzitter

Eddy FRANCKAERT

Annick LAMBRECHT

Tristan GOBYN, ruimtelijk planner

INHOUD

FIGURENLIJST	6
1 INLEIDING	9
1.1 Opdracht	9
1.2 Probleemstelling en doel.....	9
1.3 Doel van de opmaak – specifiek:	9
2 SITUERING EN AFBAKENING PLANGEBIED	11
2.1 Situering op macro-niveau.....	11
2.2 Situering van het plangebied op meso-niveau	12
2.3 Situering van het plangebied op micro-niveau	13
3 RELATIE MET GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN	14
4 FEITELIJK BESTAANDE TOESTAND	15
4.1 Fysische toestand	15
4.2 Fotoreportage	17
4.3 Historiek.....	19
5 EIGENDOMSSTRUCTUUR.....	21
6 BELEIDSKADER.....	22
6.1 Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen (RSV)	22
6.2 Provinciaal ruimtelijk structuurplan (PRS)	22
6.3 Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (GRS)	29
6.3.1 Bestaande ruimtelijke structuur van de binnenstad	30
6.3.2 Bestaande ruimtelijke structuur van Sint-Michiels	31
6.3.3 Basisdoelstellingen.....	32
6.3.4 Gewenste ruimtelijke ontwikkeling	32
6.3.5 Gewenste deelstructuren	35
6.3.6 Gewenste ruimtelijke structuur op microschaal.....	45
6.4 Biologische Waarderingskaart.....	47
6.5 Landschapsatlas / ankerplaatsen / stads- of dorpsgezichten.....	47
6.6 Beschermde monumenten	48
6.7 Inventaris bouwkundig erfgoed	49
6.7.1 UNESCO buffer	49
6.7.2 Geinventariseerd Bouwkundig Erfgoed.....	49
6.8 Lokale archeologische advieskaart	50
6.9 Gebruik wateroppervlak	51
6.10 Speelruimtebeleidsplan	51
6.11 Mobiliteitsplan	52
6.12 Studie R30.....	54
6.13 Studie Brugge Zuid	55
6.13.1 Kanaaleiland	56
6.13.2 Aansluiting Vaartdijkstraat - R30	57
6.13.3 Doorkijkscenario.....	58
6.14 Studie Doortocht Brugge	58
6.15 Algemeen Beleidsprogramma 2013-2018.....	61
6.16 Stadsontwerp Groen Brugge	61
7 JURIDISCH KADER.....	65
7.1 Overzicht.....	65
7.2 Gewestplan.....	66
7.3 Bijzonder Plan van Aanleg	67
7.4 Gewestelijk RUP	68
7.4.1 Afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge.....	68
7.5 Verkavelingsvergunningen	71
7.6 Speciale beschermingszones	71
7.6.1 Vogelrichtlijngebied	71

7.6.2	Habitatrichtlijngebied	71
7.7	Vlaams Ecologisch Netwerk	71
7.8	Natuurreservaten	71
7.9	Gewestwegen.....	71
7.10	Provinciewegen	71
7.11	Buurtwegentoets	71
7.12	Aanwezigheid van openbaar vervoer	72
8	DECREET INTEGRAAL WATERBELEID – WATERTOETS.....	73
8.1	Watertoets.....	73
8.1.1	Waterlopen	73
8.1.2	Beschermingszone grondwaterwinning	74
8.1.3	Erosiegevoeligheid	74
8.1.4	Grondwaterstromingsgevoelige gebieden	74
8.1.5	Infiltratiegevoeligheid.....	75
8.1.6	Overstromingsgevoelige gebieden.....	76
9	GEWENSTE ONTWIKKELING	77
9.1	Basisopzet	77
9.2	Toelichting doelstellingen.....	77
9.2.1	Jeugdvoorzieningen/ gemeenschapsvoorzieningen (Cactus Club)	77
9.2.2	Jachthaven	78
9.2.3	Bijkomende functies en synergie met de omgeving	78
9.3	Analyse van het plangebied	79
9.3.1	Knelpunten en potenties.....	79
9.4	Visie	82
9.4.1	Visie op macroschaal.....	82
9.4.2	Visie op mesoschaal.....	83
9.4.3	Visie op microschaal.....	84
9.4.3.1	Inrichtingsprincipe vestibule	84
9.4.3.2	Inrichtingsprincipe wegenis.....	84
9.4.3.3	Inrichtingsprincipe “binnengebied”	85
9.4.3.3.1	herlocatie busparking en mobilhome parking.....	85
9.4.3.4	Inrichtingsprincipe waterfront	87
9.5	Ontwerpend onderzoek	88
9.5.1	Scenario’s.....	89
9.5.2	Vertalen naar voorschriften.....	90
10	MILIEUEFFECTENRAPPORTAGE - IS DE OPMAAK VAN EEN PLAN-MER VAN RECHTSWEGE VERPLICHT?	91
10.1	Wettelijk kader	91
10.2	Toetsing of een passende beoordeling noodzakelijk is	91
10.3	Toetsing of RUP kader is voor project-mer-plichtige projecten	91
10.4	Besluit.....	92
11	SCREENING MILIEU-EFFECTEN	92
11.1	Voorkomen van bijzonder beschermde gebieden	92
11.2	Kwetsbaarheid plangebied	93
11.3	Effect op gezondheid en veiligheid van de mens	93
11.3.1	Conclusie mensveiligheid	94
11.4	Effect op de biodiversiteit, fauna en flora	94
11.4.1	VEN en RAMSAR	94
11.4.2	Biologische waarderingskaart	95
11.4.3	Conclusie biodiversiteit, fauna en flora	96
11.5	Effect op de bodem.....	96
11.5.1	Conclusie bodem	97
11.6	Effect op het water	97

11.6.1	Waterlopen	97
11.6.2	Beschermingszone grondwaterwinning	97
11.6.3	Erosiegevoeligheid	97
11.6.4	Grondwaterstromingsgevoelige gebieden	98
11.6.5	Infiltratiegevoeligheid.....	99
11.6.6	Overstromingsgevoelige gebieden.....	99
11.6.7	Zoneringskaart	100
11.6.8	Signaalgebieden	101
11.6.9	Conclusie water	101
11.7	Effect op lucht, licht en geluid	102
11.7.1	Effect op lucht	102
11.7.2	Effect op het geluid.....	103
11.7.3	Conclusie lucht, licht en geluid	104
11.8	Effect op de stoffelijke goederen, cultureel erfgoed m.i.v. het architectonisch en archeologisch erfgoed en het landschap	104
11.8.1	Landschapsatlas / ankerplaatsen / stads- of dorpsgezichten.....	104
11.8.2	Beschermde monumenten	105
11.8.3	UNESCO buffer.....	106
11.8.4	Geïnteriseerd Bouwkundig Erfgoed.....	107
11.8.5	Lokale archeologische advieskaart	107
11.8.6	Conclusie erfgoed	108
11.9	Effect op de mobiliteit	108
11.9.1	Openbaar vervoer:	109
11.9.2	Bus- en mobilhomeparking	109
11.9.3	Fiets-en voetgangers.....	110
11.9.4	Gemotoriseerd verkeer:.....	111
11.9.4.1	Toetsing op mobiliteitsvlak:	112
11.9.5	Conclusie mobiliteit:	115
12	BESLUIT.....	116
13	GRENSOVERSCHRIJDENDE OF GEWESTGRENSOVERSCHRIJDENDE EFFECTEN	116
14	OP TE HEFFEN VOORSCHRIFTEN	116
15	RUIMTEBALANS	116
16	REGISTER PLANSCHADE, PLANBATEN, KAPITAAL- EN GEBRUIKERSCHADE	117
16.1	Planschade	117
16.2	Planbaten	117

FIGURENLIJST

Figuur 1: Topografische kaart met aanduiding van het plangebied.....	11
Figuur 2: Kaart met plangebied en omgeving.....	12
Figuur 3: Luchtfoto met aanduiding plangebied.....	13
Figuur 4: Het Minnewaterpark, de kruising van de Reien en de Kerkebeek. Detail uit de kaart van Marcus Gerards van uit 1562.....	19
Figuur 5: Brugge en omgeving 1831 met het kanaal Brugge-Oostende.....	20
Figuur 6: De evolutie in de waterlopen van Brugge (situatie voor 1753, na 1753 en rond 1850)...	20
Figuur 7: kaart eigendomstoestand.....	21
Figuur 8: Brugge in het RSV (bron: RSV).....	22
Figuur 9: De diverse deelruimten volgens het PRS West-Vlaanderen (bron: PRS West-Vlaanderen).....	23
Figuur 10: Structuurschets van de beleidsbepalende elementen in de Brugse Ruimte (bron: PRS West-Vlaanderen).....	24
Figuur 11: Gewenste ruimtelijke nederzettingstructuur (bron: PRS West-Vlaanderen).....	25
Figuur 12: Gewenste ruimtelijke natuurlijke structuur (bron: PRS West-Vlaanderen).....	26
Figuur 13: Gewenste agrarische structuur (bron: PRS West-Vlaanderen).....	26
Figuur 14: Gewenste ruimtelijke structuur toerisme en recreatie (bron: PRS West-Vlaanderen) ...	27
Figuur 15: Gewenste ruimtelijke structuur verkeer en vervoer (bron: PRS West-Vlaanderen).....	28
Figuur 16: Gewenste ruimtelijke landschappelijke structuur (bron: PRS West-Vlaanderen).....	29
Figuur 17: Bestaande ruimtelijke structuur van de westelijke vleugel (bron: GRS).....	30
Figuur 18: Bestaande ruimtelijke structuur van de westelijke vleugel (bron: GRS).....	31
Figuur 19: Gewenste ruimtelijke structuur van Brugge (bron: GRS).....	34
Figuur 20: Gewenste nederzettingstructuur van Brugge (bron: GRS).....	36
Figuur 21: Gewenste ruimtelijk-economische structuur van Brugge (bron: GRS).....	38
Figuur 22: Gewenste verkeers- en vervoersstructuur van Brugge (bron: GRS).....	41
Figuur 23: Gewenste landschappelijke structuur van Brugge (bron: GRS).....	42
Figuur 24: Gewenste toeristisch-recreatieve structuur van Brugge (bron: GRS).....	44
Figuur 25: Gewenste ruimtelijke structuur van de binnenstad en Kristus-Koning (bron: GRS).....	45
Figuur 26: Gewenste ruimtelijke structuur van de westelijke vleugel (bron: GRS).....	46
Figuur 27: Biologische waarderingskaart versie 2 (bron: GEOpunt).....	47
Figuur 28: Aanduiding het stadsgezicht Minnewater (bron: onroerend erfgoed).....	48
Figuur 29: Aanduiding monumenten (bron: onroerend erfgoed).....	48
Figuur 30: Afbakening UNESCO-erfgoedzone Brugge.....	49
Figuur 31: Aanduiding bouwkundige gehelen en relictten (bron: onroerend erfgoed).....	50
Figuur 32: Lokale archeologische advieskaart (bron: GRS).....	50
Figuur 33: Optieplan gebruik wateroppervlak (bron: GRS).....	51
Figuur 34: Aanduiding van de avontuurlijke en natuurlijke (bron: speelruimtebeleidplan).....	52
Figuur 35: Aanduiding van speelkansarme gebieden (bron: speelruimtebeleidplan).....	52
Figuur 36: Categorisering van de wegen (bron: Mobiliteitsplan Brugge 2015).....	53
Figuur 37: Fietsroutenetwerk Brugge (bron: Mobiliteitsplan Brugge 2015).....	54
Figuur 38: Uittreksel ontwerp visie R30 deel station - Baron Ruzettelaan (bron: studie R30 door AWV).....	55
Figuur 39: Plangebied van de studie.....	56
Figuur 40: Voorstel voor de ontwikkeling van het Kanaaleiland als landschappelijk waardevol museumeiland en volwaardige stadsvestibule.....	57
Figuur 41: doorkijkscenario ontsluiting Brugge Zuid.....	58
Figuur 42: situering van de doortocht en het plangebied (rode cirkel) RUP Kanaaleiland (bron: studie Doortocht).....	60
Figuur 43: conceptsnede vaarwegprofiel ter hoogte van plangebied RUP (bron: studie Doortocht).....	61
Figuur 44: Plan met voorbeeldinvullingen (bron: studie Groen Brugge door Neutelings Riedijk Architecten).....	62

Figuur 45: Stappenplan – toekomstvisie (bron: studie Groen Brugge door Neutelings Riedijk Architecten).....	63
Figuur 46: Kanaaleiland nieuwe situatie (bron: studie Groen Brugge door Neutelings Riedijk Architecten).....	64
Figuur 47: Ligging van het plangebied t.o.v. het gewestplan.....	66
Figuur 48: Weergave van het vigerende BPA Flandria	67
Figuur 49: Hypothese van de gewenste ruimtelijke structuur van het regionaalstedelijk gebied Brugge (bron: toelichtingsnota GRUP "Afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge").....	70
Figuur 50: Aanduiding buurt- en voetwegen (bron: Atlas der Buurtwegen)	72
Figuur 51: Bushaltes 'De Lijn' (bron: GEOpunt).....	72
Figuur 52: Categorisering waterlopen (bron: GEOpunt).....	73
Figuur 53: Erosiegevoelige gebieden in de directe omgeving van het plangebied (bron: GEOpunt).....	74
Figuur 54: Grondwaterstromingsgevoelige gebieden in de directe omgeving van het plangebied (bron: GEOpunt)	75
Figuur 55: Infiltratiegevoelige gebieden in de directe omgeving van het plangebied (bron: GEOpunt).....	75
Figuur 56: Risicozones voor overstromingen in de directe omgeving van het plangebied (bron: GEOpunt).....	76
Figuur 57: visie op macroschaal	82
Figuur 58: visie op mesoschaal	83
Figuur 59: Syntheseschets algemene inrichtingsprincipes.....	88
Figuur 60: Seveso-inrichtingen (bron: GEOpunt).....	94
Figuur 61: VEN, GEN, GENO, Natura 2000 (bron: GEOpunt)	95
Figuur 62: Biologische waarderingskaart versie 2 (bron: GEOpunt).....	95
Figuur 63: Bodemkaart	97
Figuur 64: Categorisering waterlopen (bron: GEOpunt).....	97
Figuur 65: Erosiegevoelige gebieden in de directe omgeving van het plangebied (bron: GEOpunt).....	98
Figuur 66: Grondwaterstromingsgevoelige gebieden in de directe omgeving van het plangebied (bron: GEOpunt).....	98
Figuur 67: Infiltratiegevoelige gebieden in de directe omgeving van het plangebied (bron: GEOpunt).....	99
Figuur 68: Risicozones voor overstromingen in de directe omgeving van het plangebied (bron: GEOpunt).....	100
Figuur 69: zoneringskaart (bron: VMM).....	100
Figuur 70: PM10 Jaargemiddelde (2010 tot 2012) (bron: VMM).....	102
Figuur 71: NO2 Jaargemiddelde (2012) (bron: VMM)	103
Figuur 72: Geluidskaarten LNE (bron: GEOpunt)	103
Figuur 73: Aanduiding het stadsgezicht Minnewater (bron: onroerend erfgoed).....	105
Figuur 74: Aanduiding monumenten (bron: onroerend erfgoed)	106
Figuur 75: Afbakening UNESCO-erfgoedzone Brugge (bron: Brugge)	106
Figuur 76: Aanduiding bouwkundige gehelen en relictten (bron: onroerend erfgoed)	107
Figuur 77: Lokale archeologische advieskaart (bron: GRS)	108
Figuur 78: Bushaltes 'De Lijn' (bron: GEOpunt).....	109
Figuur 79: Fietsroutenetwerk Brugge (bron: Mobiliteitsplan Brugge 2015).....	111
Figuur 80: Intensiteiten kruispunt R30 – Bargeweg, Ochtendspits (bron: Studie R30 Brugge door AWV).....	113
Figuur 81: Intensiteiten kruispunt R30 – Bargeweg, Avondspits (bron: Studie R30 Brugge door AWV).....	113
Figuur 82: Capaciteitsanalyse kruispunt R30 – Bargeweg (bron: Studie R30 Brugge door AWV).....	114

1 Inleiding

1.1 Opdracht

De opdracht bestaat uit het opmaken van een ruimtelijk uitvoeringsplan "Kanaaleiland" overeenkomstig de **Vlaamse Codex Ruimtelijke ordening en latere wijzigingen**, de uitvoeringsbesluiten en de ter zake door de Vlaamse Regering en het agentschap Onroerend Erfgoed Vlaanderen verstrekte richtlijnen, rekening houdend met de gemeentelijke ruimtelijke structuur.

Volgens artikel 2.2.13 §2 worden de RUP's opgemaakt ter uitvoering van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (GRS). Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan van Brugge is op 25 april 2006 door de Gemeenteraad definitief vastgesteld en op 3 augustus 2006 door de Bestendige Deputatie van de provincie West-Vlaanderen goedgekeurd (BS 29 augustus 2006). Dit structuurplan is de basis voor dit RUP. Het RUP dient bovendien te kaderen in de gewenste ruimtelijke structuur van het RSV en het PRS.

1.2 Probleemstelling en doel

Het Kanaaleiland sluit ruimtelijke aan op zowel de binnenstad als op het station met in zijn verlengde de verschillende scholencampussen. Deze scholencampussen en hun onderlinge verbinding wordt verder uitgewerkt in het RUP 'Koning Albert I-laan en omgeving Sint-Michiels'. Hoewel het plangebied in zijn ruimere context verbonden is met de binnenstad en het station kent het vandaag de dag weinig samenhang, programma en ruimtelijke kwaliteit. Om deze drie knelpunten te verbeteren wordt er gezocht naar synergie door programmering of andere ruimtelijke ingrepen, met de omgeving en moeten nieuwe fysieke linken gelegd worden.

Het doel betreft het opmaken van een ontwikkelingsvisie voor het volledige Kanaaleiland.

1.3 Doel van de opmaak – specifiek:

Vandaag is de site mentaal relatief afgelegen en onbekend. Dit komt mede door een gebrek aan publieke functies. Hierdoor is er weinig tot geen passage en sociale controle. Nochtans is de site optimaal te ontsluiten via het openbaar vervoer alsook met personenvervoer als voor de zachte weggebruiker.

Het Kanaaleiland is enerzijds een strategische plek die om invulling vraagt. De bus parking op de site kan worden heringericht en er kunnen/moeten meer relaties met de omgeving gerealiseerd worden. De voornaamste linken lijken hier deze met het station en de Vaardijkstraat. Dit wordt ook onderzocht en meegenomen bij de opmaak van het RUP.

Naast het feit dat het om een zeer strategische plek gaat omwille van de ligging is de site ook een zichtlocatie. Door de ligging vlak aan de ring is deze goed zichtbaar.

De gronden ten noorden van de Bargeweg werden recent verworven door de stad. Aangezien de bestemming zeer beperkt is binnen het vigerende BPA 5 Flandria werd er door het College van Burgemeester en Schepenen beslist om een RUP op te maken.

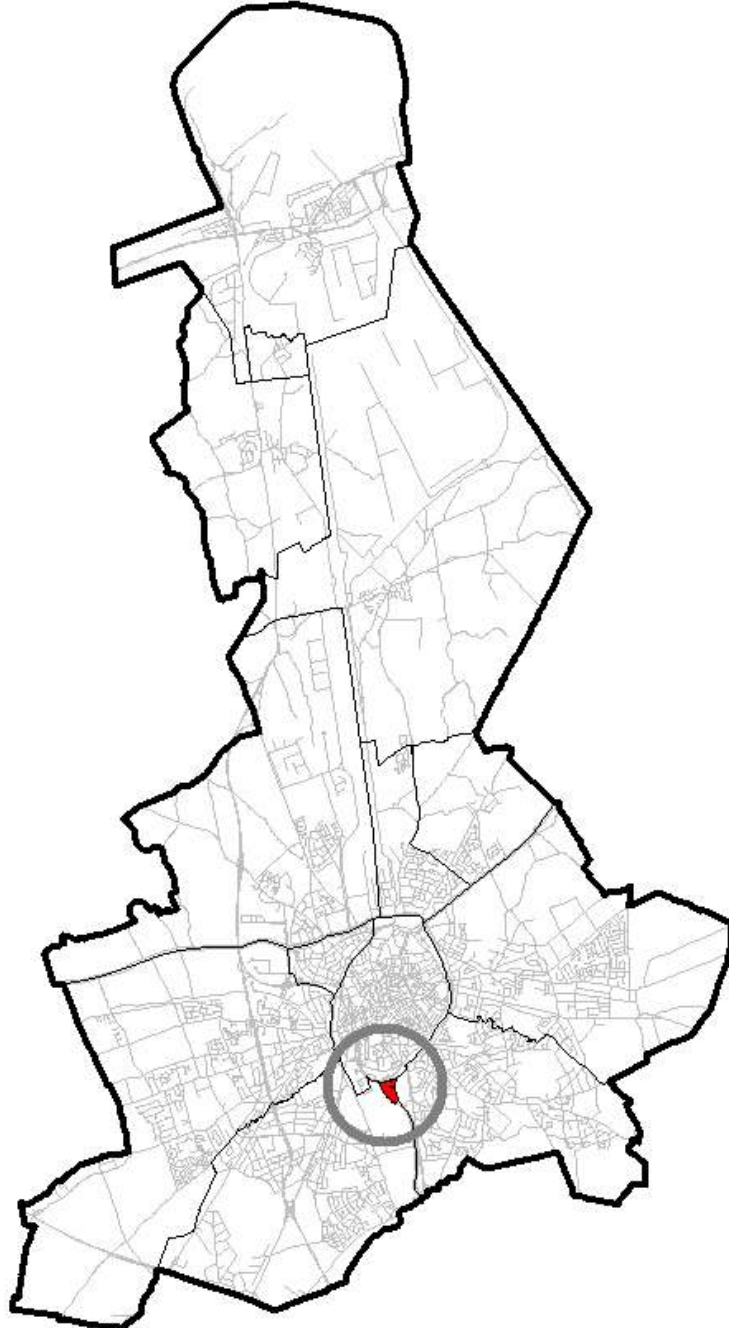
Specifiek kan gesteld worden dat binnen het RUP volgende doelen vooropgesteld worden.

- Het herzien van het vigerende BPA 5 Flandria d.d. 23 december 1993. De voorschriften zijn vandaag te beperkend en moeten geactualiseerd worden.
- Mogelijkheid tot het bouwen van het Cactus Muziekcentrum inschrijven
De aanleiding hiervoor is de zoektocht van het Cactus Muziekcentrum naar een locatie/gebouw waar ze een eigen zaal, administratie en ontmoetingsplaats voor vrijwilligers kan huisvesten. Vroeger was de Cactus gehuisvest in de Sint-Jacobsstraat waar ze beschikte over een eigen zaal. Wegens verkoop van het pand, werd de concertwerking in 2003 overgebracht naar de Magdalenazaal. De Stad heeft met Cactus Muziekcentrum een convenant voor het gebruik van de Magdalenazaal voor maximum 50 dagen per jaar in de weekends. Het Cactus Muziekcentrum voelt zich echter beperkt in zijn mogelijkheden om haar werking; toekomstgericht met een eigen aanpak, te ontplooiën en wil daarom graag, zoals vroeger, over een eigen zaal beschikken.
- Voorzien van nieuwe linken en verbindingen naar de omgeving.
De mogelijkheden moeten onderzocht worden om de relatie tussen het plangebied met de binnenstad, stationsomgeving, vesten en de Vaardijkstraat te versterken.

2 Situering en afbakening plangebied

2.1 Situering op macro-niveau

Brugge is gelegen in het noorden van West-Vlaanderen, op de spoor- en snelwegas tussen Gent en Oostende. Het plangebied situeert zich ten zuiden van de Brugse binnenstad, langsheen de sporenbundel en het kanaal van Gent-Brugge-Oostende.



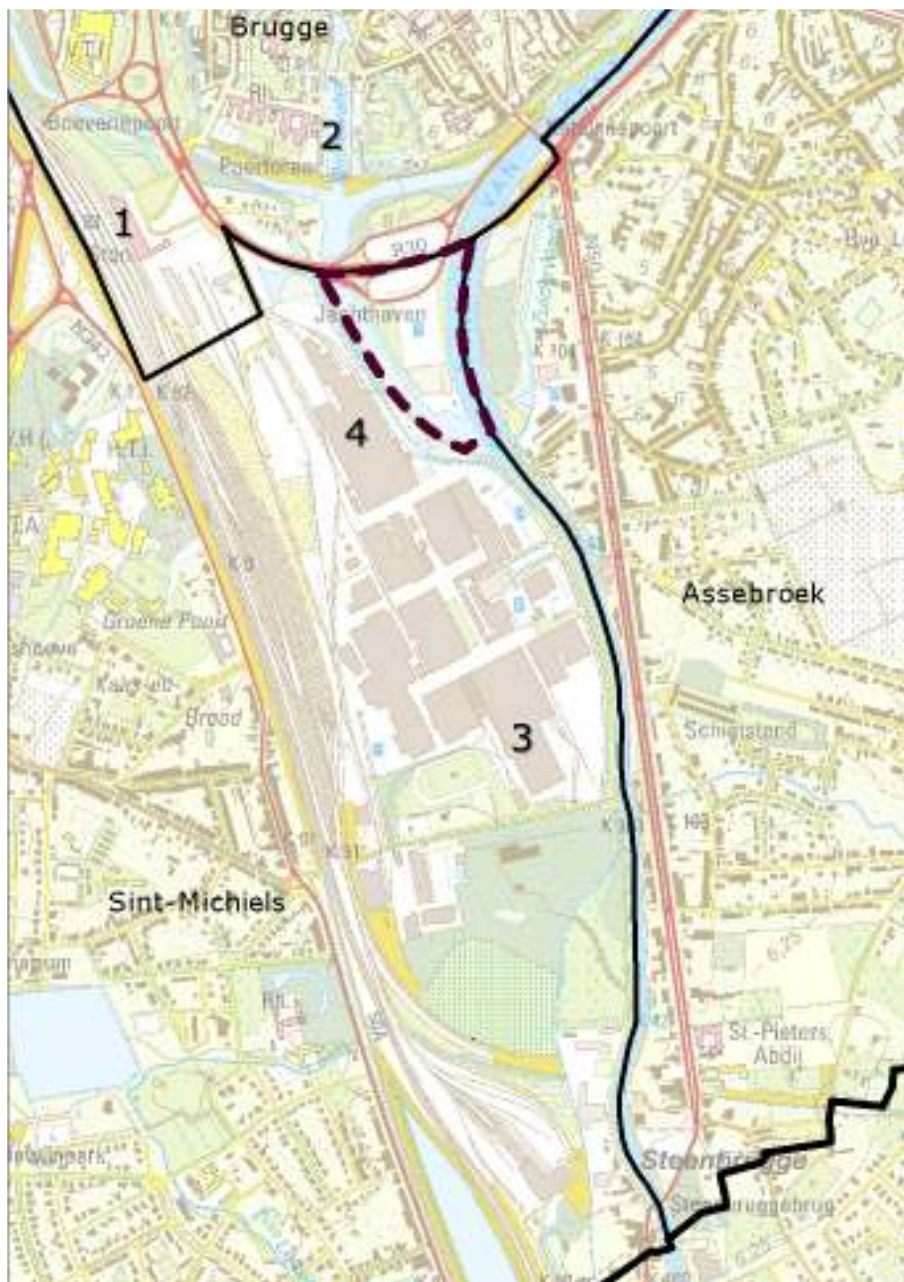
Figuur 1: Topografische kaart met aanduiding van het plangebied

2.2 Situering van het plangebied op meso-niveau

Aan de zuidwestelijk zijde van het plangebied bevinden zich de terreinen van Bombardier, producent van treinstellen, gelegen binnen het grotere bedrijventerrein La Brugeoise. Ten noordwesten sluit het plangebied aan op de stationsomgeving. Het plangebied bevindt zich op wandelafstand van de stadskern, die men te voet onder andere kan bereiken via het Minnewaterpark.

Rondom het plangebied liggen enkele belangrijke functies:

- De Brugse stationsomgeving (1)
- Het Minnewaterpark (2)
- Woonwijken van de Brugse binnenstad, Sint-Michiels en Assebroek
- Bedrijfszone Ten Briele – La Brugeoise (3)
- De stelplaats van 'De Lijn' (4)



Figuur 2: Kaart met plangebied en omgeving

2.3 Situering van het plangebied op micro-niveau

De contour van het plangebied is deze van het vigerende BPA 5 Flandria en heeft een oppervlakte van circa 7,9 ha.

Het plangebied wordt ruimtelijk afgebakend door:

- Het Kanaal van Gent naar Oostende, dat in het zuidelijke punt van het plangebied aftakt in een zijarm.
- De stadsring R30 met de Katelijnebrug. De brug ligt deels op een talud en overspant het kanaal Gent-Brugge-Oostende en de Bargeweg



Figuur 3: Luchtfoto met aanduiding plangebied

3 Relatie met gemeentelijk ruimtelijk structuurplan

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan van Brugge werd goedgekeurd door de Bestendige Deputatie d.d. 03/08/2006. Gemeentelijke RUP 's geven uitvoering aan het geplande ruimtelijk beleid in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. Als een RUP geen directe uitvoering geeft aan het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan, is het minstens ermee in overeenstemming.

Het structuurplan bevat enkele aanknopingspunten voor het Kanaaleiland. Het Kanaaleiland wordt steeds tot de stationsomgeving gerekend waardoor de mogelijkheden op de site divers zijn. Meer bouwmogelijkheden op de site in functie van de huisvesting van het Cactus Muziekcentrum en andere nieuwe openbare voorzieningen zijn niet in strijd met het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. Deze optie wordt verantwoord vanuit de ligging in de nabijheid van de binnenstad en het station, de bereikbaarheid, en de combinatie met de reeds aanwezige activiteiten in de omgeving.

4 Feitelijk bestaande toestand

4.1 Fysische toestand

De site wordt gekenmerkt door verschillende elementen waarbij we twee functies als hoofdfunctie binnen het plangebied kunnen bestempelen. In eerste instantie vinden we watergebonden activiteiten terug zoals een jachthaven en een aanlegplaats voor grotere boten. De andere functie is het parkeren van bussen en mobilhomes van en voor toeristen. Naast de twee hoofdfuncties vormen en karakteriseren nog enkele bijkomende elementen het plangebied.

1. Natuurlijke elementen

Het plangebied wordt quasi volledig omgeven door water. Aan de westkant ligt een zijarm van het Kanaal Gent-Brugge-Oostende en in het oosten het Kanaal Gent-Brugge-Oostende zelf. De twee waterwegen komen in het zuidelijke punt van het plangebied samen.

Binnen het plangebied zelf is er weinig tot geen groen aanwezig. Langs de esplanade staan bomen in rij aangeplant en op de talud van de ringweg R30 staan enkele bomen en opgeschoten groen. Dit groen op de talud heeft geen esthetische waarde maar dient als visuele en akoestische buffering.



2. Watergebonden activiteiten

Doordat het plangebied omgeven is door water vinden we ook watergebonden activiteiten terug.

In eerste instantie is het kanaal Gent-Oostende een scheepvaartroute voor binnenvaart en zou in de toekomst nog verder worden uitgebouwd. In de zijarm van het kanaal vinden we recreatief gebruik terug. In het westen en het zuiden van de site ligt de Flandria Yachtclub met 70 individuele boxen en een 350 meter lange aanlegsteiger.

In de zuidelijke punt ligt de Brugse Kajak Klub vzw. Deze organisatie geeft initiatie kajak- en kanovaren gedurende gans het jaar, tijdens alle seizoenen.

In het westen loopt het Kanaal Gent-Brugge-Oostende. De kade langs het water wordt gebruikt als aanlegsteiger voor grotere boten. Langs deze aanlegsteiger liggen twee schepen permanent. Het eerste schip is een oud lichtschip dat dienst doet als bar en taverne. Dit is het lichtschip Mayflower. Het andere schip is de hotel en restaurantboot 'De Barge'. Dit schip was ooit een binnenschip op het kanaal Brugge-Gent.



3. Wegenis

De wegenis rondom en binnen het plangebied kan bekeken worden op 3 niveaus.

Eerste en vooral loopt in het noorden van het plangebied de ringweg R30. De ring vormt de volledige noordelijke grens van het plangebied. De brug van de R30 overspant het kanaal Gent-Brugge en de Bargeweg in het noordoosten van het plangebied. De Bargeweg is secundair en loopt ten noorden en ten zuiden van de R30 en heeft telkens twee richtingen. Hierdoor kan men telkens de R30 op en af rijden. De Bargeweg wordt veelal gebruikt door gemotoriseerd verkeer dat de stad in of uit wil en het kruispunt van de Baron Ruzettelaan-R30-Katelijnestraat wil vermijden.

Het derde niveau is de fiets- en voetgangerswegen. Zowel langs de R30 als langs de Bargeweg lopen fiets- en voetgangerswegen. Vooral het fietspad langs het Bargeplein en de Bargeweg worden veel gebruikt, deze zijn een alternatief voor de brug van de R30. Langs het kanaal, in het oosten van het plangebied ligt een



esplanade die de toeristen op een aangename manier van de busparking naar de binnenstad moet brengen. Deze esplanade staat in verbinding met het Bargeplein en de Ijsputbrug.

4. Mobilhome parking

Binnen het plangebied zijn er twee mobilhome parkings voorzien. De eerste parking, gelegen ten noorden van de Bargeweg, is bedoeld voor kort verblijf. Deze parking is ingericht met 45 plaatsen.

De tweede parking is gelegen ten zuiden van de Bargeweg en ten westen van de busparking. Deze mobilhome parking dient voor lang verblijf en is ingericht met 37 plaatsen.

Zowel bij de parking voor kort verblijf als voor lang verblijf zijn er faciliteiten zoals een sanistation voorzien.



5. Busparking

Het overgrote merendeel van de toeristen die met de bus Brugge bezoeken worden in eerste instantie afgezet aan de parking (3) aan het Bargeplein zodat ze via de Ijsputbrug en het Minnewaterpark direct naar de binnenstad kunnen. De bussen die hun passagiers afgezet hebben kunnen blijven staan op de parking ten zuiden van de ringweg R30.

De busparking (4) is zeer bepalend voor het plangebied. Het desolate aanzicht van de grote gravel en asfalt vlakke bezit duidelijk niet de uitstraling die op dergelijke ligging mag verwacht worden. Wel werd een ontvangstpaviljoen geplaatst waar de bussen zich kunnen aanmelden en waar enkele faciliteiten bij voorzien zijn.

Een nieuwe invulling of het hertekenen van de parking dringt zich op.



4.2 Fotoreportage

De aanduiding van de juiste locatie van de foto's binnen het plangebied is te vinden op het plan bestaande feitelijke toestand.



Foto 1 Zicht op de Ijsputbrug met op de achtergrond de Onze-Lieve Vrouwekerk



Foto 2 Het ontvangstpaviljoen van West 8 op het Bargeplein



Foto 3 Het fiets- en wandelpad richting station (Hendrik Pulinxpad)



Foto 4 De busparking voor het afzetten van toeristen



Foto 5 Zicht op de Katelijnebrug met er onder de Bargeweg



Foto 6 Het fiets- en wandelpad langs de Bargeweg richting station



Foto 7 Zicht op mobilhome parking voor kort verblijf



Foto 8 esplanade langs het kanaal

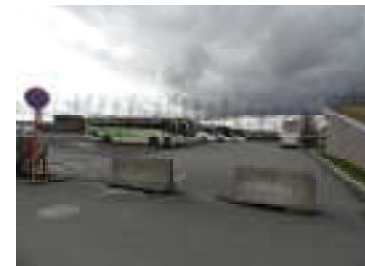


Foto 9 De busparking



Foto 10 Zicht op de aanlegkade langs het kanaal



Foto 11 Clubhuis van de Brugse Kayak club



Foto 12 Zuidelijke punt van het Kanaaleiland



Foto 13 Zicht op de



Foto 14 Aftakking van het



Foto 15 Clubhuis Yachtclub Flandria

Katelijnebrug met het Kanaal



Foto 16 De aanlegsteiger van de jachtclub

Kanaal Gent-Brugge-Oostende



Foto 17 De slipway van de jachtclub



Foto 18 Ontvangstpaviljoen op de busparking



Foto 19 Mobilhome parking voor lang verblijf



Foto 20 voorzieningen op de mobilhome parking



Foto 21 Zicht op de toerit van de mobilhome parking voor kort verblijf



Foto 22 Mobilhome parking kort verblijf



Foto 23 Aansluiting Bargeweg – Ringweg R30



Foto 24 aanlegsteiger jachtclub



Foto 25 Vaardijkstraat



Foto 26 zicht op het Kanaaleiland van uit het zuiden

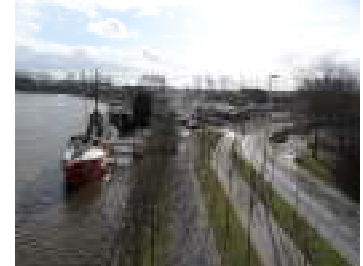


Foto 27 Zicht op het Kanaaleiland van op de Katelijnebrug

4.3 Historiek

Ontstaan van het Kanaaleiland

Brugge en de reien zijn onafscheidelijk van elkaar. Dankzij de reien kreeg Brugge de bijnaam "Venetië van het Noorden". De waterlopen die door Brugge lopen zijn echter niet allemaal natuurlijk en ook niet even oud. Reeds 2000 jaar worden de reien al rechtgetrokken, versmald, verlegd en sommige overwelfd of gedempt. Door deze werken door de jaren heen ontstond ook het Kanaaleiland.

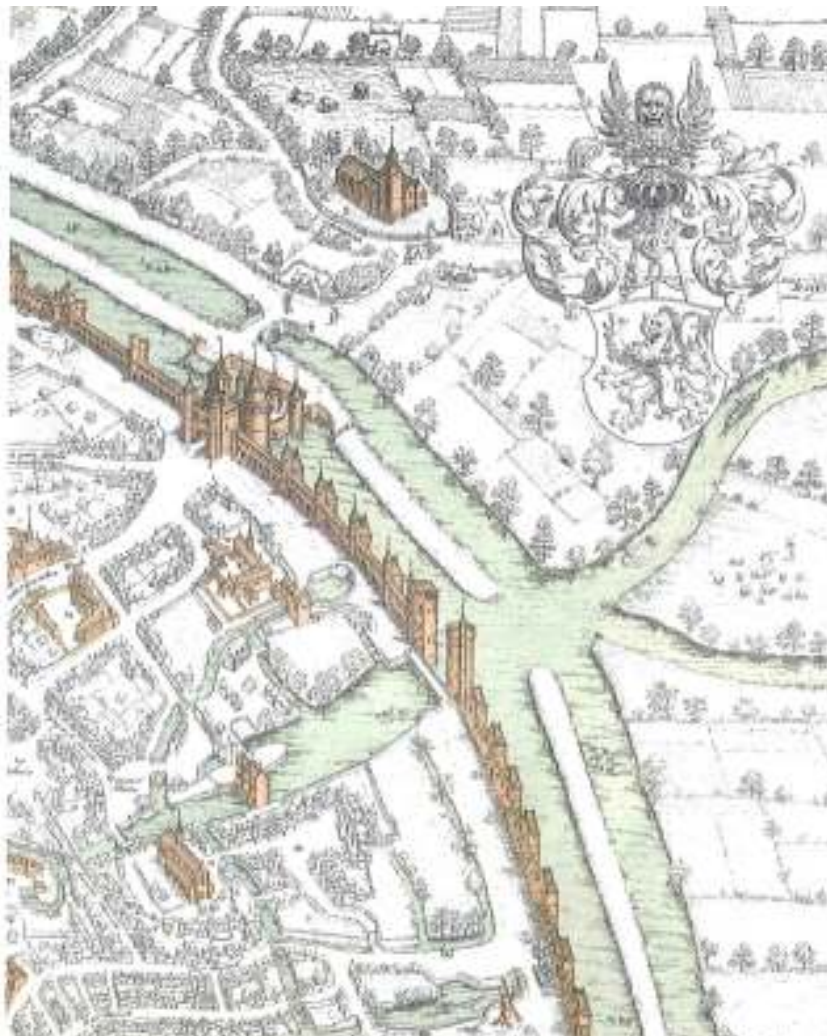
Ten tijde van de Menapiërs rond 200 à 100 voor Christus liep een rivier dwars doorheen een gebied waar vandaag de stad Brugge ligt. De rivier de Reie begon ten zuiden van Brugge. De Reie en de Kerkebeek kwamen samen bij wat we vandaag als het Minnewater kennen en kruisten de vesten in een gracht.

Brugge begon zich langzaam aan te ontwikkelen en vanaf 1042 konden schepen aanleggen in de grafelijke burcht. Dit is vandaag de omgeving van de Markt en de Burg van Brugge.

Bij het graven van de eerste omwalling in 1127-1128 kwam de Reie binnen langs het Minnewater en liep doorheen de stad naar de Dampoort.

In 1285-1294 werd op de markt de waterhalle gebouwt met een loskaai voor de kleinere bootjes. Zo werd Brugge het belangrijkste handelscentrum in Noord & West Europa. Om de steeds groter wordende schepen verder toe te laten tot in het stadscentrum werden de binnenreien in 1270 tot 2 m verdiept.

In 1297-1300 werd de tweede omwalling van 7 km lang en dubbele grachten rondom Brugge opgetrokken. Nog steeds kwam de Reie via het Minnewater de stad binnen.



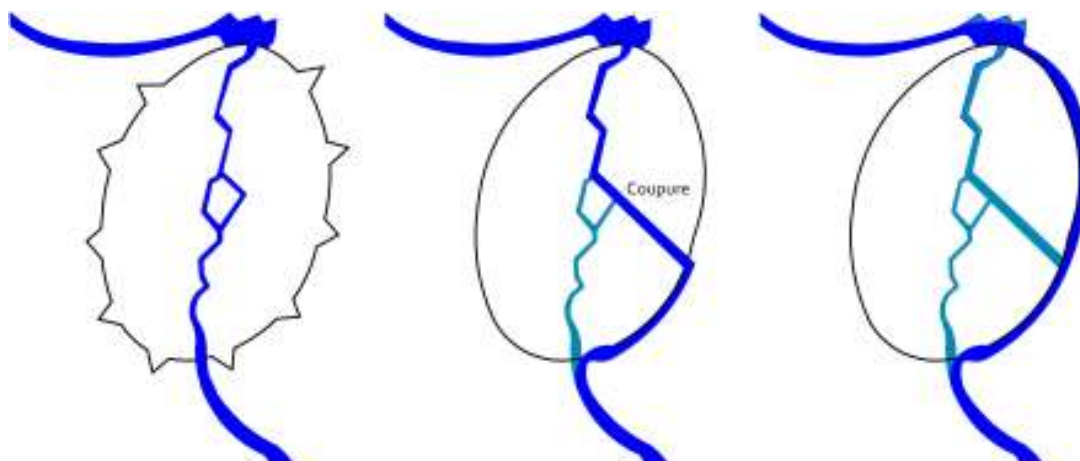
Figuur 4: Het Minnewaterpark, de kruising van de Reien en de Kerkebeek. Detail uit de kaart van Marcus Gerards van uit 1562

In 1609-1621 werd het Kanaal Brugge-Oostende gegraven. Tussen Brugge en Oostende loopt het kanaal voor een deel in de historische bedding van de Ieperlee. In de periode 1618-1623 werd deze oude zeegeul uitgediept en vanuit Plassendale met de zee verbonden. Vanaf dan kon men via het binnenland van Gent naar Oostende varen.



Figuur 5: Brugge en omgeving 1831 met het kanaal Brugge-Oostende

In 1751-1753 werd een nieuw kanaal gegraven; de Coupure. De Coupure was een onderdeel van het kanaal Gent-Brugge-Oostende. Voordien eindigde het kanaal Brugge-Oostende nabij de Dampoort, terwijl de Gentse Vaart aan het Minnewater begon. Om van het ene kanaal naar het andere te geraken, moest men dwars door Brugge varen. De nieuwe vereisten brachten echter met zich mee dat de waterwegen door het centrum van Brugge dienden te worden verdiept. Dit was mogelijk voor de Langerei en de Sint-Annarei, maar voor het gedeelte tussen de Molenbrug en het Minnewater bleek dit niet haalbaar. Daarom besloot men halverwege de 18e eeuw de Coupure te graven. Het gedeelte van de buitenvestigingsgracht tussen de Coupure en het Minnewater, waar de Gentse vaart begon, werd eveneens verbreed en uitgediept. Hiermee ontstond het Kanaaleiland. Daarna werd de vestinggracht tussen de Coupure en de Dampoort eveneens bevaarbaar gemaakt en werden aan de Dampoort de nodige sluizen gebouwd. Hiermee ontstond de huidige omvaart rond de binnenstad van Brugge.



Figuur 6: De evolutie in de waterlopen van Brugge (situatie voor 1753, na 1753 en rond 1850)

5 Eigendomsstructuur

Quasi het volledige Kanaaleiland is in eigendom van de stad. Zone 1 is sinds lange tijd in eigendom van de stad. Interparking baat in deze zone zowel de busparking als de mobilhome parking voor lang verblijf uit. In het zuiden van het plangebied zijn er nog twee eigendommen van de stad. De twee panden worden respectievelijk gebruikt door de Flandria Yacht Club en de Brugse Kayak Klub. De zone ten noorden van de Bargeweg (1) is sinds kort door het Vlaams Gewest Agentschap Wegen en Verkeer verkocht aan de stad. Het is in deze zone dat de mogelijkheden tot het bouwen van de Cactus Club moeten opgenomen worden. Ten westen van de zone ligt er nog een elektriciteitscabine in eigendom van het Vlaams Gewest.

De zone langs het water en gelegen rondom zone 1 is in eigendom van het Vlaams Gewest Waterwegen en Zeekanaal (2). De jachtclub en de kayak club maken gebruik van deze gronden om hun activiteiten uit te kunnen voeren.

Zone 1 zuid: Domein Stad Brugge 18.210 m² (geel)

Zone 1 noord: Domein Stad Brugge 4.073 m² (geel)

Zone 2: Domein Vlaamse Gewest – Waterwegen en Zeekanal 12.150 m² (groen)

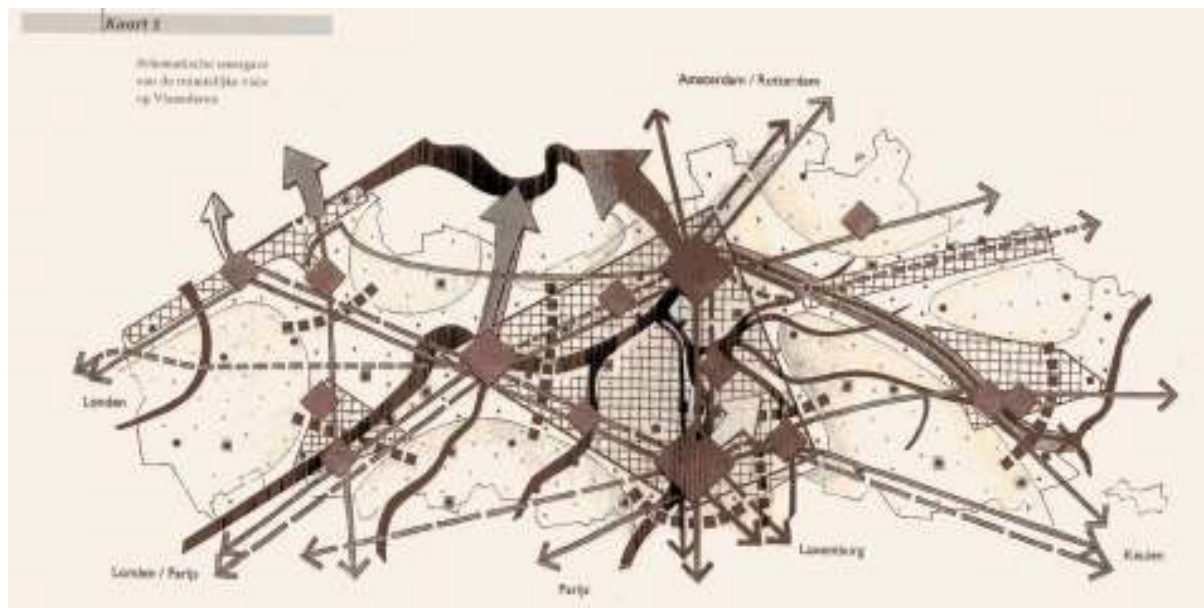
Zone 3: Domein Vlaamse Gewest – Wegen en Verkeer (oranje)



Figuur 7: kaart eigendomstoestand

6 Beleidskader

6.1 Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen (RSV)



Figuur 8: Brugge in het RSV (bron: RSV)

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) is een beleidsdocument dat werd goedgekeurd door de Vlaamse regering in september 1997 en door het Vlaams parlement in november 1997.

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen geeft het wettelijk kader aan waarin de ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden. Het uitgangspunt is het streven naar een duurzame ruimtelijke ontwikkeling. Naast informatieve en richtinggevende bepalingen worden ook bindende bepalingen vastgelegd. Het RSV vormt de inhoudelijke basis voor provinciale en gemeentelijke uitvoeringsinstrumenten en -plannen. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wordt verder geconcretiseerd in het Provinciaal Structuurplan.

In het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen wordt de gewenste ruimtelijke ontwikkeling aangegeven voor structuurbepalende elementen en componenten op Vlaams niveau: de stedelijke gebieden en netwerken, het buitengebied, de gebieden voor economische activiteiten en de lijninfrastructuren.

De visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen wordt kernachtig verwoord in de metafoor "Vlaanderen, open en stedelijk". Het RSV streeft namelijk naar een duidelijk onderscheid tussen openheid en stedelijkheid.

Concreet richt het ruimtelijk beleid op Vlaams niveau zich op:

- de selectieve uitbouw van de stedelijke gebieden, het gericht verweven en bundelen van functies en voorzieningen waaronder de economische activiteiten binnen de stedelijke gebieden; daarbij gaat absolute prioriteit naar een zo goed mogelijk gebruik en beheer van de bestaande stedelijke structuur;
- het behoud en waar mogelijk de versterking van het buitengebied en een bundeling van wonen en werken in de kernen van het buitengebied;
- concentreren van economische activiteiten in die plaatsen die deel uitmaken van de bestaande economische structuur van Vlaanderen;
- optimaliseren van de bestaande verkeers- en vervoersinfrastructuur waarbij de ruimtelijke condities worden gecreëerd voor het verbeteren van het collectief vervoer en de organisatie van vervoer genererende activiteiten op punten die ontsloten worden door openbaar vervoer.

6.2 Provinciaal ruimtelijk structuurplan (PRS)

Het PRS is goedgekeurd bij MB van 06/03/2002. Het omvat een informatief, richtinggevend en bindend gedeelte. In het bindend gedeelte worden de acties omschreven waarmee de gewenste

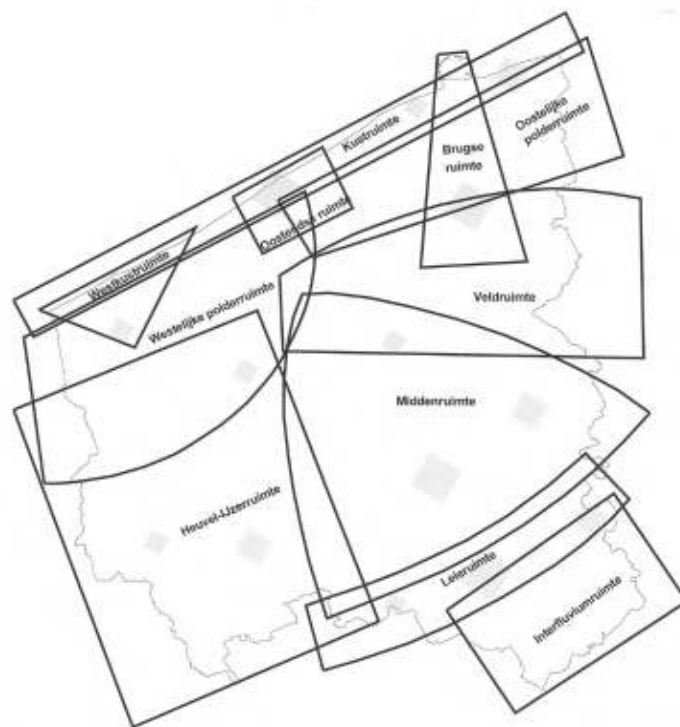
structuur bekomen wil worden.

Op 22 april 2010 heeft de deputatie beslist om het provinciaal ruimtelijk structuurplan in herziening te stellen. Op 28 juni 2012 heeft de provincieraad het addendum van het provinciaal ruimtelijk structuurplan voorlopig vastgesteld. Dit addendum werd onderworpen aan een openbaar onderzoek dat doorging van 17 oktober 2012 tot en met 14 januari 2013.

In het PRS worden de elementen van bovenlokaal belang (over de gemeentegrenzen heen) nader uitgewerkt a.d.h.v. deelstructuren en deelruimten.

De visie op het niveau van de provincie en van de verschillende deelstructuren worden gebiedsgericht vertaald naar deelruimten toe. Per deelgebied worden voor specifieke elementen ontwikkelingsperspectieven en beleidsdoelstellingen aangegeven.

Brugge behoort grotendeels tot de "Brugse ruimte", die overlapt met de "Kustruimte", de "Oostelijke polderruimte" en de "Veldruimte". De "Brugse ruimte" omvat het samenhangend systeem van het regionaalstedelijk gebied Brugge en de economische poort Zeebrugge.

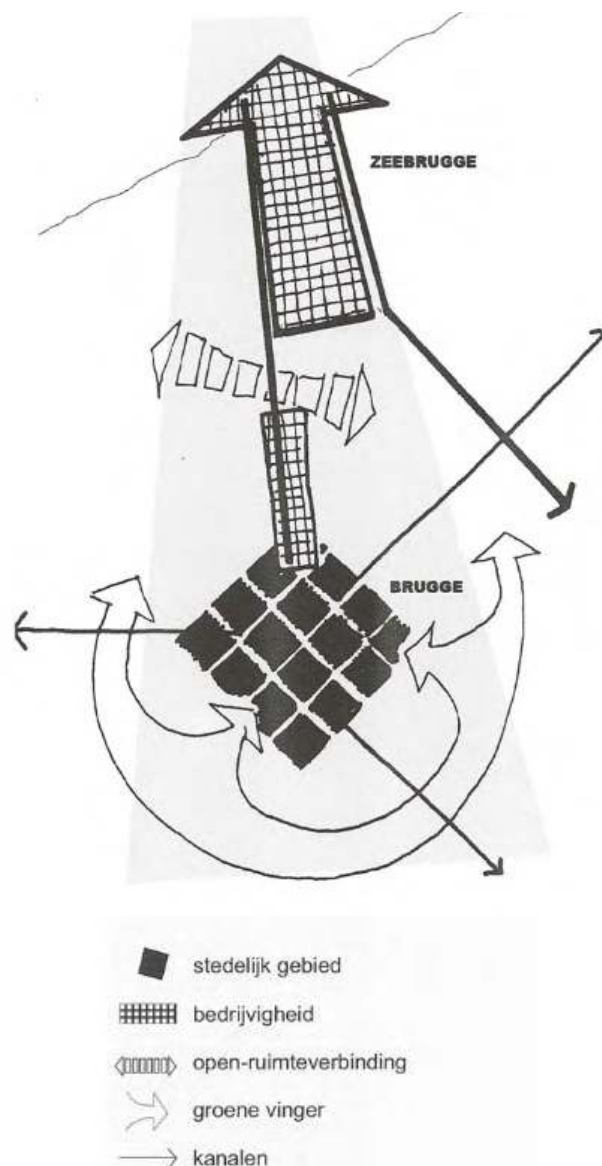


Figuur 9: De diverse deelruimten volgens het PRS West-Vlaanderen (bron: PRS West-Vlaanderen)

6.2.1. Brugse ruimte

Volgende elementen zijn bepalend voor het beleid in de Brugse ruimte:

- Een compacte, duurzame uitbouw van de zeehaven: ondersteunen van overslag en havengebonden activiteiten die een toegevoegde waarde creëren, duurzaam ruimtegebruik, aandacht voor de leefbaarheid van de omringende kernen en natuurwaarden.
- Het regionaal stedelijk gebied Brugge ondersteunen als concentratie van stedelijke activiteiten: ruimtelijk aanbodbeleid richten op regionale bedrijventerreinen, mogelijkheid voor specifieke (hoogwaardige) bedrijventerreinen, verdere ontwikkeling van Brugge als toeristisch-recreatief knooppunt complementair aan de Kustruimte.
- Een duidelijke open-ruimteverbinding om haven en stad ruimtelijk te scheiden: om de eigenheid van haven en stad te behouden en als verbinding tussen de twee poldergebieden.
- De kanalenstructuur accentueren als landschappelijke bakens: duidelijke grenzen voor haven, ondersteuning van de ecologische en recreatieve potenties.
- Versterking van de groene vingers in het stedelijk gebied: Tillegembos, kanaal Brugge-Sluis, Kanaal Brugge-Oostende en Kanaal Brugge-Gent.



Figuur 10: Structuurschets van de beleidsbepalende elementen in de Brugse Ruimte (bron: PRS West-Vlaanderen)

6.2.2. Selecties en ruimtelijke bepalingen

Voor de nederzettingstructuur:

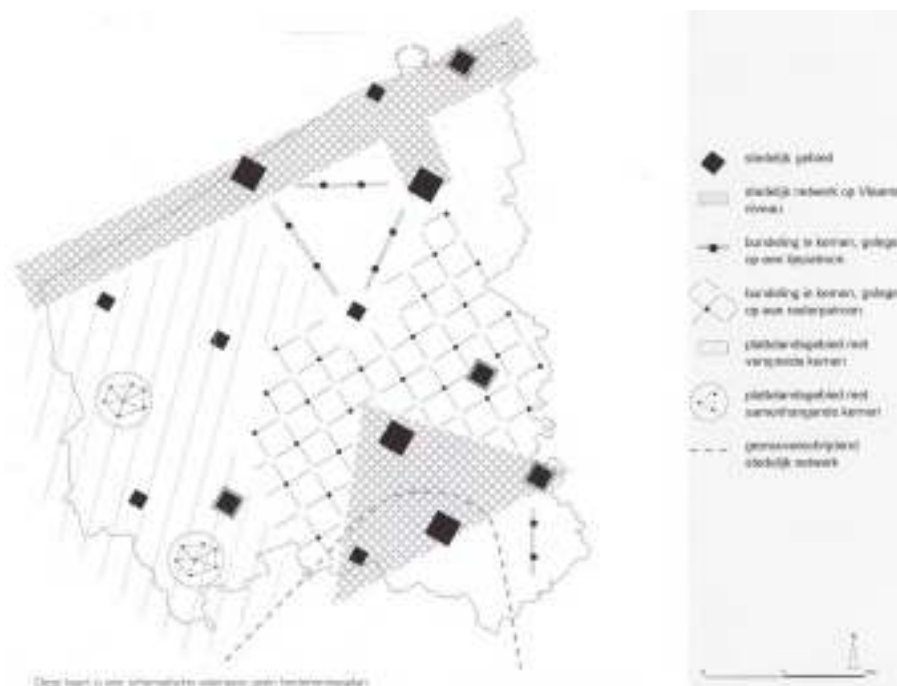
Brugge behoort gedeeltelijk tot het regionaalstedelijk gebied Brugge met een verzorgende rol op regionaal vlak voor stedelijke voorzieningen en de economische infrastructuur.

Specifiek ten aanzien van woonwagengedrag dient er binnen het stedelijk gebied Brugge een doortrekkersterrein met 25 standplaatsen voorzien te worden, en een residentieel terrein met 10 à 20 standplaatsen als een behoeftenonderzoek door het stadsbestuur de noodzaak daarvan aanwijst.

Dudzele en Lissewege behoren niet tot dit gebied, en zijn geselecteerd als woonkern. Deze woonkernen spelen dan ook een beperkte rol: slechts de eigen groei kan opgevangen worden in de kernen. Zwankendamme, Zeebrugge en Kruisabele zijn niet geselecteerd op provinciaal niveau. Zeebrugge is niet geselecteerd wegens zijn ligging:

het ligt bijna volledig omkeld door het havengebied, zodat selectie een bedreiging zou vormen voor het natuurreservaat ten westen van de kern.

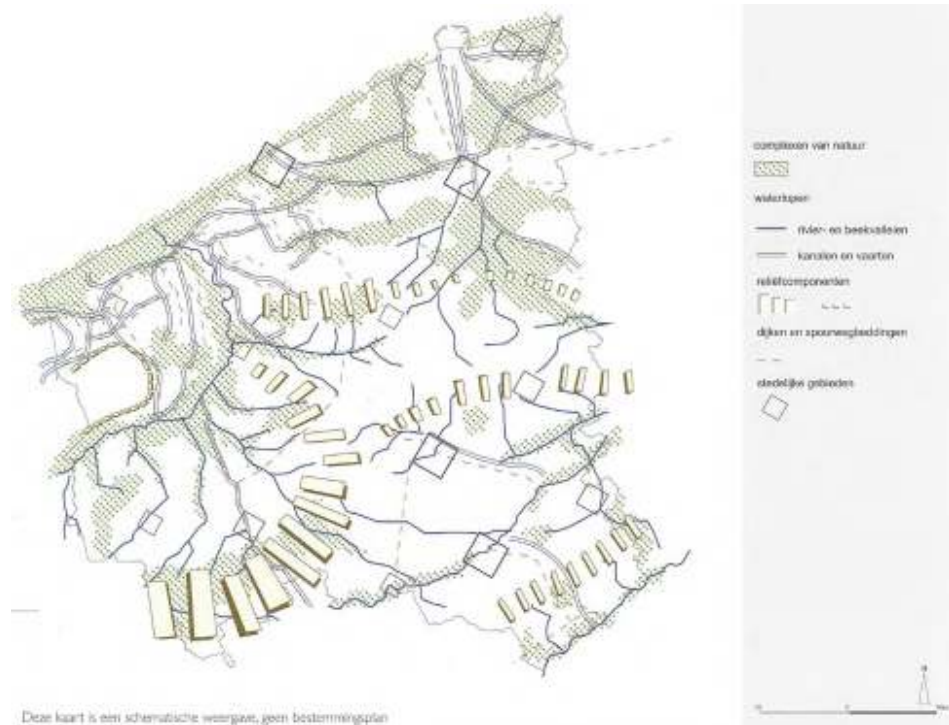
Het stedelijk gebied Brugge behoort samen met Oostende, Knokke-Heist, Blankenberge en Veurne tot het stedelijk netwerk van de Kust. De rol van dit gebied ligt vooral in de kustgebonden toeristisch- recreatieve ontwikkeling. Ook de maritieme transportfunctie van de poorten is belangrijk.



Figuur 11: Gewenste ruimtelijke nederzettingsstructuur (bron: PRS West-Vlaanderen)

Voor de natuurlijke structuur:

- De omgeving Beverhoutsveld - Assebroekse Meersen - Ryckvelde t.e.m. Oedelemberg, de omgeving Moere Blote tot Vloethenveld, de kustpolder Brugge – Damme – Lapscheure en de kustpolder Oostende – Zeebrugge – Brugge worden in de buurt van Brugge aangeduid als natuuraandachtszones.
- Het Zuidervaartje, de Kerkebeek, het gebied ten oosten van het Leopoldkanaal (strand Oostdam, Vuurtorenweide, polders langs het Leopoldkanaal), het gebied ten noorden van Brugge (Kasteel Ten Berge, Blauwe Toren, Zeveneke, Sint-Pietersplas, poldergebied Ter Doest), het gebied tussen Varsenare en Sint-Andries, de groene gordel en de kastelen rond Brugge, de Wulgenbroeken en het gebied Vijvekapelle – Sijseleveld worden geselecteerd als natuurverbindingengebieden.
- De kanalen Oostende – Brugge, Brugge – Sluis, Gent – Brugge, het Leopoldkanaal en de Lissewegevaart worden geselecteerd als natte ecologische infrastructuur.
- De dijk Brugge – Blankenberge en de verlaten spoorwegbedding Steenbrugge Maldegem worden geselecteerd als droge ecologische infrastructuur.

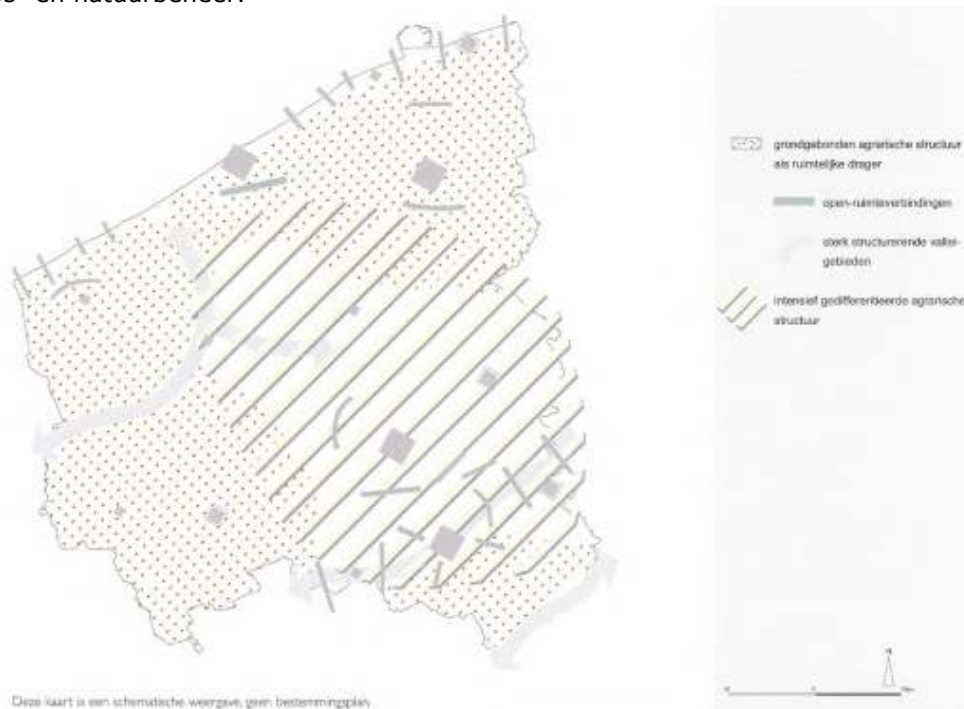


Figuur 12: Gewenste ruimtelijke natuurlijke structuur (bron: PRS West-Vlaanderen)

Voor de agrarische structuur:

De gewenste agrarische structuur van West-Vlaanderen bestaat in hoofdzaak uit twee deelgebieden: de grondgebonden agrarische structuur en de intensief gedifferentieerde agrarische structuur.

Brugge ligt volledig in het gebied met de grondgebonden agrarische structuur. Grotere aaneengesloten gebieden met grondgebonden landbouw moeten behouden en versterkt worden omwille van de samenhang van de agrarische structuur zelf. Dit komt ook de landschappelijke waarde, het open houden van het buitengebied of het recreatief medegebruik ten goede. De landbouwsector kan gebiedsgericht actieve taken opnemen op het vlak toerisme en recreatie en landschaps- en natuurbeheer.



Figuur 13: Gewenste agrarische structuur (bron: PRS West-Vlaanderen)

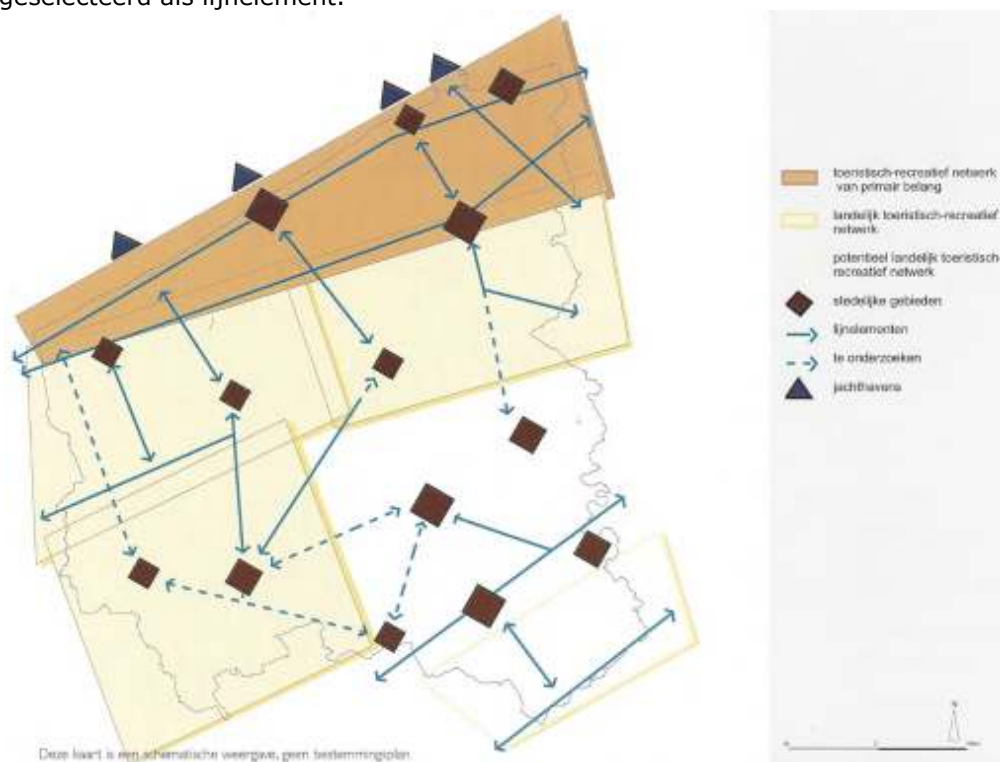
Voor de structuur bedrijvigheid:

Het regionaalstedelijk gebied Brugge is een economisch knooppunt. Met het oog op de bundeling en concentratie van activiteiten wordt er voor de regionale bedrijventerreinen een aanbodbeleid gevoerd in verhouding tot het schaalniveau van het stedelijk gebied.

Dit aanbodbeleid richt zich niet alleen tot endogene ontwikkeling en clustervorming maar ook tot nieuwe bedrijfsactiviteiten. Bepaalde specifieke regionale bedrijventerreinen kunnen worden voorzien volgens de uitrustingsgraad, het schaalniveau en de ruimtelijke structuur van het stedelijk gebied. De visievorming is gebeurd tijdens het afbakeningsproces van het regionaalstedelijk gebied Brugge. De bestaande bedrijven buiten bedrijventerreinen dienen vastgelegd te worden in ruimtelijke uitvoeringsplannen of plannen van aanleg.

Voor de structuur toerisme en recreatie:

- Het stedelijk gebied Brugge, Tillegembos, Fort van Beieren, Ryckvelde met het domein van Male en Beisbroek-Tudor worden geselecteerd als knooppunten.
- De kanalen Brugge – Sluis, Brugge – Gent, het Leopoldkanaal, de oude spoorwegbedding Steenbrugge – Maldegem en de oude dijk tussen Brugge en Blankenberge worden geselecteerd als lijnelement.



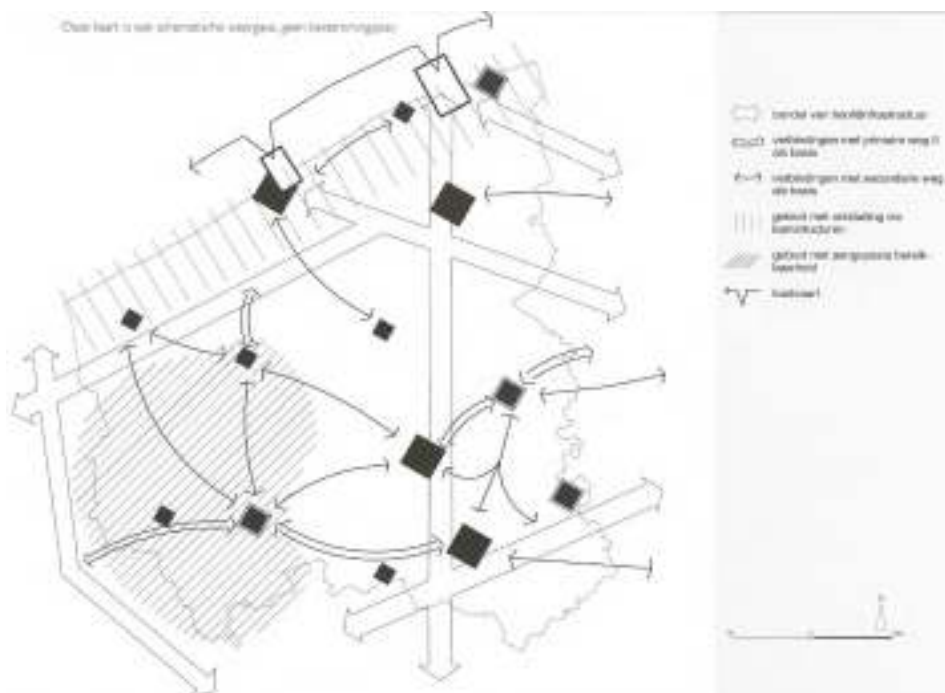
Figuur 14: Gewenste ruimtelijke structuur toerisme en recreatie (bron: PRS West-Vlaanderen)

Voor de structuur verkeer en vervoer:

- De N9 van de R30 (Brugge) tot de N44a (Maldegem) is geselecteerd als secundaire weg I.
- De R30b van de N9 tot de N376 (Brugge), de R30 van de N376 tot de N50 (Brugge), de N9 van de N31 tot de R30b, de N50 van de rotonde Meulestee (Brugge) tot de N50g (Rodenbachstraat in Oostkamp), de N371 (Blankenbergsesteenweg) van de Kolvestraat tot de N31 (Brugge), de N309 (Heidelbergstraat) van de N31 tot de N50 (Brugge), de N34 en N34c van kruispunt Vredeslaan (Blankenberge) tot de N31 (Zeebrugge), de N34a van
- het kruispunt Hullstraat tot het kruispunt Oostelijke Dam (Zeebrugge) (ontdubbeling over Zeesluis), de N34 van het kruispunt Oostelijke Dam (Zeebrugge) tot het kruispunt Koningslaan (Knokke-Heist), de N367 (Gistelse Steenweg) van de N31 (Brugge) tot de N377a (Jabbeke), de N32 (Torhoutse Steenweg) van de N31 (Brugge) tot de R34 (Torhout Noord) en de N397 (Koning Albert I-laan) van de A10 (oprit 7) tot de N31 (Brugge) zijn geselecteerd als secundaire wegen II.
- De R30 Guldenvlieslaan-Koningin Elisabethlaan van de N351 tot de N376 (Brugge), de N9 van de R30b Sint-Pieterskaai tot de R30 Koningin Elisabethlaan (Brugge), de N50 van de R30 tot rotonde Meulestee (Baron Ruzettelaan, Brugge), de N367 (Gistelse Steenweg) van het kruispunt N31 tot de N32 (Brugge), de N32 (Torhoutsesteenweg) van het kruispunt

N31 tot de N342 (Brugge), de N342 (Spoorwegstraat) van de N32 tot de N397 en de N371 (Blankenbergse Steenweg) van de N9 tot de Kolvestraat (Brugge) zijn geselecteerd als secundaire wegen type III.

- Het NMBS-station van Brugge is geselecteerd als een knooppunt voor regionaal openbaar vervoer.

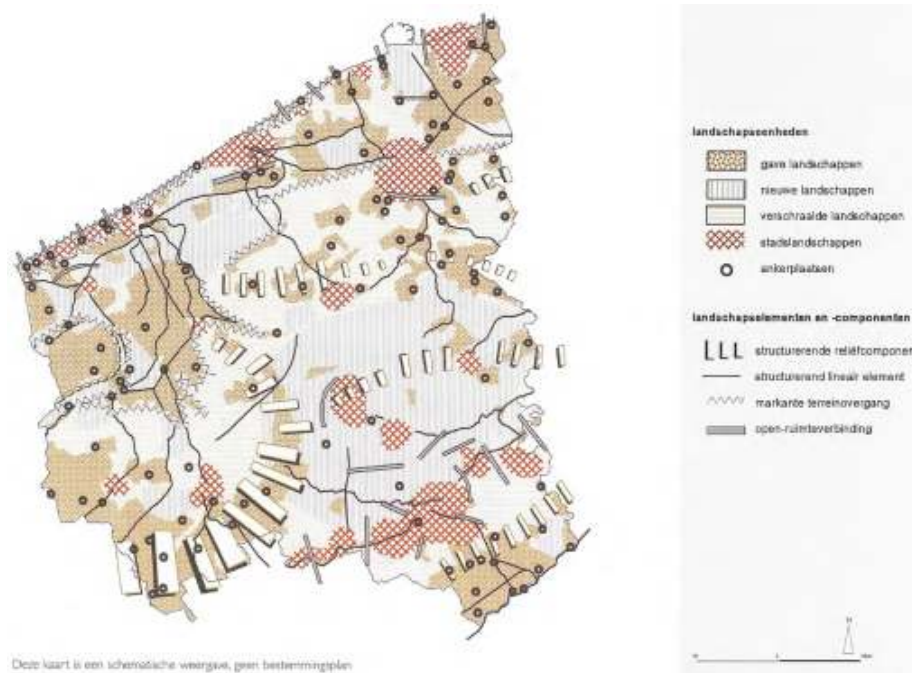


Figuur 15: Gewenste ruimtelijke structuur verkeer en vervoer (bron: PRS West-Vlaanderen)

Voor de landschappelijke structuur:

In de omgeving van Brugge worden volgende elementen indicatief en niet-limitatief aangeduid als bovenlokale landschapseenheden, -elementen, en -componenten:

- ankerplaatsen: duinen-polderovergang Fonteintjes, polders Dudzele: Aarsele weiden, Tudor, polders van Damme, Maleveld en bossen van Male, Ryckeveld, Assebroekse Meersen, Groot Ter Doest, Koolkerke: Fort van Beieren, Oudemaarspolders, Tillegemkasteel en —bos
- markante terreinovergang: overgang duin – polder en overgang polder - zandstreek
- structurerende lineaire elementen: de kanalen Brugge - Sluis, Brugge – Oostende, Leopold- en afleidingskanaal van de Leie
- open-ruimteverbindingen: Oudemaarspolder en Kreekrugpolder ten westen van het kanaal, delen van het poldergebied omgeving Ter Doest, achterland haven Zeebrugge, ten zuiden, ten westen en ten oosten van Brugge
- stadslandschappen: Brugge
- nieuw landschap: haven van Zeebrugge
- gave landschappen: Oudemaarspolder en Kreekrugpolder ten westen van het kanaal, poldergebied omgeving Hoeve Ter Walle, poldergebied omgeving Ter Doest, poldergebied Koolkerke-Dudzele, moere van Meetkerke, kasteelparken ten noordwesten van Brugge, kasteelparken en bosgebieden in Sint-Andries – Varsenare, Vulgenbroeken, Sijseleveld en Maleveld, Spijkerkasteel, Ryckeveld en ruimere omgeving van Sijseleveld, Assebroekse Meersen, Chartreusemeersen, Gemene Weiden.



Figuur 16: Gewenste ruimtelijke landschappelijke structuur (bron: PRS West-Vlaanderen)

6.3 Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (GRS)

Het GRS is goedgekeurd door de deputatie van West-Vlaanderen op 03/08/2006. Het omvat een informatief, richtinggevend en bindend gedeelte.

Binnen de woonstructuur van Brugge kan onderscheid gemaakt worden tussen de zones gelegen in het verstedelijkt gebied en de zones gelegen in de open ruimte van Brugge. Het verstedelijkt gebied kent een hoge bebouwingsdichtheid en een concentratie aan stedelijke functies. Binnen het verstedelijkt gebied onderscheiden we de historische binnenstad en de stedelijke wijken.

De eerste stedelijke uitbreidingen in het begin van de 20e eeuw vonden vooral plaats ten noorden van de binnenstad, met de Kristus-Koningwijk, Sint-Jozef en Sint-Pieters. Deze eerste stedelijke wijken worden gekenmerkt door hun vrij hoge bebouwingsdichtheid. Het is echter vooral na de tweede wereldoorlog dat de stad Brugge een forse groei kende, en zich rond de binnenstad een brede stadsrand ontwikkeld heeft met een lagere bebouwingsdichtheid. Het gaat om de stedelijke wijken Assebroek, Sint-Andries, Sint-Kruis, Sint-Michiels en (in mindere mate) Koolkerke.

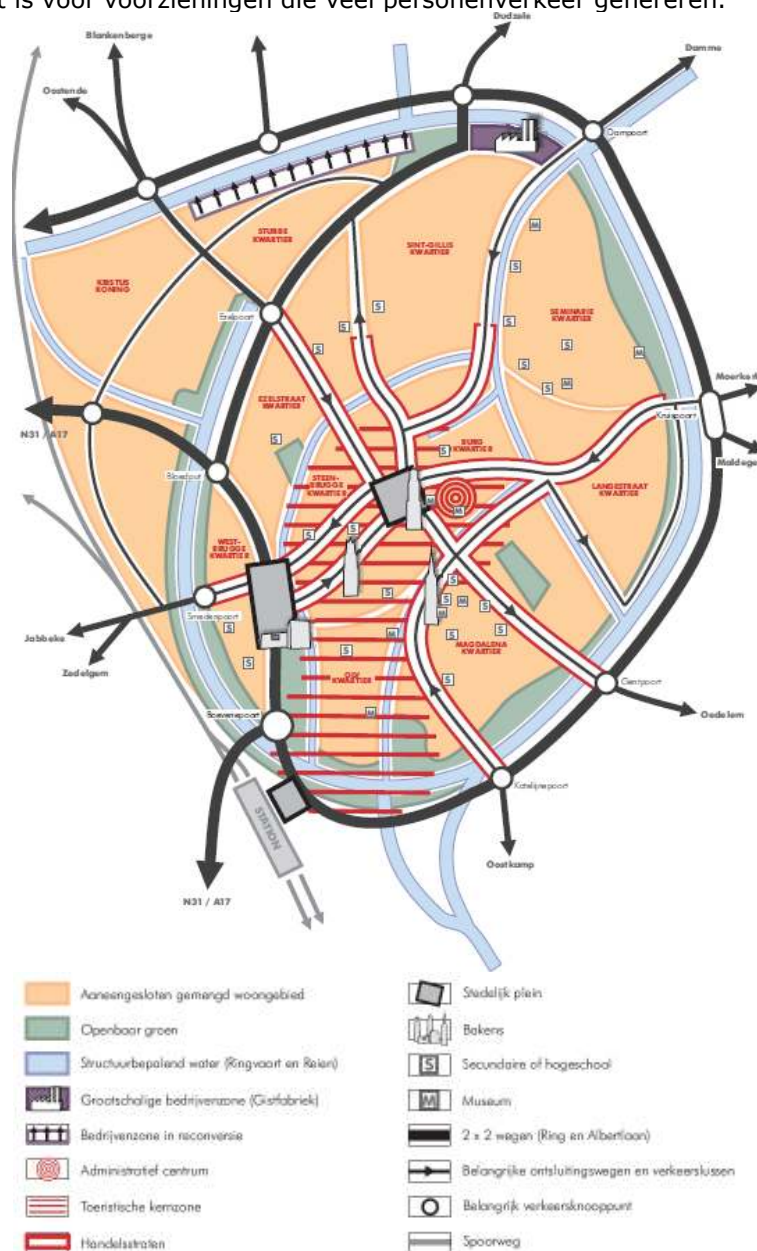
Deze verschillende wijken zijn vanuit de binnenstad radiaalsgewijs gegroeid langs de steenwegen door een stelselmatige invulling van de achterliggende gronden. Deze ontwikkeling deed zich vooral voor op de omliggende zandgronden, en is minder uitgesproken in het poldergebied ten noorden van de binnenstad. De verschillende stedelijke wijken hebben een aantal voorzieningen die vooral geconcentreerd zijn rond de steenwegen.

Het plangebied bevindt zich tussen de binnenstad en twee van deze stedelijke woonlobben namelijk Assebroek en Sint-Michiels. Het plangebied zelf maakt fysisch geen deel uit van de woonlobben. Ruimtelijk wordt het plangebied tot de westelijke vleugel met Sint-Michiels gezien.

6.3.1 **Bestaande ruimtelijke structuur van de binnenstad**

De vestinggrachten van het middeleeuwse Brugge omgeven de binnenstad zoals de schaal het ei. Zij identificeren en verpersoonlijken de stad zoals de muren dit doen voor een huis. Stadspoorten zijn nog altijd aanwezig en overbruggen de vestingen. Het dempen van de noordwestelijke wallen ten tijde van Leopold II (1899) verbrak de afscheiding van Kristus-Koning van de binnenstad. Tegenwoordig heeft de ring (R30) de omsluitings- en barrièrefunctie overgenomen.

De uitgangspunten van het structuurplan voor de binnenstad uit 1972 zijn vandaag nog steeds geldig voor de gewenste ruimtelijke structuur. Het criterium voor de beoordeling van nieuwe functies is de kleinkorreligheid. De levendigheid van de binnenstad is in grote mate afhankelijk van de verscheidenheid van kleine multifunctionele instellingen: winkels, overheidsgebouwen, kantoren, theaters, musea, woningen. Een symbiose van kleinschalige functies en een stimulering van woonfuncties is een noodwendigheid voor de binnenstad. Grootschalige of monofunctionele activiteiten horen niet thuis in de binnenstad en worden doorverwezen naar de stationsomgeving of de omgeving Sint-Pieters. De storende grootschalige functies uit 1972 zijn ondertussen verdwenen. Voor de binnenstad hebben de omgeving van het station en het Kanaaleiland naast een (toeristische) onthaalfunctie tevens potenties voor de ontwikkeling van grootschalige voorzieningen op stedelijk niveau. Het gebied ligt in de onmiddellijke nabijheid van de binnenstad en heeft zowel voor het autoverkeer als voor het openbaar vervoer een goede bereikbaarheid, waardoor het bijzonder geschikt is voor voorzieningen die veel personenverkeer genereren.



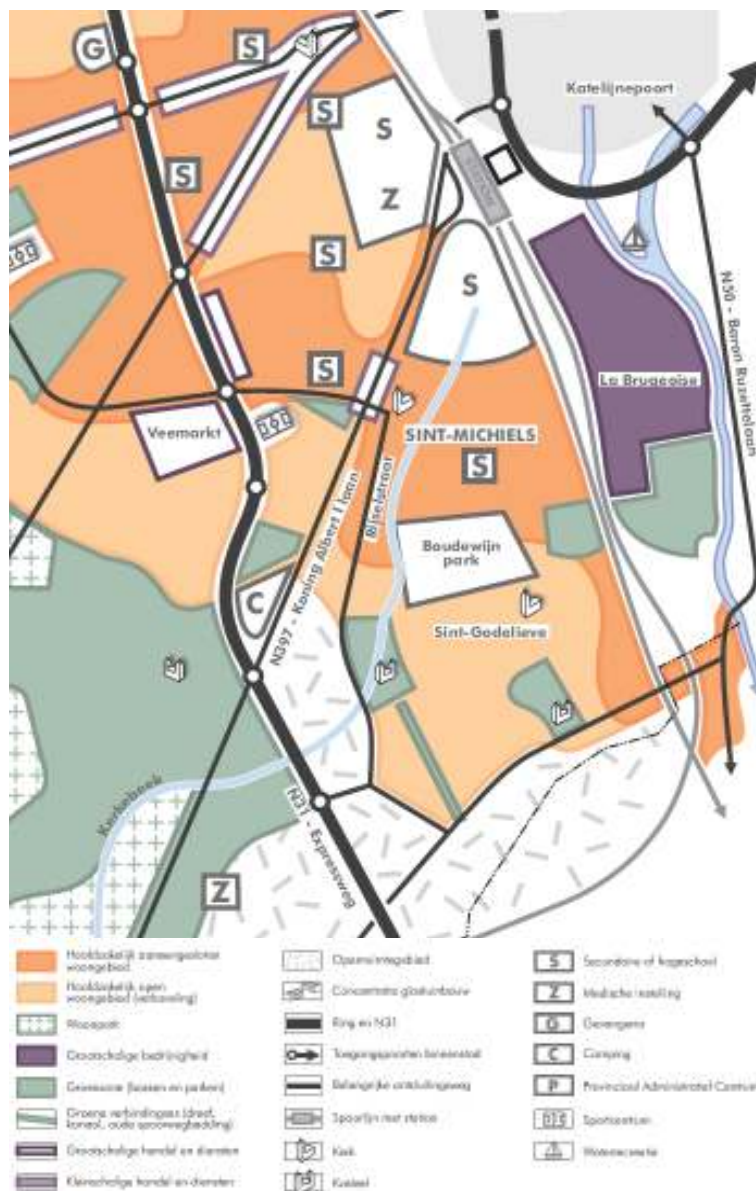
Figuur 17: Bestaande ruimtelijke structuur van de westelijke vleugel (bron: GRS)

6.3.2 **Bestaande ruimtelijke structuur van Sint-Michiels**

Sint-Michiels

De ontwikkeling van Sint-Michiels is nauw verbonden met de spoorweginfrastructuur. De oostelijke kant van de spoorweg, tot aan het kanaal Gent – Brugge, is ingenomen door het bedrijventerrein La Brugeoise. De oude kern zit geprangd tussen de Rijselstraat en de Spoorwegstraat. Ten noorden ervan bevindt zich een groot scholencomplex en het O-L-V Psychiatrisch instituut. Beide grenzen aan de achterzijde van het station. Recent werd aan de achterzijde van het station het Jacob Van Maerlantgebouw (KAM-gebouw) in gebruik genomen door diverse administraties van de Vlaamse Overheid.

Ten zuiden van de oude kern is het Boudewijnpark gelokaliseerd. Het is een belangrijke dagrecreatieve voorziening. Zuidelijker sluiten open verkavelingen, gedeeltelijk sociaal van aard, hierop aan. Een even grote woonontwikkeling heeft plaatsgehad ten westen van de Koning Albert I-laan (Vogelzang, Driehoek). De N31 Expressweg doorsnijdt dit gebied. Langs deze Expressweg is de ambachtelijke zone Veemarkt uitgegroeid tot een overwegende handelsfunctie, doch er bevinden zich op het bedrijventerrein Vogelzang ook een niet te verwaarlozen aantal KMO's. Ten zuidwesten van Sint-Michiels ligt het bosgebied van Tillegem-Beisbroek-Tudor, waarin een aantal woonparken zijn ingebed. In het oosten sluit dit bosgebied aan op het Chartreusegebied, en de ecologisch waardevolle meersengebieden van de Kerkebeekvallei en de Wolgenbroeken. Het Chartreusegebied heeft een belangrijke cultuurhistorische (aanwezigheid van het Magdalenagoed) en archeologische waarde.



Figuur 18: Bestaande ruimtelijke structuur van de westelijke vleugel (bron: GRS)

6.3.3 **Basisdoelstellingen**

In het richtinggevend gedeelte van het GRS worden zeven essentiële basisdoelstellingen beschreven om Brugge als stad, als woon- en werkplek leefbaar te houden (enkel de voor dit RUP relevante elementen worden nader beschreven):

- Brugge centrumstad
Brugge vervult een belangrijke centrumrol voor zowel de eigen inwoners als voor de andere gemeenten van het regionaalstedelijk gebied en zelfs ver daarbuiten. Dit geldt zowel op vlak van onderwijs als medische verzorging, cultuur, handel en andere soorten van dienstverlening. De stad wenst deze rol als centrumgemeente te behouden en verder te ontwikkelen. Bijzondere aandacht gaat hierbij naar kwaliteitsverhoging, het versterken van de culturele voorzieningen en het behoud van de attractiviteit van de commerciële dienstverlening.
- Brugge woonstad
Brugge is een aantrekkelijke woongemeente en wenst dit ook te blijven. Ten opzichte van de tot voor kort bestaande tendens tot stabilisering of verlies van bevolking is het de betrachting van Brugge om het aantal inwoners in de verstedelijkte zones van de stad opnieuw te doen toenemen. De aanzet tot kentering van de vroegere tendens heeft zich reeds vanaf 1998 afgetekend. Dit betekent permanente aandacht voor het woonweefsel in de historische binnenstad en in de kernen van deelgemeenten en het aanbieden van voldoende bouwmogelijkheden in de stedelijke randwijken en –gemeenten. Aldus ontstaat er een stedelijke woonconcentratie waardoor de versnippering van de omgeving wordt tegengegaan en het landschap wordt gevrijwaard.
- Brugge economische pool
De stad moet zich verder ontwikkelen als een tewerkstellingsgebied. Naast de werkgelegenheid in de dienstverlening die zich vooral in de historische binnenstad bevindt, beschikt de stad reeds over verschillende goed uitgeruste bedrijventerreinen. De stad, als regionaalstedelijk gebied, heeft bovendien een bovenlokale opvangfunctie voor grootschalige en regionale bedrijven. Er dienen daarom voldoende ruimtelijke mogelijkheden te worden aangeboden voor het bedrijfsleven zodat bedrijven zich verder kunnen ontwikkelen, met inachtnaam van de ruimtelijke, sociale en milieuraanvoorwaarden. De haven van Zeebrugge als jonge Vlaamse poort fungeert daarbij als locomotief voor het aantrekken van economische activiteiten.
- Brugge toeristisch centrum en stad aan zee
Halfweg de jaren zeventig heeft Brugge met het Structuurplan voor de binnenstad gekozen voor een toeristische uitbouw van zijn historisch weefsel. Deze keuze heeft duidelijk zijn vruchten afgeworpen. Aan de binnenstedelijke aftakeling is een halt toegeroepen. Brugge is ver buiten de landsgrenzen geroemd en geprezen. De laatste jaren duiken echter verschijnselen op die wijzen op een verzadigingsniveau. Het komt er thans op aan om het kunsthistorisch en toeristisch imago van de stad te behouden zonder dat de woonbaarheid in het gedrang komt. Het cultuurtoerisme in de binnenstad is complementair met het kusttoerisme en het toeristisch-recreatief medegebruik van de open polders en de bosgebieden van het Brugse ommeland.
- Brugge bereikbare stad
- Brugge een stad tussen polders en bossen
- Brugge een monumentenstad

6.3.4 **Gewenste ruimtelijke ontwikkeling**

De gewenste ruimtelijke ontwikkeling van Brugge steunt op zes algemene principes:

- Brugge als stad: één centrale kern, vier vleugels. Sint-Michiels is gelegen in de westelijke vleugel.
- N31 als wegontsluiting van bovenlokale functies
- Openbaar vervoerscorridors als structurerende elementen
- Een dubbele groene gordel
- Brugge als middelpunt van kanalenlandschap
- Brugge op de rand van polders en zandstreek

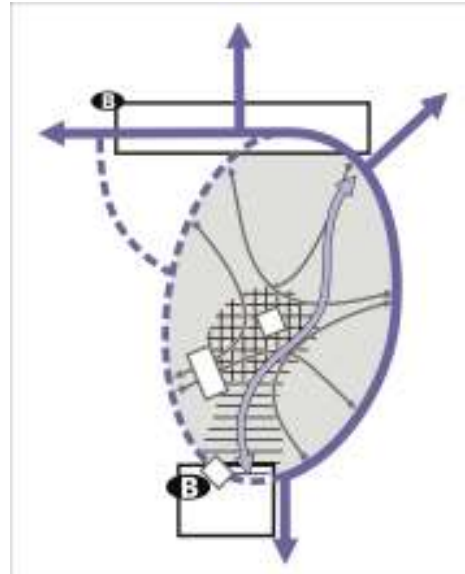
Ook per deelruimte worden ruimtelijke principes omschreven voor de gewenste ruimtelijke ontwikkeling:

- Een leefbare en evenwichtige binnenstad

De binnenstad als hét hart van de stad is en blijft het middelpunt van het stedelijk gebied. Het is bij uitstek de plek, waar het historisch besef van haar bewoners kan worden versterkt. Vooral hier profileert de stad zich als ontmoetingsplaats.

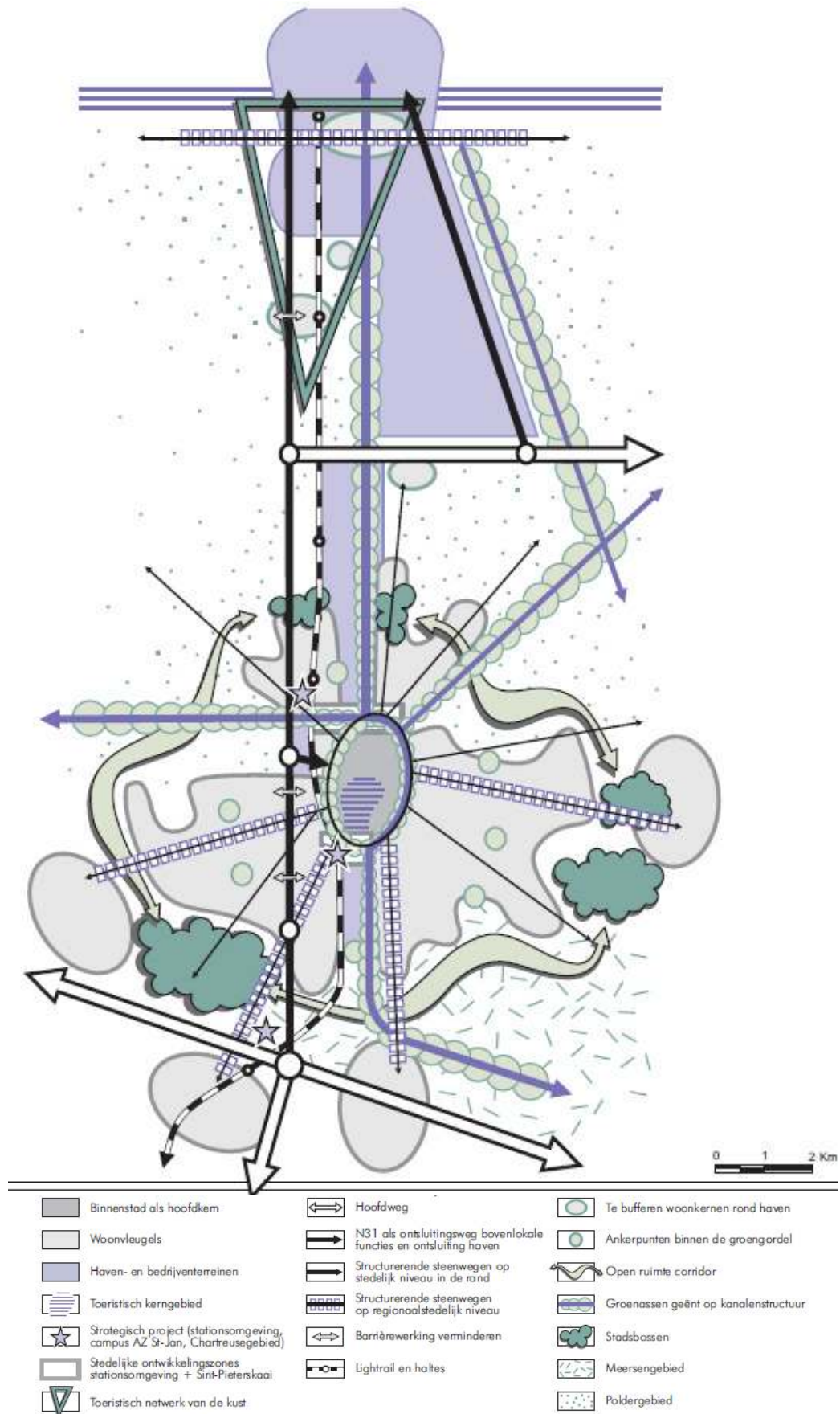
Door interne en vooral externe dynamiek van de stad werd in het verleden al gestart met versterking van het kernwinkelgebied. Zo zijn er mogelijkheden tot uitbreiding van het gebied tot buiten de Smedenpoort. Het gebied valt gedeeltelijk samen met het toeristisch kerngebied, gesitueerd tussen 't Zand, de Markt en het Minnewater. Maar ook andere plekken in de binnenstad zijn toeristisch aantrekkelijk of vervullen op cultureel vlak een belangrijke functie. Zo is het structuurplan van 1972 een kijk-as afgebakend die in noordzuidrichting de binnenstad in tweeën snijdt. Deze as vormde ook het uitgangspunt voor het verkeerscirculatieplan uit 1992 als autoluw gebied.

De binnenstad is en blijft in de eerste plaats een woongebied. Het toerisme mag in het algemeen het wonen niet verdringen. Het intensifiëren en diversifiëren van het wonen (zoals wonen boven winkels, voorzien in verschillende woontypologieën), maar ook het verbeteren van de woon- en leefkwaliteit behoren tot de prioriteiten.



Het werken wordt in harmonie met de andere functies zoveel mogelijk behouden. Grootschalige stedelijke functies die het historisch weefsel overstijgen krijgen een plaats ten noorden van de binnenstad langs de Sint-Pieterskaai en in de ruime stationsomgeving, mits beheersing van de automobiliteit in beide gevallen.

- Een heldere structuur voor de stadsrand
- De haven: een toegankelijke poort



Figuur 19: Gewenste ruimtelijke structuur van Brugge (bron: GRS)

6.3.5 **Gewenste deelstructuren**

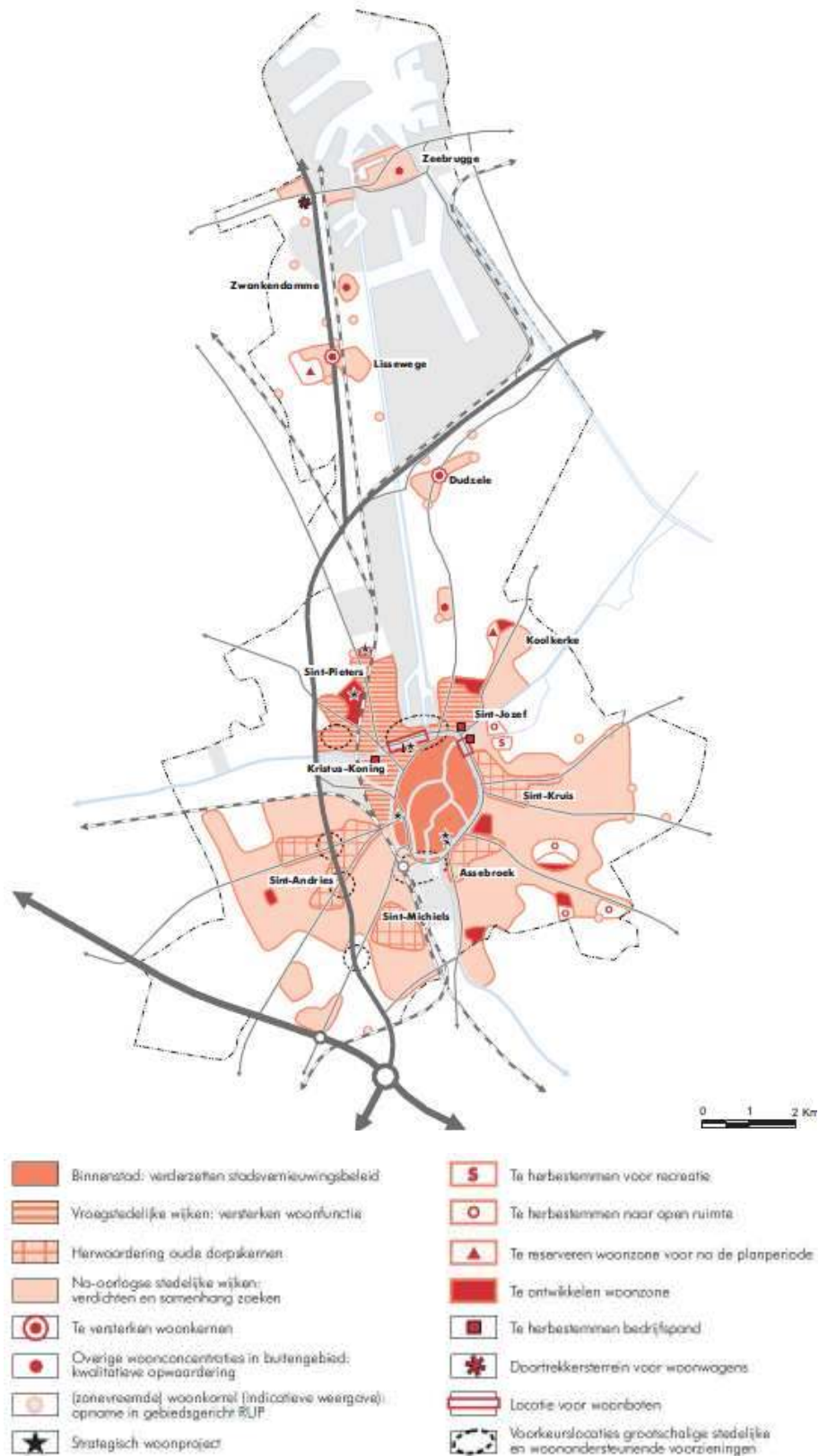
Voor de gewenste nederzettingsstructuur zijn volgende elementen van belang voor onderhavig RUP:

Ruimtelijke principes

- Aandacht voor de onmiddellijke en ruime groene omgeving. Naast het aanbieden van kwalitatieve woningen dient eveneens maximale aandacht te gaan naar de kwaliteit van de woonomgeving. Omgevingselementen zoals goede ontsluiting, de aanwezigheid van handel en voorzieningen, groen en recreatiemogelijkheden winnen meer en meer aan belang. Vooral aan de aanwezigheid van meer groen wordt belang gehecht. Wenst men het wonen in de stad aantrekkelijk te houden, dan zal aan die behoefte antwoord dienen gegeven te worden. In dit opzicht dienen de zogenaamde 'groene gordel' rond Brugge evenals de groene enclaves in het bebouwde weefsel, maximaal gevrijwaard en behouden te worden.
- Verweving van woningtypes en functies om leefbare buurten te creëren. Er wordt een sterke nadruk gelegd op functievermenging. Het op een optimale manier verweven van functies (wonen en werken) doet ruimtelijke meerwaarden, vormen van synergie en complementariteiten ontstaan in het stedelijk weefsel.

Componenten van de gewenste nederzettingsstructuur

- Stedelijk gebied
 - Kernen buiten het stedelijk gebied
 - Verspreide bewoning
 - Voorzieningen en dienstenfuncties
- Voorzieningen en dienstenfuncties maken deel uit van de nederzettingsstructuur, en horen thuis in of nabij de woongebieden. Onderscheid moet gemaakt worden op het vlak van de reikwijdte van deze voorzieningen en diensten. De sociale en culturele voorzieningen op wijkniveau worden het best in de centra van de deelgemeenten gesitueerd (vb. multifunctionele zalen in Dudzele en Sint-Andries). Ook wat de verdere uitbouw van socio-medische diensten en aangepaste huisvesting betreft, wordt er gestreefd naar de integratie in de onmiddellijke woon- en leefomgeving zodat mensen zo lang mogelijk in hun vertrouwde omgeving kunnen blijven wonen. De kernen van de gespecialiseerde medische verzorging worden verder ter plaatse uitgebouwd (AZ-Sint-Jan, AZ Sint-Lucas en O.L.V.-Kliniek), indien de ruimtelijke behoefte hiervoor kan aangetoond worden door de beheerders.
- De verschillende OCMW-voorzieningen worden, wegens plaatsgebrek in de binnenstad, geconcentreerd op de socio-medische campus AZ Sint-Jan. Conform het afbakeningsproces RSG Brugge, wordt de campus van het AZ Sint-Jan voorbehouden voor uitbreidingsbehoeften van de zorgsector die onmiddellijk gekoppeld zijn aan de bestaande activiteiten van het AZ en waarbij de directe nabijheid van het AZ een meerwaarde vormt. Ook de overige nieuwe bovenlokale en regionaalstedelijke voorzieningen (vb. beurshal, secundaire en hogescholen, bioscoopcomplex, ...) moeten een goede ontsluiting hebben zowel wat het individueel verkeer als het collectief verkeer betreft. Dit betekent A+B locaties:
- de ruime stationsomgeving
 - de omgeving van de Sint-Pieterskaai - binnenhaven
 - de knooppunten van de N31 met de radiale steenwegen. Voor de KHBO-campus is reeds een locatie voorzien langs de N31, ter hoogte van het knooppunt met de Koningin Astridlaan.



Figuur 20: Gewenste nederzettingstructuur van Brugge (bron: GRS)

Voor de gewenste ruimtelijk-economische structuur zijn volgende elementen van belang voor onderhavig RUP:

Ruimtelijke principes

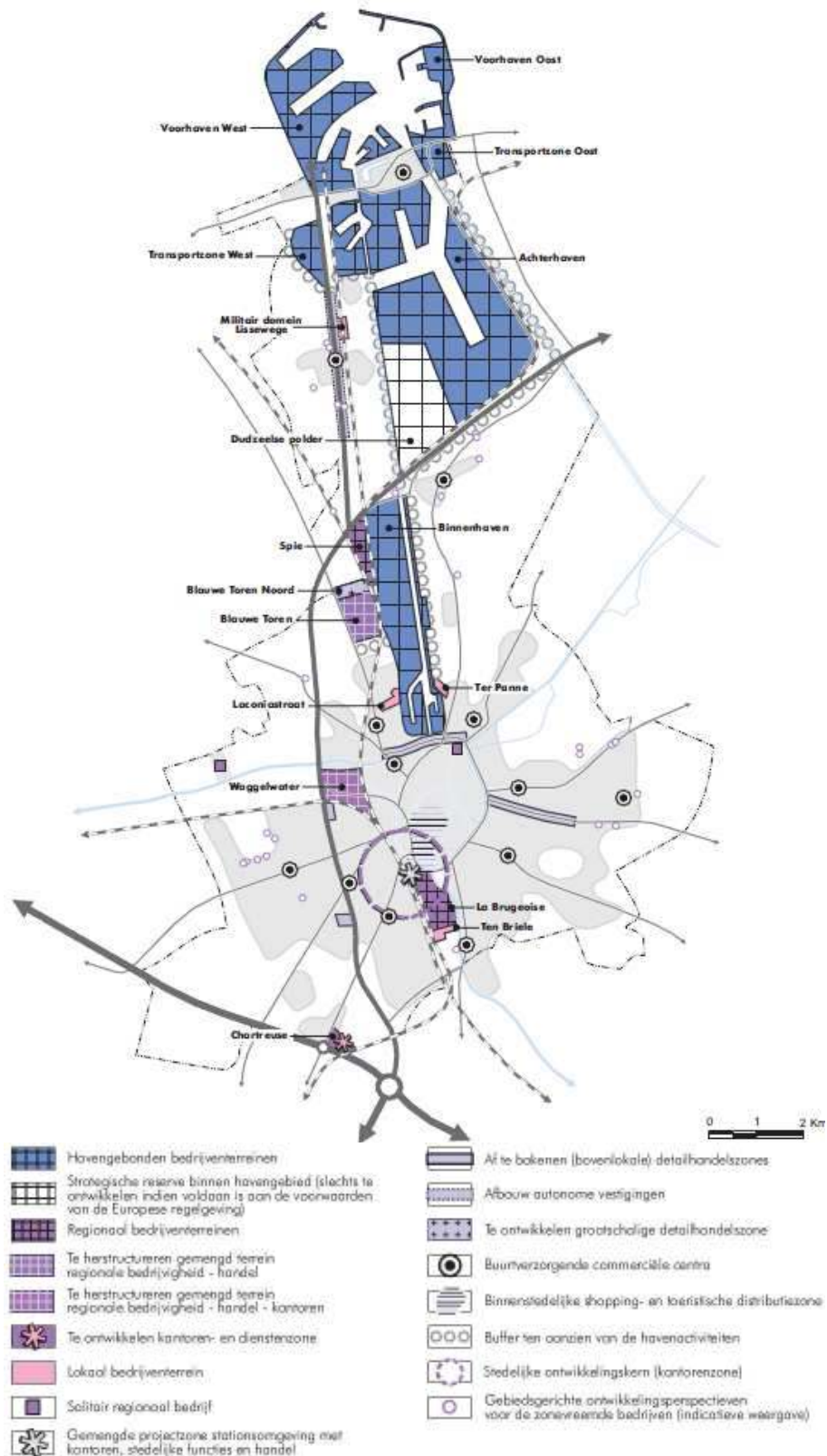
- Ontwikkelen van kantoren en diensten op toplocaties in de stationsomgeving en aan het knooppunt van de Expresweg N31 en de E40.

Componenten van de gewenste ruimtelijk-economische structuur

- De haven van Brugge-Zeebrugge
- Regionale bedrijventerreinen geënt op een noord-zuid gerichte infrastructuur-as
- Lokale bedrijventerreinen geënt op woonkernen of op bestaande bedrijven- of haventerreinen
- Kantoren- en dienstenzones
In eerste instantie komt het station en haar ruimere omgeving (o.a. Kanaaleiland, noordelijk deel K.Albert I-laan, ...) in aanmerking om de ruimtevraag van kantoren, diensten en verzorgende functies op te vangen. Het gaat dan met name over functies die een hoge tewerkstellingsgraad en bezoekersafhankelijkheid bezitten (bv. administraties). Deze optie is conform de afbakening van het RSG Brugge waarin de stationsomgeving naar voren geschoven is als toplocatie voor kantoren en als zone voor grootschalige voorzieningen.
Daarnaast is er een groeiende vraag in het Brugse aanwezig voor zogenaamde "kantoorachtigen" of een bedrijvenpark. Gemikt wordt op hoogwaardige diensten, kennisactiviteiten, research en developmentactiviteiten (R&D), informatie- en communicatietechnologieën (ICT). Deze gebruikersgroep van gebouwen met het uiterlijk van een traditioneel kantoorgebouw worden steeds diverser, zijn sterk autoafhankelijk en zoeken een zichtlocatie in het groen als imago-building. Het Vlaams gewest heeft beslist om dergelijke hoogwaardige dienstzone te ontwikkelen ter hoogte van het knooppunt van de E40 met de K.Albert I-laan (Chartreuseweg). De inschakeling van de spoorlijn Brugge – Kortrijk in een lightrailstelsel moet worden aangegrepen om de site ook goed te ontsluiten met het openbaar vervoer.
- Geïsoleerde regionale bedrijven
- De binnenstedelijke shopping- en toeristische distributiezone
- Detailhandelszones in de stadsrand

Beleids-elementen

- Ontwikkeling van kantoren.
de stationsomgeving van Brugge is reeds geruime tijd een cruciale plek bevonden in het stedenbouwkundig gebeuren van Brugge (cfr. krachtlijnen uit het RSV). Om de potenties duidelijk te maken werd in 1998 een stadsontwerp gemaakt voor het stationsgebied. In dit ontwerp wordt gesuggereerd om een bijkomende ontsluiting te voorzien richting N31 teneinde de stadsring niet te overbelasten door het voorziene project.
Het stadsontwerp wordt door de stad stapsgewijs omgezet in verschillende BPA's. Twee BPA's werden ondertussen reeds opgesteld voor de binnenstadzijde van het station (BPA West-Brugge fase stationsplein en BPA La Brugeoise fase stationsomgeving). In dit laatste BPA werd slechts een deel van de acht voorziene kavels (0 tot 5) uit het stadsontwerp ingetekend, nl. enkel de gronden van en in gebruik door de NMBS. Aan de Sint-Michielszijde van het station was de opmaak van een BPA niet noodzakelijk (zone voor openbaar nut). Binnenkort wordt aan deze zijde een kantorencomplex gebouwd. Aan de binnenstadzijde worden ondermeer handels- en reizigersfuncties gerealiseerd. In latere fase worden hier nog aanvullende kantoorontwikkelingen voorzien. In afwachting van de volledige realisatie van de stationsomgeving is een bijkomende ontsluiting nog niet noodzakelijk. Bij volledige realisatie zal onderzoek naar een betere ontsluiting noodzakelijk zijn, zodat de verzamelfunctie van de Ring behouden blijft.
Complementair aan de stationsomgeving zijn er locaties te situeren die een lager mobiliteitsprofiel hebben dan de locaties in de ruime stationsomgeving, maar waar door gerichte investeringen in het openbaar vervoer (op het vlak van infrastructuur en bediening) een hoogwaardiger bereikbaarheidsprofiel kan bekomen worden, zodat de autoafhankelijkheid van de plek niet (langer) determinerend is voor haar ontwikkelingstypologie. Deze locaties bevinden zich nabij de N31 binnen een straal van 1000 meter van het station en in de omgeving van de Sint- Pieterskaai (R30). De grootschaligheid ervan wordt in toom gehouden (max. 5.000 m² voor nieuwe en uitbreiding van bestaande inplantingen). Verweven met het wonen kunnen eveneens kleinschalige en op het lokaal niveau georiënteerde kantoren worden toegelaten (max. 1.000 m²).



Figuur 21: Gewenste ruimtelijk-economische structuur van Brugge (bron: GRS)

Voor de gewenste verkeers- en vervoersstructuur zijn volgende elementen van belang voor onderhavig RUP:

Ruimtelijke principes

- De gewenste verkeersstructuur dient zo nauw mogelijk aan te sluiten bij de gewenste ruimtelijke structuur, om de mobiliteitsvraag van de verschillende gebieden op te vangen enerzijds, maar anderzijds ook om sturend op te treden bij de invulling van nieuwe

stedelijke gebieden. Deze redenering was ook het uitgangspunt van het gekozen duurzaam scenario in het gemeentelijk mobiliteitsplan:

- verbetering van de rechtstreekse busverbindingen met de stad (verfijning stadsnet, verdere uitbouw van het voorstadsnet)
- opzet van een P+R systeem vanuit de zuidkant (omgeving Koning Albert I-laan N31, en omgeving Steenbrugge),
- een consequente categorisering van het wegennet met bijhorende inrichting,
- verbetering van de multimodale bereikbaarheid van de haven van Zeebrugge en bepaling van de vrachtroutes,
- integratie van de N31 als primaire weg I in de stedelijke omgeving,
- een fijnmazig fietsroutenetwerk.

Componenten van de gewenste verkeers- en vervoersstructuur

- Een hiërarchische indeling van het wegennet in functie van het autoverkeer
 - Een uitgebouwd fietsroutenetwerk
- Het bovenlokaal netwerk dat op provinciaal niveau geselecteerd werd, is in het mobiliteitsplan van Brugge aangevuld met een fijnmazig netwerk van lokale of gemeentelijke fietsverbindingen. Op gemeentelijk niveau kan een onderscheid gemaakt worden tussen:
- De verbindende lokale routes die vooral de aandacht vestigen op het functionele fietsverkeer tussen de deelgemeenten en omliggende gemeenten en het centrum van Brugge, en de verbinding met het station, de onderwijsinstellingen, ziekenhuizen en de vrijetijdsinfrastructuur. Het is evident dat deze verbindingen moeten uitgebouwd worden tot volwaardige, veilige fietsroutes, met aantrekkelijke, ruime en veilige fietsstallingen op de plaats van bestemming, en met een goede afstemming op het openbaar vervoer.
 - Aanvullend op de verbindende lokale routes, zijn er een reeks aanvullende lokale routes aangeduid. Dit met het oog op een betere verbinding tussen de deelgemeenten onderling en de binnenstad. Zij geven aansluiting met bestaande landelijke wegen en gemeenten in het Brugse ommeland. Bovendien verbinden ze verschillende fietsaantrekkende polen zoals scholen, recreatieparken, bos- en parkgebieden.
 - Sint-Pietersplas – Tempelhof
 - Fort van Beieren – Dampoort
 - Malehoek – Dampoort
 - Malehoek – Kruispoort
 - Malehoek – Gentpoort
 - Assebroekse Meersen – Katelijnepoort
 - Beernem – Brugge
 - Tillegem - Boeveriepoort / Smedenpoort
 - Olympia - Boeveriepoort / Smedenpoort
 - Koude Keuken – Bloedput
 - Oostendse vaart - Dampoort
 - Tenslotte is iedere straat een fietsstraat. Binnen een zone 30 of langs rustige landbouwwegen zijn evenwel geen afzonderlijke fietsinfrastructuren nodig.

Beleidselementen

- Een uitgebalanceerd locatiebeleid
- Een algemene basisoptie voor het stedelijk mobiliteitsbeleid is het verbeteren van nabijheid. De meeste verplaatsingen op lokaal niveau vinden plaats over korte afstand. De helft van alle verplaatsingen korter dan 10 minuten vindt te voet of per fiets plaats. Om dit aandeel te vergroten is het nodig de verplaatsingsafstanden te verkorten en de voorzieningen voor deze vervoerswijzen te verbeteren. Dit kan alleen door een grotere mate van vervlechting en nabijheid van voorzieningen t.o.v. de woonomgeving. Tevens dient in het stedelijk gebied de bereikbaarheid van activiteitenplekken via het openbaar vervoer te worden verbeterd m.n. door het vergroten van het potentieel aantal reizigers. Daartoe worden locatiecriteriën geïntroduceerd voor de locatie van bedrijven, voorzieningen, distributie en toeristisch-recreatieve activiteiten. Bij de ontwikkeling van nieuwe locaties voor woningen, bedrijven, distributie, toerisme en recreatie alsmede bij het beoordelen van functiewijzigingen, dient ernaar gestreefd te worden dat activiteiten met een potentieel hoog openbaar vervoersgebruik zich vestigen op locaties, die goed bereikbaar zijn c.q. waarvan de bereikbaarheid kan worden verbeterd voor het openbaar vervoer. Voor activiteiten met een potentieel hoog langzaam verkeersgebruik dient, behalve aan de bereikbaarheid voor openbaar vervoer, aandacht te

worden besteed aan de bereikbaarheid van die locaties voor het langzaam verkeer. Activiteiten die veel goederenvervoer oproepen dienen bij voorkeur gesitueerd te worden binnen dan wel aansluitend bij de stedelijke gebieden aan hoofdtransportassen (rail, weg, water).

Naargelang een locatie bereikbaar is per collectief vervoer, langzaam verkeer en de wagen, wordt een onderverdeling gemaakt in vier locatietypes. Voor het plangebied is enkel locatietype A van belang.

- LOCATIETYPE A : dit zijn de gebieden in Brugge die optimaal door het openbaar vervoer ontsloten zijn (of kunnen worden). Deze locaties liggen op korte (tijds)afstand van het openbaar vervoersknooppunt op regionaal niveau:
 - een straal van 1,5 km rond het station die gemakkelijk bereikbaar is per fiets,





Figuur 22: Gewenste verkeers- en vervoersstructuur van Brugge (bron: GRS)

Voor de gewenste natuurlijke structuur zijn geen elementen van belang voor onderhavig RUP.

Voor de gewenste agrarische structuur zijn geen elementen van belang voor onderhavig RUP.

Voor de gewenste landschappelijke structuur zijn volgende elementen van belang voor onderhavig RUP:

Ruimtelijke principes

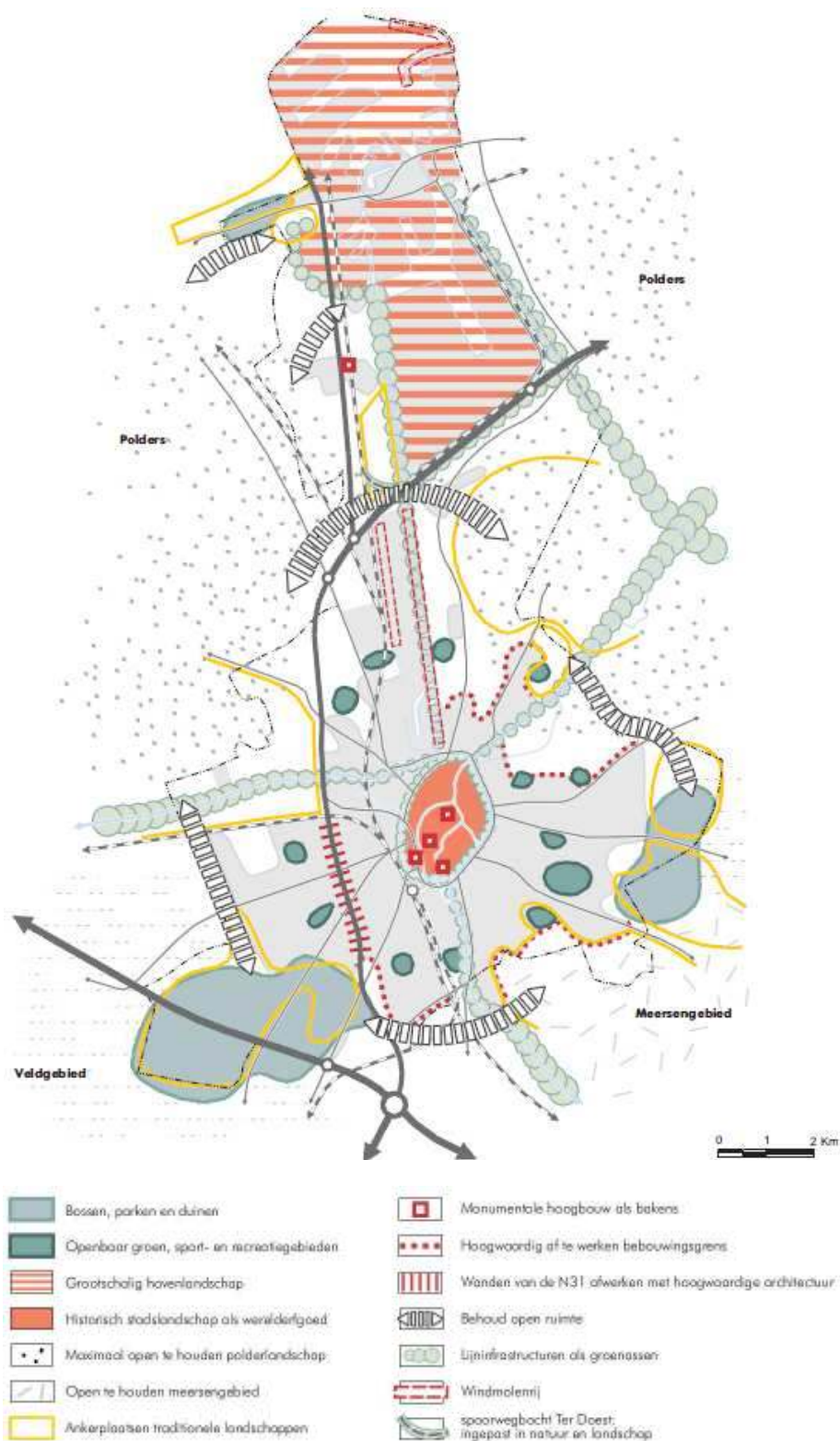
- In de bestaande landschappelijke structuur wordt een onderscheid gemaakt tussen de traditionele openruimtelandschappen, het stadslandschap en het havenlandschap. Door de afbakening van de stedelijke gebieden en van het zeehavengebied zal het onderscheid tussen deze verschillende landschapstypes beleidsmatig nog scherper gesteld worden en moet dit ook landschappelijk tot uiting komen. De grenzen ertussen worden landschappelijk benadrukt.

Hierbij worden de volgende inhoudelijke visie-elementen vooropgesteld:

- Bescherming: de relictzones en ankerplaatsen zijn de basis voor de uitwerking van het niet verstedelijkte landschap als samenhangend geheel. Behoud en herstel van de landschapselementen zijn de doelstellingen. Conservering van het historisch binnenstedelijk landschap is eveneens noodzakelijk, niet alleen wat het bekende patrimonium betreft, maar tevens het ongekende archeologische erfgoed.
- Herkenbaarheid: de verschijningsvorm van de landschappen is eveneens bepalend voor de kwaliteit van onze omgeving en de beleving ervan. Homogeniteit is belangrijk.
- Leesbaarheid: een hogere leesbaarheid wordt nagestreefd als basiselement van een landschap met belevingswaarde, ook in een industriële context. Elementen die daartoe bijdragen zijn bakens en markante terreinovergangen, zichtassen en zichtpunten. De grenzen tussen de drie types landschappen stad-platteland-haven worden hard gehouden.

Beleids-elementen

- Het stadslandschap met in de eerste plaats de historische binnenstad en daarrond de verstedelijkte rand. Dit stedelijk landschap wordt gestructureerd door de groene ring R30, de radiale kanalen en de binnenste groene gordel.



Figuur 23: Gewenste landschappelijke structuur van Brugge (bron: GRS)

Voor de gewenste toeristisch-recreatieve en culturele structuur zijn volgende elementen van belang voor onderhavig RUP:

(Cultuur)Toerisme

Ruimtelijke principes

- Brugge is één van de belangrijkste historische steden in Noordwest-Europa met een unieke stedelijke structuur, uitzonderlijk patrimonium en uitmuntende kunstschaten. Het aantal

(internationale) toeristen dat de historische binnenstad jaarlijks bezoekt, is te vergelijken met andere historische steden en zelfs met vele andere hoofdsteden in Europa.

- Het cultuurtoerisme speelt een steeds belangrijker rol in de planning van streken en steden omwille van het groter wordend economisch belang van de vrije tijd. Cultuurtoerisme is een fundamentele pijler van de stedelijke economie, niet alleen door de rechtstreekse invloed op de welvaart, maar ook door de opwaardering van het imago, de internationale naamgekendheid waardoor investeerders aangetrokken worden.
- Het cultuurtoerisme mag echter het stedelijk gebeuren niet overheersen, de binnenstad blijft in de eerste plaats een plek om te wonen. Het toerisme moet dus beheersbaar blijven. Het ruimtelijk beleid kan hierin beperkt bijsturen, namelijk door een visie te ontwikkelen op de verblijfsaccommodaties en op het toeristisch-commercieel apparaat.

Beleids-elementen

- Het beleid ten aanzien van toeristische ontwikkelingen in de binnenstad gaat uit van :
 - Het hanteren van een ruimtelijk concentratiemodel voor de locatie van dagtoeristische activiteiten en functies op de assen binnen het toeristisch kerngebied ('t Zand, Markt, Minnewater, Bargeplein, Station). Een strikte afbakening van deze assen, van een overgangsgebied en van het pure woongebied dringt zich op voor wat de inplanting betreft van dagtoeristische en horecafuncties gericht op het toerisme.
 - Het Kanaaleiland en omgeving worden verder uitgebouwd als toeristische onthaalzone.

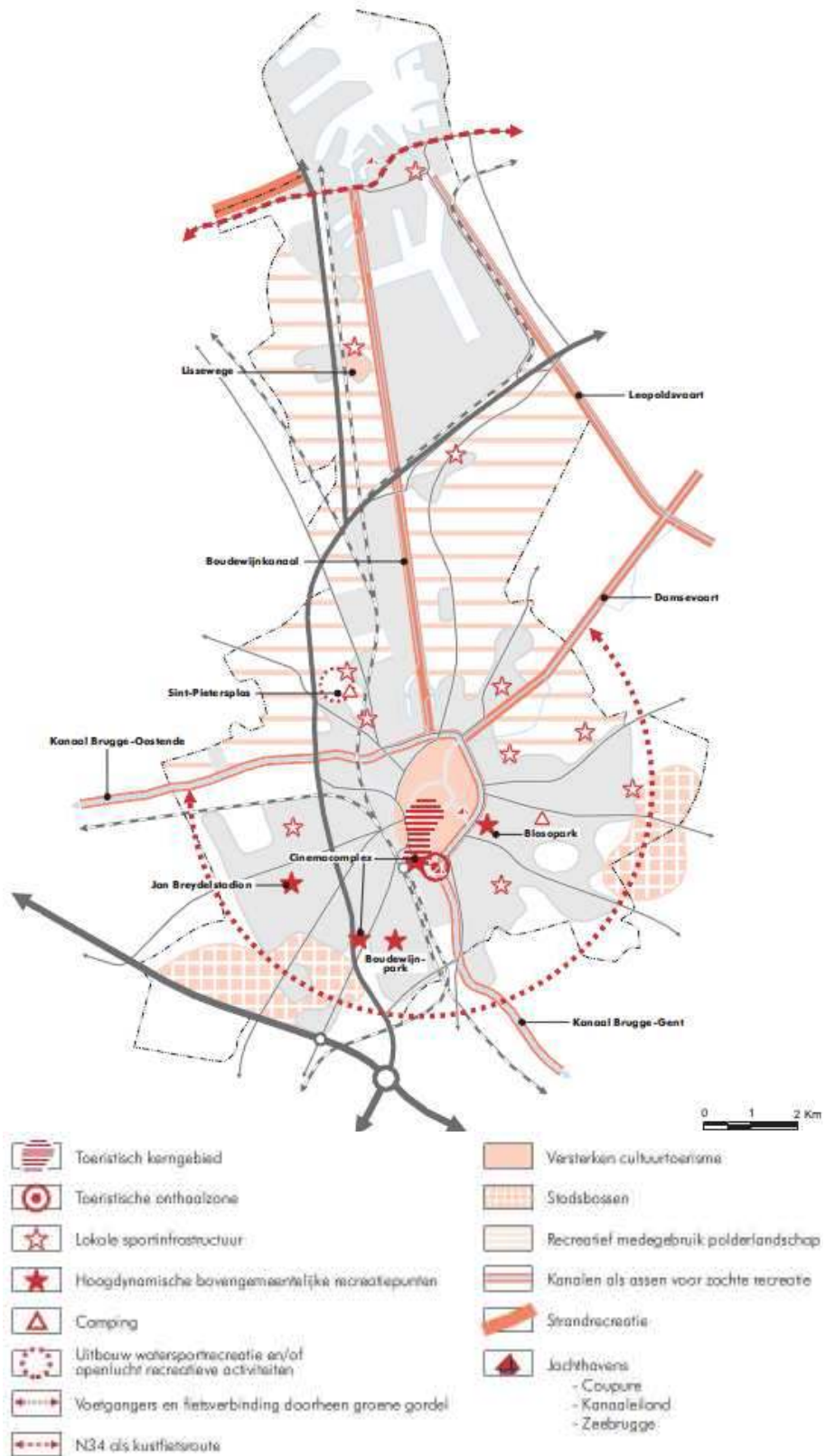
Recreatie

Ruimtelijke principes

- Inzake recreatie (m.a.w. de vrijetijdsbesteding van de Bruggelingen en omwonenden) moeten in de eerste plaats voldoende mogelijkheden worden voorzien: inwoners moeten hun vrije tijd kwalitatief en dicht bij huis kunnen doorbrengen. Recreatief medegebruik van het buitengebied of openluchtrecreatieve groene domeinen in verweving met het wonen zijn hier belangrijke opties. Bijkomend ondersteunen voorzieningen voor omgevingsrecreatie de toeristische netwerken. Hoogdynamische recreatievormen (actieve watersport en -recreatie, bioscopen, fuifzalen, grote sportcomplexen, ...) worden op goed bereikbare plekken (zowel via auto als openbaar vervoer,...) georganiseerd. Geluidsvoortbrengende recreatie (dancing, fuifzaal, karting,...) wordt – voor zover er nood aan is – met efficiënt ruimtegebruik en degelijke geluidsisolatie in de omgeving van de Sint-Pieterskaai en omgeving Entrepot voorzien. Kortstondige, niet-luidruchtige openluchtevenementen kunnen georganiseerd worden in (de niet kwetsbare delen van) het agrarisch gebied. Tenslotte moet worden aangegeven dat fysieke netwerkvorming een hogere gebruiks- en belevingswaarde realiseert van de bestaande recreatieve mogelijkheden.

Beleids-elementen

- De verschillende kanalen die Brugge rijk is hebben een belangrijke recreatieve functie. Het betreft vormen van zachte recreatie (wandelen, fietsen, watersport en toervaart), die slechts beperkte infrastructurele noden hebben (beperkt verharde jaagpaden, picknickplaatsen, aanlegsteigers, ...). Deze infrastructuren zijn en worden bij voorkeur in of nabij de binnenstad voorzien. De bestaande infrastructuur van de watersportclubs kan behouden blijven.
- Jachthavens worden verder geconcentreerd ter hoogte van de Coupure (kortverblijf), het Kanaaleiland (langdurig verblijf), en de Vissershaven van Zeebrugge (zowel kortverblijf als langdurig verblijf). Hiernaast vormt de Houtkaai-Kolenkaai een aanlegplaats voor de pleziervaart in combinatie met woonboten.



Figuur 24: Gewenste toeristisch-recreatieve structuur van Brugge (bron: GRS)

6.3.6 **Gewenste ruimtelijke structuur op microschaal**

6.3.6.1 **De binnenstad en Kristus-Koning**

De omgeving van het station en het Kanaaleiland heeft naast een (toeristische) onthaalfunctie tevens potenties voor de ontwikkeling van grootschalige voorzieningen op stedelijk niveau. Het gebied ligt in de onmiddellijke nabijheid van de binnenstad en heeft zowel voor het autoverkeer als voor het openbaar vervoer een goede bereikbaarheid, waardoor het bijzonder geschikt is voor voorzieningen die veel personenverkeer genereren. De uitbouw van de culturele kijk-as blijft ook een constante in het stedenbouwkundig beleid voor de binnenstad. Deze kijk-as valt ook samen met de verkeersbarrière die de binnenstad in tweeën snijdt en uitgangspunt was voor het lussensysteem van het huidige verkeerscirculatieplan. De kijk-as vertrekt aan de toeristische onthaalzone op het Kanaaleiland, over het Minnewater, Begijnhof, Sint-Janshospitaal, Memlingmuseum, O-L-Vrouwekerk, over de Bonifaciusbrug langs Gruuthuuse-, Brangwyn- en Groeningemuseum, naar het Europacollege tot aan het Huidevettershuis en de Burg. Dit is de kern van het huidig toeristisch gebied. De handels- en horecafuncties die verbonden zijn met de toeristische bezienswaardigheden worden ook geconcentreerd in dit gebied. De woonstraten in deze zone blijven echter gevrijwaard.

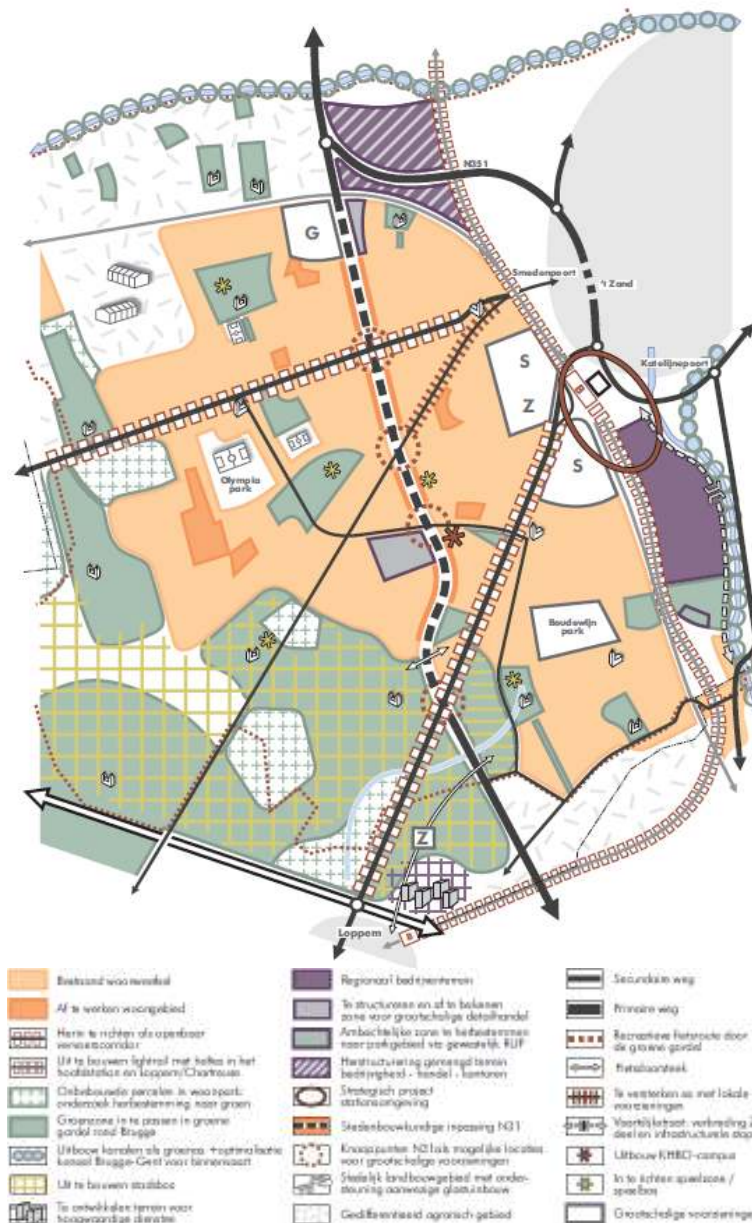


Figuur 25: Gewenste ruimtelijke structuur van de binnenstad en Kristus-Koning (bron: GRS)

6.3.6.2 Sint-Michiels

Verder wordt in het GRS de gewenste ruimtelijke structuur op microschaal beschreven. Sint-Michiels maakt, zoals reeds vermeld, deel uit van de zgn. westelijke vleugel. In de westelijke stadsvleugel liggen de doelstellingen van het ruimtelijk beleid in eerste instantie op het verbeteren van leefbaarheid langsheen de doortocht van de Expresweg N31, en de stedenbouwkundige integratie van de Expresweg in het bebouwde weefsel van Sint-Andries en Sint-Michiels. Maar ook de integratie van de bestaande en geplande spoorinfrastructuur vormt een belangrijk aandachtspunt voor de westelijke stadsvleugel. Er dienen maatregelen getroffen te worden om de hinder voor de aangrenzende woonzones te minimaliseren.

Wat betreft het Kanaaleiland specifiek worden geen uitspraken gedaan. Wel wordt gezegd dat de herinrichting van de stationsomgeving heeft belangrijke implicaties voor Sint-Michiels. De stationsingang aan de Sint-Michielszijde werd vernieuwd met een aantrekkelijk voorplein en kantoorbebouwing tegenaan de spoordijk. Aan de binnenstadzijde van het station zijn er grootschalige functies voorzien: handel, reizigersfuncties en kantoren. Voor het industrieterrein Ten Briele is een BPA goedgekeurd dat naast ambachtelijke bedrijvigheid tevens kantoorontwikkeling toelaat.



Figuur 26: Gewenste ruimtelijke structuur van de westelijke vleugel (bron: GRS)

6.4 Biologische Waarderingskaart

Binnen het plangebied worden enkele zones aangeduid op de biologische waarderingskaart. De zones hebben echter geen grote biologische waarde. De elementen met de grootste waarde zijn de kade langs het Kanaal Gent-Brugge-Oostende en de talud van de stadsring R30.



Figuur 27: Biologische waarderingskaart versie 2 (bron: GEOpunt)

6.5 Landschapsatlas / ankerplaatsen / stads- of dorpsgezichten

De volledige binnenstad van Brugge werd een aantal jaar geleden erkend als werelderfgoed. Dit betekent concreet dat elke vorm van nieuwe bebouwing of verbouwing in de binnenstad maar ook binnen een straal van 200m (zie Unesco buffer) rond de binnenstad moet worden ingepast in harmonie met het bestaande waardevolle patrimonium.

De skyline van de Brugse binnenstad wordt sinds oudsher gedomineerd door drie torens (O-L-V-kerk, Sint- Salvatorskathedraal, het Belfort). Zij blijven ook in de toekomst de belangrijkste bakens in de binnenstad. Recent is het concertgebouw op 't Zand een bijkomende bakens geworden in harmonie met de drie andere. Het stadslandschap bestaat niet alleen uit waardevolle en minder waardevolle gebouwen maar ook uit zachte elementen (parken, tuinen, vestingsgordel, pleinen, water). Zij worden maximaal behouden en waar mogelijk versterkt.

In de directe omgeving van het plangebied vinden we het Minnewater en het Begijnhof met zijn omgeving als stadsgezicht. Het stadsgezicht is een openbaar stadspark dat in het noorden begrensd wordt door de Arsenaalstraat en het Wijngaardplein, ten oosten door het Bakkersreitje, ten zuiden door de Minnewaterbrug en Katelijnevest en in het westen door een afgesloten deel van de Reie, het zogenaamde Minnewater zelf. De naamvermelding dateert van 1311, de naam is afgeleid van de min of watergeest die er volgens de primitieve volksgeest zou hebben gewoond.

Binnen het plangebied zijn er geen beschermingen.



Figuur 28: Aanduiding het stadsgesicht Minnewater (bron: onroerend erfgoed)

6.6 Beschermde monumenten

Zoals eerder aangegeven is de volledige binnenstad beschermd als Unesco werelderfgoed. Door de ligging in de UNESCO buffer vinden we in de directe omgeving enkele monumenten. Langs de Vesten liggen de Minnewaterbrug, Minnewaterkliniek en de Poertoren. Langs het Minnewater zelf ligt het Begijnhof, het sashuis en het kasteel de la Faille.

De Minnewaterbrug en de Poertoren liggen het dichtst tegen het plangebied. De Minnewaterbrug verbindt de Begijnvest met de Katelijnevest. In 1311 werd de brug voor de eerste keer opgetrokken als houten brug; de huidige brug dateert van 1739 en is gebouwt naar het ontwerp van de Brugse architect-beeldhouwer H. Pulinx senior. Het is een stenen constructie met uitzondering van de middelste boog die mogelijk tot 1874 opgevat was als houten ophaalbrug om de barge door te laten. Op de Begijnvest, aan de voet van de Minnewaterburg staat de Poertoren. De Poertoren is een vrijstaande toren, gebouwd in 1398-1401 door Jan Van Oudenaarde. De toren werd gebouwd als buskruitopslagplaats zoals de benaming ook al weer geeft. In 1665 werd de toren enkele jaren ingericht als voldermolen; en in 1785 werden de kelders gebruikt als ijskelder.

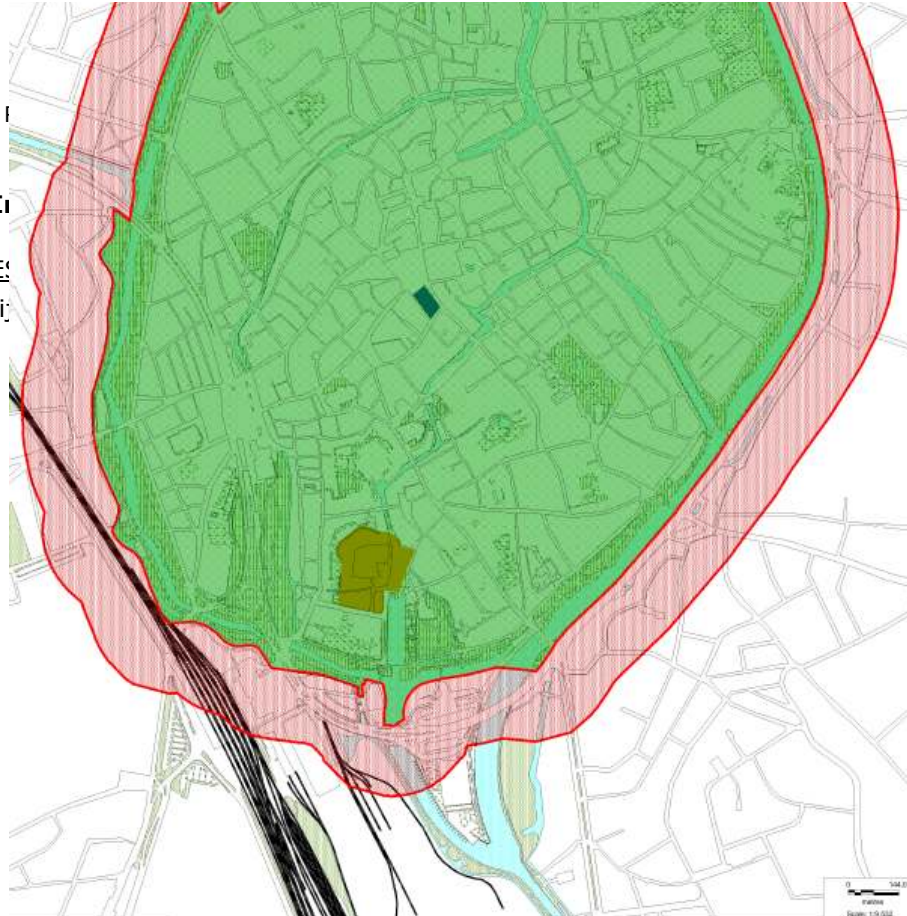


Figuur 29: Aanduiding monumenten (bron: onroerend erfgoed)

6.7 In

6.7.1 UNE

Het noordeli



Figuur 30: Afbakening UNESCO-erfgoedzone Brugge

6.7.2 Geïnteriseerd Bouwkundig Erfgoed

Wederom door de ligging vlak aan de binnenstad zijn er in de directe omgeving enkele panden te vinden die geïnteriseerd zijn. De belangrijkste panden en sites gelegen in de binnenstad werden hierboven reeds kort toegelicht.

Aan de overzijde van de dode kanaalarm, langs de Vaartdijkstraat ligt het voormalige Staalconstructiebedrijf "La Brugeoise & Nivelles", een divisie van "Bombardier-Eurorail". De volledige Brugeoise site is een belangrijke, industriële site, die is ontstaan in het begin van de 20ste eeuw. De site werd uitgebouwd met een sociaal en cultureel verenigingsleven met onder meer sportinfrastructuur en clubhuis ten zuiden van het bedrijf (vandaag school Syntra West). Vandaag zijn op de site nog enkele panden bewaard die verwijzen naar het verleden. Zo vinden we in het oosten van de site de voormalige elektriciteitscentrale met compressoren en toebehoren. Dit gebouw is beschermd als monument en werd reeds ingericht als evenementenhal.

Verder vinden we ook nog de portiersloge van de eerste fabriekstoegangen en het ontvangstgebouw. Beiden zijn bakstenen gebouwen van twee en een halve bouwlaag hoog, afgedekt door een schilddak.

Voor voetgangers en fietsers is de site toegankelijk via een brug over het kanaal Gent-Oostende, die uitkomt op de Baron Ruzettelaan.

Langs de Baron Ruzettelaan liggen verschillende Inventarispanen. Gezien de afstand tot het plangebied hebben deze geen invloed.

Binnen het plangebied ligt er geen geïnteriseerd bouwkundig erfgoed.



Figuur 31: Aanduiding bouwkundige gehelen en relictten (bron: onroerend erfgoed)

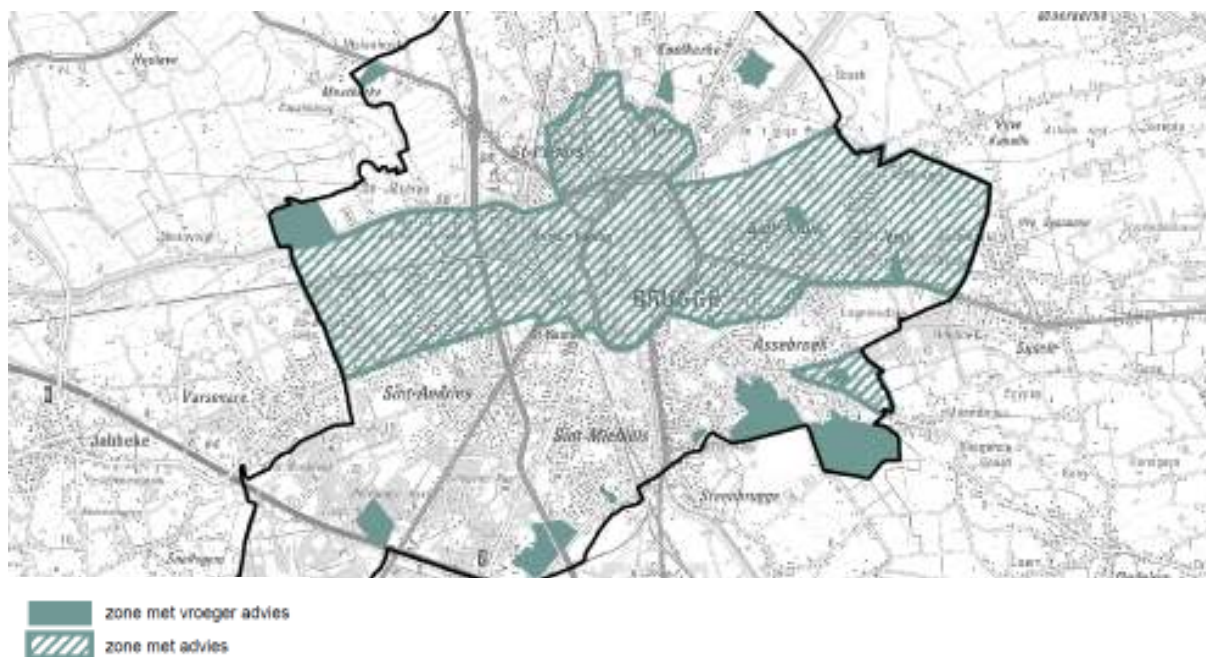
6.8 Lokale archeologische advieskaart

De lokale archeologische advieskaart die in het GRS van Brugge is opgenomen duidt voor het plangebied geen zone voor advies aan.

In de lokale archeologische advieskaart wordt volgend onderscheid gemaakt:

- zone met advies vanaf 2.500m²: voor elke aanvraag vanaf 2.500m² voor een stedenbouwkundige vergunning of verkavelingsvergunning, met een structurele wijziging van de bodem, dient advies gevraagd te worden aan de bevoegde archeologische dienst.
- zone met advies: voor elke aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning of verkavelingsvergunning, met een structurele wijziging van de bodem, dient advies gevraagd te worden aan de bevoegde archeologische dienst (Brugse stadskern, rand van de zandstreek, Fort Lapin en gebied Engelendaale).

Het plangebied ligt aan de rand van de zone met advies vanaf 2.500 m².

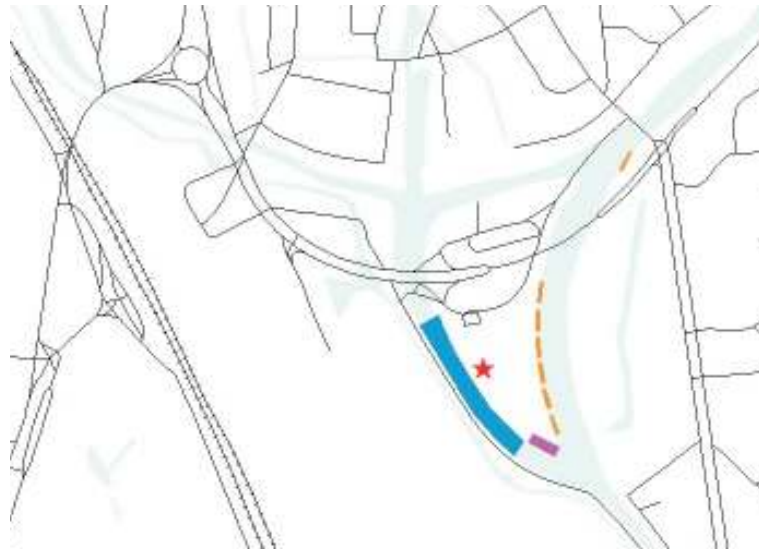


Figuur 32: Lokale archeologische advieskaart (bron: GRS)

6.9 Gebruik wateroppervlak

Het beheersplan voor het wateroppervlak werd opgenomen in het GRS van Brugge. Naar aanleiding van een aantal vragen om woonboten te laten aanmeren en teneinde de huidige toestand te saneren en te ordenen is via overleg tussen het Stadsbestuur en de Afdeling Waterwegen Kust een beheersplan opgesteld voor het gebruik van het wateroppervlak rond de binnenstad van Brugge. Op 16/05/2003 is door het College van Burgemeester en Schepenen een optieplan voor de toekomst goedgekeurd dat aangeeft op welke plaats en onder welke voorwaarden verschillende sloopstypes kunnen aanmeren, en waar watergebonden activiteiten toegelaten zijn:

- Toeristisch kortverblijf, ligplaatsen passanten: Houtkaai, Coupure, Kanaaleiland (huidige Flandria Jachthaven)
- Cruiseschepen, pendeldiensten, watertrams: Steenkaai (1 ligplaats), Kolenkaai (van Scheepsdalebrug tot Nieuwe Molens), Kanaaleiland, Katelijnebrug (1 ligplaats)
- Sport- en recreatiezone: Waggelwater (t.h.v. de roeiclub), Zwaikom (nabij lokalen zeescouts), Kanaaleiland (t.h.v. Brugse Kajakclub), potentiële locatie aansluitend bij de historische pakhuizen van de gistfabriek.



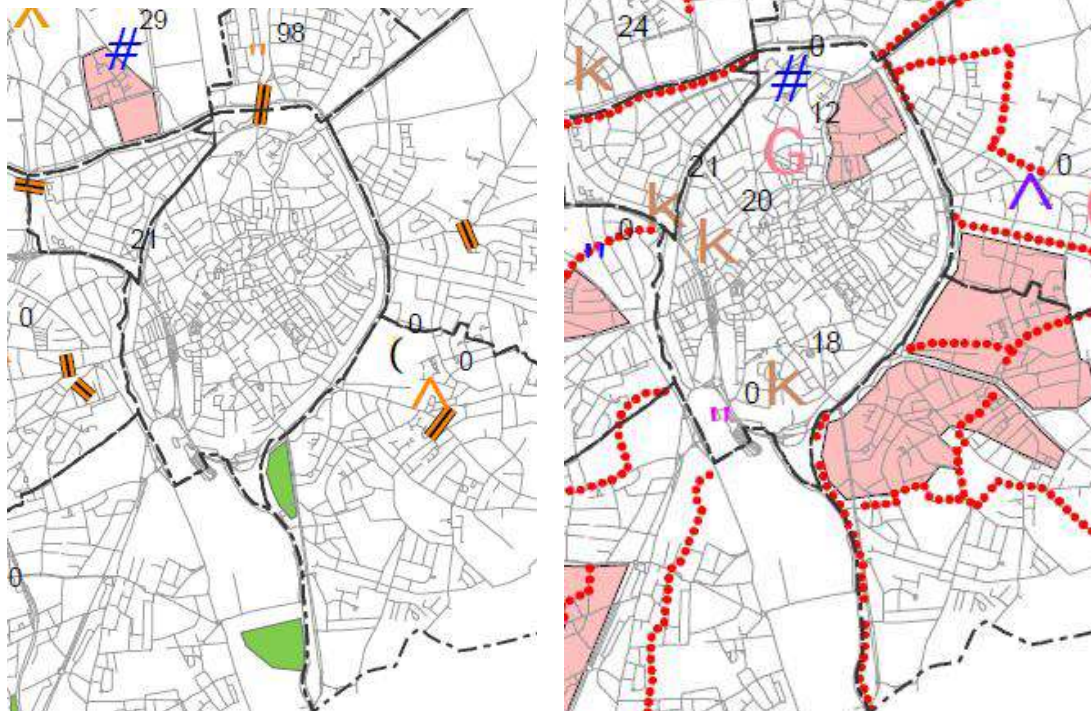
Figuur 33: Optieplan gebruik wateroppervlak (bron: GRS)

6.10 Speelruimtebeleidsplan

In de jaren 1970 was de stad een pionier op het gebied van speelruimteontwerp. Met een nieuwe aanpak en de uitbouw van een speelweefsel voor de hele stad wil Brugge in het begin van de 21ste eeuw opnieuw een voorbeeldrol opnemen op gebied van speelruimtebeleid!

In 2006 werd via het Stedenfonds een eerste Speelruimtebeleidsplan voor Brugge opgemaakt. Het stadsbestuur van Brugge wil aan de hand van het plan de stad uitbouwen op maat van kinderen en jongeren. 'Brugge, speelse stad' wordt als duidelijk mission statement in het beleid naar voor geschoven. De ambitie van het plan is het creëren van kindvriendelijke en bespeelbare publieke ruimte, veilige en speelse verbindingen, en speelruimte in verschillende maten, gewichten, geuren en kleuren. Met de focus op kinderen van 0 tot 12 jaar.

In het speelruimtebeleidsplan van 2006 worden geen zones aangeduid binnen het plangebied. Gelet op de omgeving en de bestaande situatie is dit ook logisch. Het Kanaaleiland is vandaag geen plaats waar kindvriendelijke en bespeelbare publieke ruimten op hun plaats zitten. Wel werd op de parking voor mobilhomes voor kort verblijf enkele speeltoestellen geplaatst.



Figuur 34: Aanduiding van de avontuurlijke en natuurlijke (bron: speelruimtebeleidplan)

Figuur 35: Aanduiding van speelkansarme gebieden (bron: speelruimtebeleidplan)

In 2013 werd, opnieuw via het Stedenfonds, een vervolgstudie opgestart. Net zoals bij het eerste speelruimtebeleidsplan wil Brugge haar pioniersrol op het gebied van speelruimtebeleid aan houden en zelfs versterken.

Binnen speelruimtebeleid zijn kinderen een evidente doelgroep. Maar Brugge wenst de focus breder te richten en wil zich ontpoppen tot een stad voor jonge mensen in brede zin. Om die reden werd voor de studie de doelgroep opengetrokken van kinderen (0-12 j.) naar kinderen en jongvolwassenen tussen de 0 en 20. Het 'speel'ruimtebeleid moet zich daarbij ook expliciet focussen op tieners en jongeren. Zo maken onder meer studenten meer en meer deel uit van het stadsbeeld en moeten ze worden gezien als rechtstreekse doelgroep binnen deze beleidsmaterie. Het speelruimtebeleid dient erop gericht te zijn jonge gezinnen te houden en aan te trekken. De stedelijke publieke ruimte dient in te spelen op noden en behoeften van deze doelgroepen. Dit kan door expliciet te werken aan een tiener- en jongerenweefsel waarin onder andere skateruimte, waterspelen en hangplekken aandacht krijgen.

Het Cactus Muziekcentrum kan inspelen op het beleid voor jongeren en als basis dienen voor de ruimte die jongeren vragen binnen het plangebied.

6.11 Mobiliteitsplan

Er werd een eerste mobiliteitsplan conform verklaard in april 2001. In dit beleidsplan stonden alle beleidsopties aangegeven met betrekking tot mobiliteit in al haar geledingen in Brugge. Dit plan was dan ook de basis van het mobiliteitsbeleid.

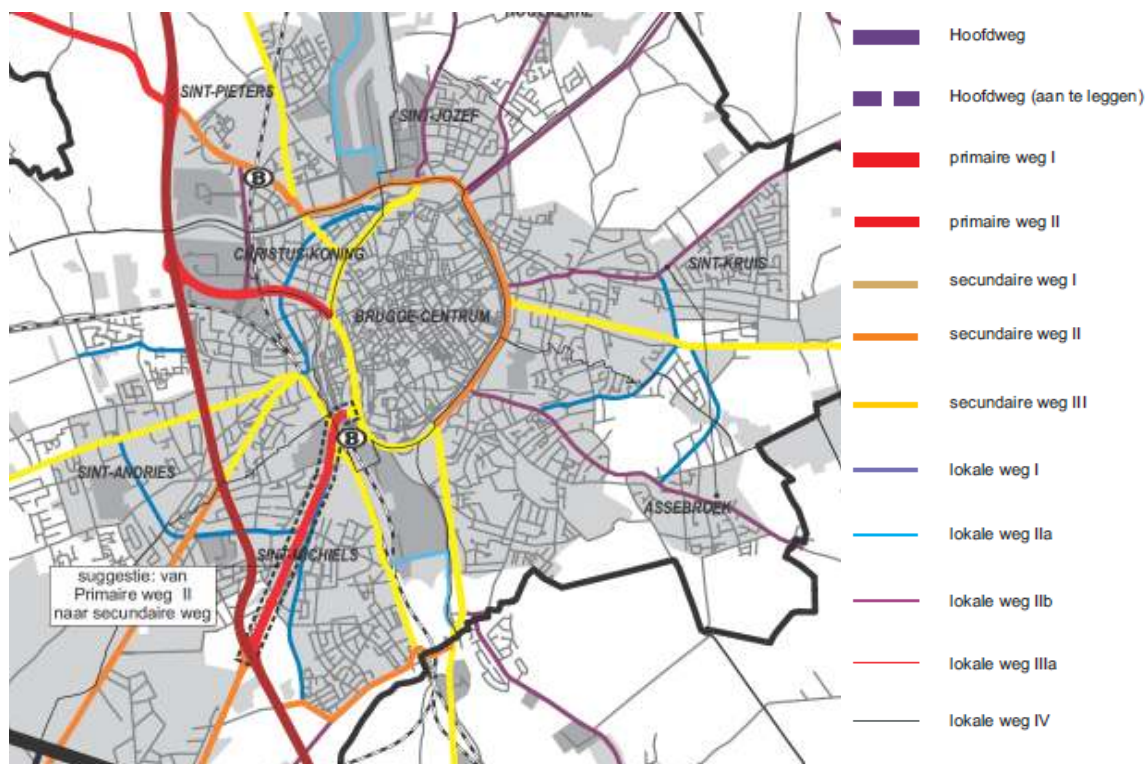
Het beleidsplan werd in functie van de zogenaamde "Sneltoets" in 2008 geactualiseerd. De geactualiseerde versie van het beleidsplan van het mobiliteitsplan werd conform verklaard dd. 23/01/2009 en goedgekeurd door het College van Burgemeester en Schepenen dd. 06/03/2009. Vervolgens werden in 2011 de maatregelen geëvalueerd die op 15 oktober 2008 werden ingevoerd, alsook de doorstroming van het verkeer op de grote verkeersassen.

In 2015 werd het volledige mobiliteitsplan herzien.

In het mobiliteitsplan worden enkele maatregelen naar voorgeschoven voor de grote verkeersassen van Brugge. Zo ook voor de stadsring R30 (afzonderlijke studie AWW) die de noordelijke grens van het plangebied vormt.

De stadsring zal moeten worden aangepast naargelang de specifieke functie van het betrokken onderdeel van de ring. Hierbij zal het accent liggen op het openbaar vervoer, de veiligheid en de oversteekbaarheid. Specifiek voor het deel van de R30 dat invloed heeft op het plangebied werd al een maatregel uitgevoerd. Tussen de Bloedput en de Katelijnepoort werden aanpassingen gedaan in functie van de openbaarvervoercorridor. Zo werden onder meer busbanen aangelegd en werden gescheiden fietspaden tussen het station en de Katelijnepoort aangelegd die via het Kanaaleiland lopen. Omwille van het comfort, rij gemak en gebruiksvriendelijkheid werden de fietspaden op gelijkgronds niveau voorzien in plaats van over de kanaalbrug.

Voor de ringweg R30 wordt binnen het mobiliteitsplan geopteerd voor de selectie als secundaire weg type II of type III, afhankelijk van het weggedeelte, in plaats van een primaire weg. De ring passeert door het stedelijk weefsel en door de stationsomgeving, waar zeer veel bewegingen zijn van voetgangers, fietsers en bussen van De Lijn. Het autoverkeer mag hier de andere verkeersvormen en de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving niet domineren. De uitbouw van een zeer belangrijke openbaarvervoerscorridor wordt om die reden voorgesteld. En wordt het gedeelte van de ring (R30) tussen Bloedput en de Katelijnepoort als secundaire weg type III geselecteerd.



Figuur 36: Categorisering van de wegen (bron: Mobiliteitsplan Brugge 2015)

Naast het algemene mobiliteitsbeleid zijn er nog verschillende ondersteunende en flankerende maatregelen. Zo is er een specifiek mobiliteitsadvies voor toeristen. Bij de toeristische dienst kunnen folders, publicaties, mondelinge of telefonische info verkregen worden. De informatie die vandaag meestal verstrekt wordt heeft betrekking op de bereikbaarheid per openbaar vervoer, het gebruik van de randparkings, reglementeringen voor touringcars, etc. Het verlenen van advies in functie van een duurzame mobiliteit zal in de toekomst nog versterkt worden door op systematische wijze aandacht te besteden aan dit aspect. Naast de toeristische dienst worden infopunten uitgebouwd. Binnen het plangebied is er een toeristisch infocentrum dat gekoppeld is aan de busparking.

Langs het kanaal Gent-Oostende (langs de zijde Baron Ruzettelaan) en langs de Vesten zijn bovenlokale fietsroutes gelegen. De fietsroutes zijn in de onmiddellijke omgeving van het plangebied gelegen, maar lopen er niet door. Langs de Vaardijkstraat zelf loopt een recreatieve fietsroute, ook deze route loopt niet door maar langs het plangebied.



Figuur 37: Fietsrouten netwerk Brugge (bron: Mobiliteitsplan Brugge 2015)

De Vaartdijkstraat is door verschillende ingrepen de laatste jaren fietsvriendelijk geworden, waardoor het belang als fietsas alleen maar gegroeid is. De Vesten zijn al een zeer druk gebruikte fiets- en wandel route.

We pleiten er dan ook voor het plangebied zelf optimaal doorwaadbaar te maken voor fietsers en voetgangers en zodoende alle nieuwe functies en alle functies binnen het plangebied te verbinden met elkaar. Het Kanaaleiland kan een schakel zijn tussen de Vesten rondom Brugge en de Vaartdijkstraat. Om dit optimaal te kunnen realiseren moet een nieuwe brugconstructie over de dode zijarm van het Kanaal voorzien worden.

6.12 Studie R30

In 2012 schreef het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), mede op vraag van Stad Brugge, een studieopdracht "R30 Brugge - Studieopdracht voor de opmaak van een visienota voor de herinrichting van de R30 tussen kmpt 4,200 en kmpt 6,940" uit. Het projectgebied van de R30 is afgebakend door het stuk tussen de Gentpoort (kruispunt met de N337) tot net voorbij de Buffelbrug (tot aan de spoorbrug over de Bevrijdingslaan). Deze studie werd eind 2015 afgerond.

De studiezone omvat dus het drukste deel van de R30 rondom Brugge. Niet alleen sluiten de 2 primaire II wegen (Koning Albert I-laan en Bevrijdingslaan) vanaf het hoger wegennet erop aan, er wordt ook het station gepasseerd waar meerdere vervoerswijzen samenkomen. De verschillende functies van en langs de weg, de elkaar vlug opvolgende kruispunten, de bruggen over het kanaal,... maken dat het functioneren van de weg zeker op piekmomenten veelvuldig wordt verstoord.

Ook de Hoge Katelijnebrug en de aansluiting op de Vaardijkstraat en Kanaaleiland maken deel uit van de studie.

Op de Hoge Katelijnebrug worden de huidige 2x2-rijstroken behouden. Tussen de Katelijnepoort en de stationsomgeving wordt een busbaan toegevoegd richting station. Van het station richting Katelijnepoort wordt een busbaan toegevoegd na de topboog. Deze busbaan dient dan als aanloopstrook voor de aanwezige bypass ter hoogte van het kruispunt Katelijnepoort.

Omwille van de beperkte afstand tot de tunnelmond van de nieuwe tunnel ter hoogte van de stationsomgeving en een voor AWW ongewenste snelle opeenvolging van kruispunten, is linksafslaand verkeer vanuit de Vaardijkstraat op de R30 niet mogelijk. De aantakking van de Vaardijkstraat op de R30 gebeurt dus volgens het 'rechts in, rechts uit'-principe, zoals ook op vandaag het geval is. In de nieuwe situatie zal de Vaardijkstraat ingereiden kunnen worden vanaf de ovonde boven de tunnel. Maar door een verbeterde verbinding van de Vaardijkstraat met het bestaande verkeerscomplex van het Kanaaleiland kan de R30 in alle richtingen wel bereikt worden. Het Kanaaleiland blijft dus een goed ontsloten site.



Figuur 38: Uittreksel ontwerp visie R30 deel station - Baron Ruzettelaan (bron: studie R30 door AWW)

6.13 Studie Brugge Zuid

De voornaamste aanleiding van deze studie is de vernieuwing van de verbinding over het Kanaal Gent-Oostende ter hoogte van de Steenbruggebrug. Deze vernieuwing kadert in het project voor de Doortocht van Brugge. Dit onderzoek wil een antwoord bieden op de vraag naar de ruimtelijke en verkeerskundige ontwikkelingsmogelijkheden voor de volledige zone Brugge Zuid.

De studie verkent een aantal ruimtelijke ontwikkelingsscenario's, opgebouwd vanuit de functionele invulling van de site (programmatische visie) en ruimtelijke configuratie (ruimtelijke visie). Deze studie onderzoekt de ontwikkeling voor vier deelgebieden (Ten Briele, de stationsomgeving, het Kanaaleiland en het Rangeerstation).



Figuur 39: Plangebied van de studie

6.13.1 Kanaaleiland

De ontwikkelingsmogelijkheden van het Kanaaleiland worden onderzocht in een SWOT-analyse, vertrekkend vanuit volgende uitgangspunten:

- De integratie van een nieuwe cactusclub op het Kanaaleiland
- De eventuele inplanting van een grootschalige stedelijke functies op de plek
- Onderzoek naar de toekomstmogelijkheden van de jachthaven

Het Kanaaleiland heeft grote potenties om een rol als stedelijke onthaalfunctie te vervullen als verlengde van de busstop/parkeerplaatsen en het Minnewaterpark. Het kan daarom een meerwaarde zijn om het maaiveld maximaal als groene publieke recreatieve zone in te richten. Eén van de conclusies hierbij is in ieder geval dat de grote ruimte-inname van het op- en afrittencomplex op vandaag afbreuk doet aan de (potentiële) ruimtelijke kwaliteiten van de plek.

Als tweede vormt het Kanaaleiland een cruciale link tussen de binnenstad en de -publieke groenzone langs het water-ter hoogte van- Ten Briele.

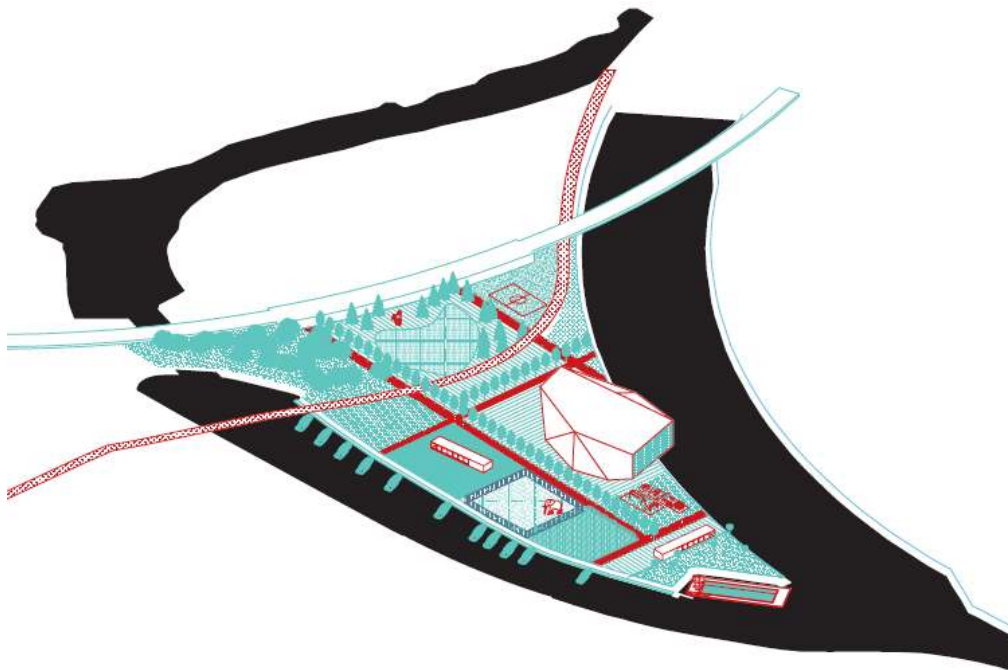
Tenslotte kan het Kanaaleiland een belangrijke rol opnemen als groene long voor de stad Brugge. Er is immers weinig groene ruimte in de binnenstad.

In het ontwerp onderzoek werd bekeken hoe het Kanaaleiland op korte en lange termijn zou kunnen ontwikkelen. Daarbij werd vanuit de opgave de inplanting van de Cactusclub en eventueel een grootschalige stedelijke activiteiten met aanverwanten op basis van een opgegeven programma van eisen volwaardig bestudeerd.

De integratie van grootschalige stedelijke functies op het Kanaaleiland lijkt op deze plek minder interessant dan op de andere onderzochte locaties binnen de studie. Concreet ontwerp onderzoek naar de implementatie van culturele of andere stedelijke functies als alternatief grootschalige stedelijke functies –in een groene omgeving –viel niet binnen het kader van deze studie. Dit betekent dus niet dat deze niet mogelijk zouden zijn. Op basis van het geleverde onderzoek kunnen we wel een aantal krachtlijnen aanreiken die sturend zijn voor een verdere kwalitatieve ontwikkeling van het Kanaaleiland. Die bieden dan als het ware het raamwerk voor de gebruiksruijme van ontwikkelingen (zoals toeristisch-recreatieve, culturele of gemengde residentiële activiteiten):

1. Versterken van groen en publiek karakter van het Kanaaleiland: Ontwikkelingen op het Kanaaleiland moeten zich inpassen in een robuust groenblauw netwerk. De relatie tussen de gebruiksruijme en de groenblauwe structuur is daarbij essentieel.

2. Versterken van het recreatieve/toeristische karakter: opnemen, met die randvoorwaarde dat het gaat over buitenrecreatie. Deze tweede randvoorwaarde mag immers de eerste niet hypothekeren.
3. Beperken van de mobiliteit op het eiland zelf: grootschalige stedelijke functies, museum of congrescentrum of andere stedelijke functies zoals wonen op het Kanaaleiland genereren verkeer en parkeerdruk. Deze druk wordt bij voorkeur niet opgevangen op het Kanaaleiland zelf, om verkeer daar te beperken en wordt bij voorkeur gekoppeld aan de ontwikkelingen aan de stationsomgeving. Veel van de parkeerplaatsen aan de stationsomgeving zullen vooral 's avonds en 's nachts gebruikt worden door toekomstige bewoners van 'Groen Brugge'. In gebruik van de parkeerplaatsen valt er dus een dubbel gebruik te overwegen met beurs-, congres- of museumbezoekers, die hoofdzakelijk overdag willen parkeren. Een ruimtelijke scheiding tussen de parking en het eventuele nieuwe programma zou eveneens betekenen dat grondig moet worden nagedacht over een vlotte, aantrekkelijke en veilige zachte verkeersverbinding tussen de beiden.
4. Bijkomende stedelijke functies dus enkel mogelijk, zolang de drie voorgaande randvoorwaarden gerespecteerd worden.



Figuur 40: Voorstel voor de ontwikkeling van het Kanaaleiland als landschappelijk waardevol museumeiland en volwaardige stadsvestibule.

6.13.2 Aansluiting Vaartdijkstraat - R30

De stedelijke projecten op de kavels 2, 3, 4 en 5 van de stationsomgeving zijn voor het wegverkeer ontsluitbaar op de R30, zij het niet altijd even vlot. Ook grootschalige stedelijke activiteiten kunnen op deze plek afgewikkeld worden.

Op langere termijn is, onafhankelijk van de keuze van een nieuwe zuidelijke verbinding, een optimalisatie van de aansluiting op de R30 aangewezen in functie van een grootschaliger stadsontwikkelingsproject op het Kanaaleiland en eventueel op de noordelijke rand van Brugge Zuid. Ontsluitingsscenario's met het Kanaaleiland als schakel bieden hiervoor een principiële oplossing en versterken ook de interne verbinding in het gebied. Daarnaast zijn er ook mogelijkheden om deze noordelijke rand van Brugge Zuid te ontsluiten via het zuiden. Op deze wijze is geen aanpassing van de aansluiting op de R30 nodig en vormt zich een complementaire (enerzijds vanuit het noorden en anderzijds vanuit het zuiden) maar onafhankelijk van elkaar functionerende ontsluiting van de noordelijke rand van Brugge Zuid. Deze ontsluiting vanuit het zuiden sluit dus niet aan op de R30.

6.13.3 Doorkijkscenario

De ontsluiting van de zone Brugge Zuid is een essentieel onderdeel van de studie. De studie onderzoekt verschillende ontsluitingsmogelijkheden, uitgaande van de bestaande toestand, ingrepen op korte en middellange termijn. Ook een doorkijkscenario op lange termijn wordt meegenomen in de studie.

Focus van het mobiliteitsonderzoek ligt op de aansluiting van de Vaartdijkstraat op de N50 ter hoogte van Steenbruggebrug, de aansluiting van de stationsomgeving op de R30 en de link tussen de R30, het Kanaaleiland en de zone Brugge Zuid.

Op basis van een eerste inschatting van de intensiteiten en met behulp van een statische rekenformule

kan worden aangenomen dat het doorkijkscenario zeker niet onrealistisch is. De ochtendspits zal allicht maatgevend zijn (hier bestaat het risico op doorstromingsproblemen)

Het is wel nog belangrijk enkele zaken uit te klaren:

- Hoeveel verkeer zal het nieuwe kruispunt aantrekken (realistische inschatting obv stadsmodel)
- De doorstroming op ruimere schaal, meer bepaald de interactie met de nabijgelegen kruispunten (toetsing met behulp van een microsimulatie).



Figuur 41: doorkijkscenario ontsluiting Brugge Zuid

Voor het Kanaaleiland en de rechtstreekste ontsluiting van de Vaartdijkstraat op de R30 concludeert de studie dat voor op korte termijn, zolang geen volwaardige ontsluiting van de zone Brugge Zuid is gerealiseerd, de potentie van de plek als hefboomgebied beperkt zal blijven. Om die reden gaat het RUP Kanaaleiland dan ook uit van de bestaande situatie dat wel nog een beperkt bijkomend programma aan kan onder de voorwaarden gesteld in de studie 'Brugge Zuid'.

6.14 Studie Doortocht Brugge

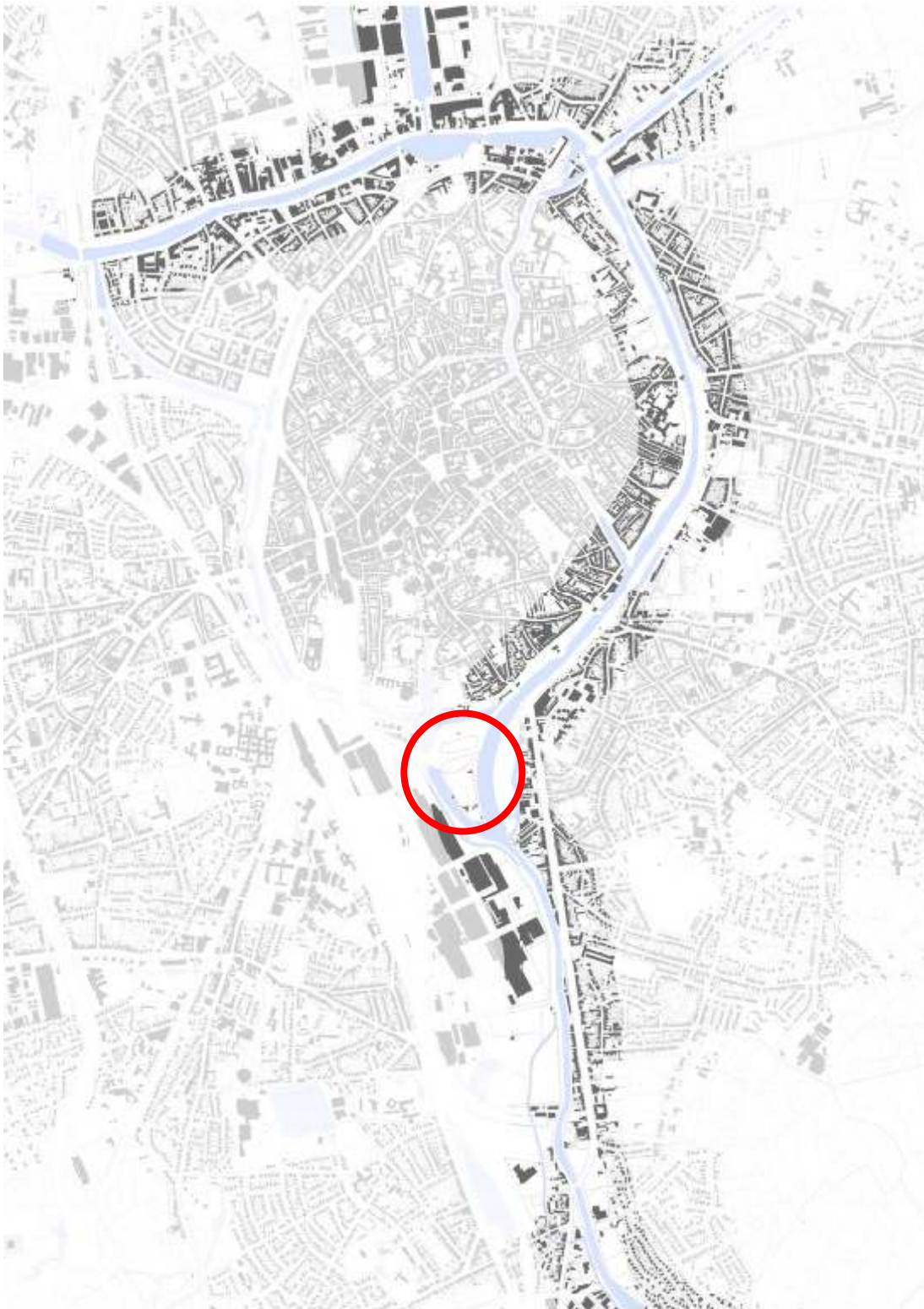
Vlaanderen beschikt over één van de dichtste en meest coherente waterwegennetten van Europa. Een belangrijke troef die Waterwegen en Zeekanaal NV, kortweg W&Z optimaal wil uitspelen als beheerder van de waterwegen in het westen en het centrum van Vlaanderen en van heel wat gronden erlangs.

De studie 'Doortocht Brugge' moet een aantal scenario's onderzoeken voor de binnenvaartontsluiting van de havens van Zeebrugge en Oostende via het kanaal Gent-Oostende, specifiek de knelpunten om de doorvaart rond Brugge mogelijk te maken.

Het project 'Doortocht Brugge' omvat drie deelprojecten, die natuurlijk een onderlinge interferentie vertonen, namelijk:

- deelproject 'vernieuwing Steenbruggebrug'- Dit omvat zowel het vernieuwen van de bestaande brug als de ingrepen nodig voor water- en wegverkeer gelegen in de onmiddellijke omgeving. In concreto wordt de bochtaanpassing net afwaarts Steenbruggebrug (op vandaag al een nautisch knelpunt, ook voor schepen van klasse IV) als volwaardig projectonderdeel meegenomen in de studiefase.
- deelproject 'vernieuwing Dampoortsluis'- Dit omvat het vernieuwen van de Dampoortsluis alsook de ingrepen nodig voor water- en wegverkeer gelegen in de onmiddellijke omgeving. De bocht ter hoogte van de pakhuizen (gistfabriek) net afwaarts de bestaande sluis wordt begrepen als onderdeel van het deelproject 'overige knelpunten van de Doortocht Brugge', maar het kan voor de meeste alternatieven noodzakelijk zijn om dit knelpunt samen met de vernieuwing van de Dampoortsluis uit te voeren (zowel vanuit het aspect van de scheepvaart, als de effecten op de mobiliteit in het algemeen).
- deelproject 'overige knelpunten van de Doortocht Brugge' - Dit omvat de knelpunten die een vlotte scheepvaart op de doortocht Brugge belemmeren in de zone tussen Scheepsdalebrug en de brug van Moerbrugge, met uitzondering van de bochtaanpassing afwaarts Steenbruggebrug, de Steenbruggebrug zelf en de Dampoortsluis.

Het studiegebied voor de doortochtstudie is gesitueerd tussen de Scheepsdalebrug (stroomafwaarts) en de Moerbruggebrug (stroomopwaarts). Het plangebied van het RUP ligt langs het Kanaal en maakt ook deel uit van de studie.

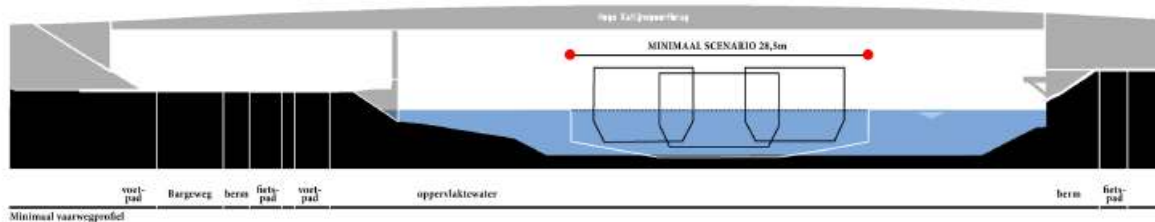


Figuur 42: situering van de doortocht en het plangebied (rode cirkel) RUP Kanaaleiland (bron: studie Doortocht)

Ter hoogte van het plangebied van het RUP Kanaaleiland werd een knelpunt gedetecteerd die de doorvaart voor schepen klasse V bemoeilijkt. De doorvaartbreedte bedraagt op een bepaald punt 56,2 m. Dit punt bevindt zich echter net ten noorden van het plangebied van het RUP, op de scheiding van segmenten 2 en 3 binnen de studie doortocht.

Ter hoogte van het plangebied is het kanaal overall breedte genoeg om zelfs schepen in het maximaal scenario door te laten. De studie Doortocht zal geen negatieve impact hebben op het

RUP. In kader van de studie Doortocht zal men ook een RUP moeten opmaken die het nieuwe tracé zal mogelijk maken. Dit RUP kan, waar nodig, delen van het RUP Kanaaleiland vervangen.



Figuur 43: conceptsneede vaarwegprofiel ter hoogte van plangebied RUP (bron: studie Doortocht)

6.15 Algemeen Beleidsprogramma 2013-2018

In de beleidsprioriteiten uit het 'Algemeen Beleidsprogramma 2013-2018' vinden we enkele actiepunten die we kunnen integreren in het RUP Kanaaleiland of ten minste onderzocht kunnen worden naar hun haalbaarheid:

actiepunt 206. Het Brugs bestuur wil absoluut een nieuwe beurs-/evenementenhal. Een betere locatie dan aan het station, kant Sint-Michiels wordt gezocht, zo mogelijk in combinatie met een voetbalstadion, de Cactuszaal of een congrescentrum.

actiepunt 207. Het stadsbestuur zal zijn volle medewerking verlenen om een congrescentrum te realiseren. Het Brugs bestuur wil zich vandaag niet uitspreken over waar zo'n congrescentrum kan komen. Stad Brugge wenst een rendabel privé-initiatief te ondersteunen door samen alle mogelijkheden te bekijken.

actiepunt 208. Qua locatie voor de realisatie van een nieuwe Cactuszaal kiest het stadsbestuur voor het Kanaaleiland', een site die overigens aansluit op het terrein waar het Cactusfestival plaatsvindt.

actiepunt 209. Open ruimte moet worden ingevuld met creatieve projecten met respect voor de eigenheid van onze stad.

actiepunt 219. Bij de opmaak van RUP's wordt ook rekening gehouden met de rijke aanwezigheid van water op het grondgebied van Brugge. Er wordt via de RUP's nagegaan of wonen aan het water een opportuniteit kan zijn. Daarnaast wordt ook aandacht besteed aan woonondersteunende functies zoals kinderopvang, sport, strijkateliers...

6.16 Stadsontwerp Groen Brugge

In 1997-1998 werd door het Architectenbureau Neutelings Riedijk een studie opgemaakt voor het stationsgebied. Deze studie werd 'Groen Brugge' genoemd.

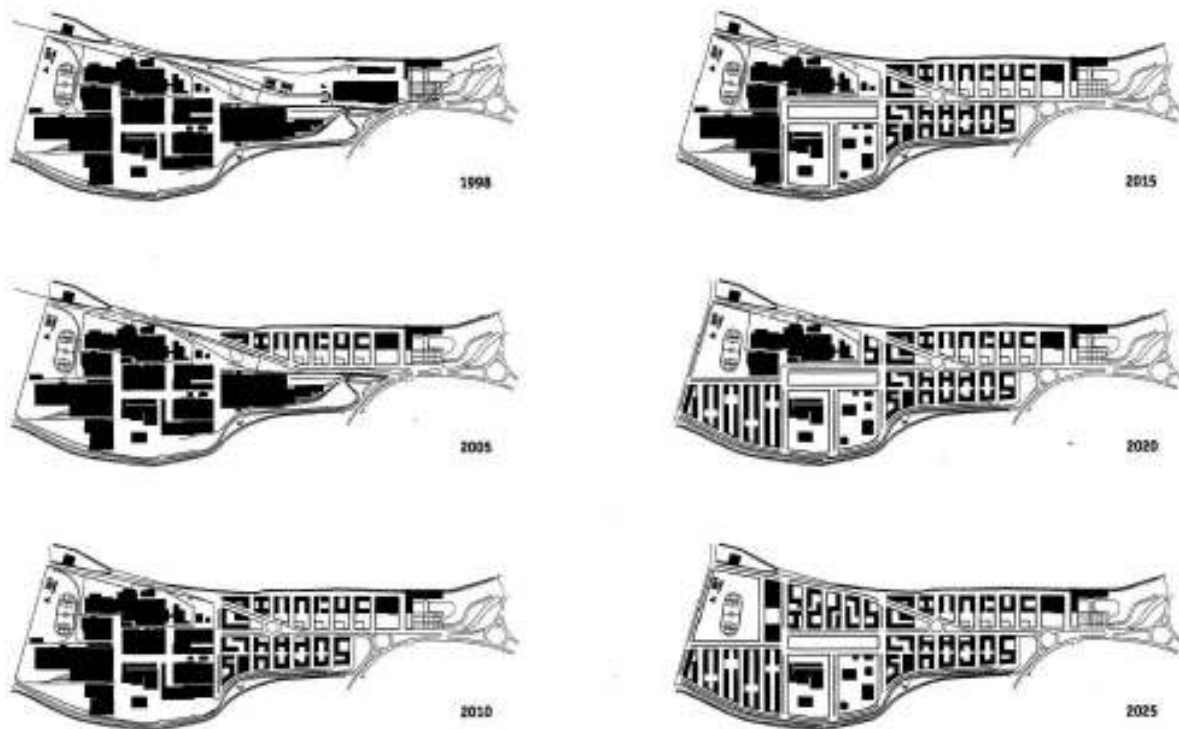
Het betreft hier een studie voor de volledige stationsomgeving die reikt tot Ten Briele. Deze zone heeft een grote potentie voor de Stad Brugge. In dit gebied kan een nieuw Brugge ontstaan voor de volgende generatie, complementair aan het oude Brugge. De studie stelt dat nieuwe grootschalige stedelijke functies, die in andere steden naar de periferie verdwijnen, in Brugge direct tegen het centrum aan een plaats kunnen vinden. Daarmee kan de dreigende uitholling van het centrum een halt toegeroepen worden en kan een nieuwe synergie ontstaan die de stad als geheel versterkt.



Figuur 44: Plan met voorbeeldinvullingen (bron: studie Groen Brugge door Neutelings Riedijk Architecten)

Voor het volledige gebied is een ontwikkelingsmodel voorgesteld, waarbij dit gebied, mocht zich in een verre toekomst ontwikkelingen voordoen, naadloos kan worden aangesloten bij het vernieuwde stationsgebied. De lange termijnvisie die wordt vooropgesteld gaat uit van een status quo van het terrein, waarbij de huidige kaveldeling wordt gebruikt om in verschillende stappen over te gaan tot een nieuw stadsdeel met 5 nieuwe wijken, een centraal openbaar park en wonen aan het water.

De toekomstvisie wordt getekend volgens het patroon van de huidige fabrieksafdelingen. De grenzen tussen deze wijken worden steeds gevormd door brede groen omzoomde straten, zodat er bufferzones blijven tussen industriële activiteiten en andere functies. Er wordt doorheen de site een groene boulevard getrokken die functioneert als hoofdonsluiting voor het gebied. In het middengebied worden een aantal interessante 19^e eeuwse industriële gebouwen behouden en uitgerust met nieuwe functies. Over het gehele gebied wordt een verkavelingspatroon voortgezet zoals dat reeds is ingezet in de eerste fase van het stationsgebied, dit met gelijkaardige straatprofielen. Zo ontstaat één samenhangend stadsdeel, het Nieuwe Brugge, dat een groene wig vormt vanaf Steenbrugge via het stationsgebied tot aan 't Zand.

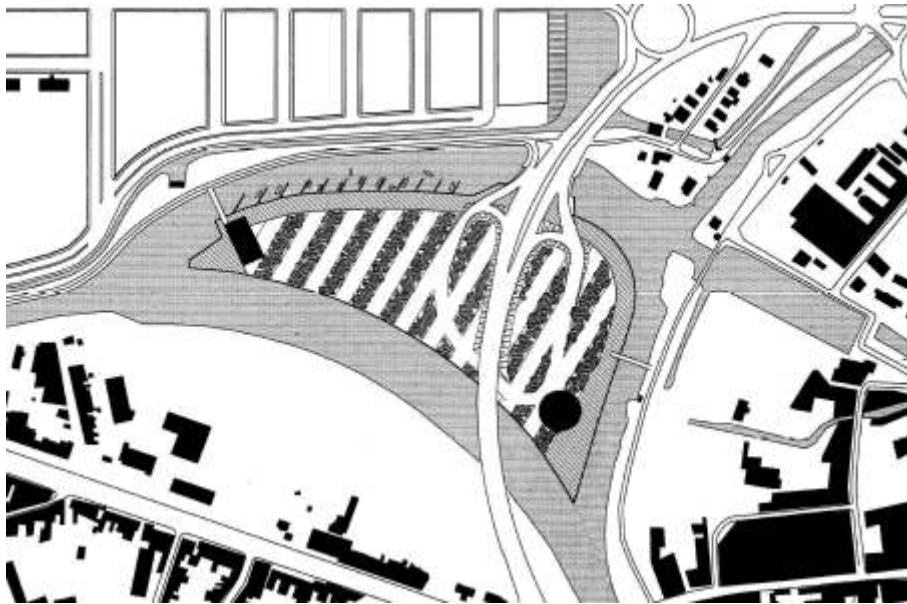


Figuur 45: Stappenplan – toekomstvisie (bron: studie Groen Brugge door Neutelings Riedijk Architecten)

Het Kanaaleiland werd voor 1998 reeds gebruikt als busterminal voor toeristenbussen. Vandaaruit begint de wandelroute via het Minnewater naar de oude stad. Het eiland had dringend een herorganisatie en verfraaiing nodig, zodanig dat de ontvangst van internationale gasten van Brugge met meer allure kan gebeuren, dit was toen in het kader van Brugge 2002.

In het voorstel van Neutelings wordt de opstelling van de bussen gereorganiseerd, zodat een meer efficiënte opstelling met grotere capaciteit ontstaat. Het maaiveld van het Kanaaleiland wordt opnieuw ingericht en bestraat met een aantrekkelijke bestrating in een patroon. In dit patroon wordt ook een nieuwe groenplan gemaakt, waarbij over het hele eiland bomen worden voorzien, die een bladerdak geven waaronder de bussen kunnen staan. Vanaf de Ringweg gezien krijgt het eiland daarmee zijn landschappelijk karakter terug.

Een nieuw onthaalpaviljoen voor toeristen wordt opgericht op de oostelijke punt van het eiland, met info, sanitair en catering voor de busreizigers. De oevers van het eiland worden verfraaid met een wandelsteiger rondom. Deze esplanade kan een schakel worden in de voet- en fietsroute van het centrum richting Oostkamp, middels een nieuwe brug aan de zuidwest zijde. Aan de wandelsteiger worden de aanlegplaatsen voor plezierjachten uitgebreid als aanvulling op de huidige jachthaven. Verder wordt er in het zuidelijke punt van het eiland voor de jachthaven een nieuw clubhuis met restaurant gepland. Daarbij kan ook een halte voor een watertaxi voorzien worden.



Figuur 46: Kanaaleiland nieuwe situatie (bron: studie Groen Brugge door Neutelings Riedijk Architecten)

In navolging van de studie werd het BPA 80 'La Brugeoise' opgemaakt. Dit BPA bestaat uit twee deelplannen. Het deelplan 'Stationsomgeving' en het deelplan 'Ten Briele'. Vandaag is de stad bezig met het deelplan 'stationsomgeving' te herzien in de vorm van een RUP. Hierbij wordt rekening gehouden met volgende aandachtspunten:

- De bestaande situatie – dus uitgaande van het behoud van de bestaande maatvoering en begrenzing van de parking – dient te worden ingetekend;
- De bebouwingmogelijkheden bovenop de bestaande parking moeten worden aangepast i.f.v. de huidige begrenzing van de parking;
- De voorgestelde bouwhoogtes en bezettingen zoals vastgelegd in het huidig BPA moeten worden herzien;
- De mogelijkheid om de A-loten derwijze te ontwikkelen dat het parkinggebouw wordt ingekapseld moet worden voorzien;
- Er dient een alternatieve invulling voor de parking op de 1ste verdieping te worden onderzocht en daartoe moeten mogelijkheden worden voorzien in het RUP.

7 Juridisch kader

7.1 Overzicht

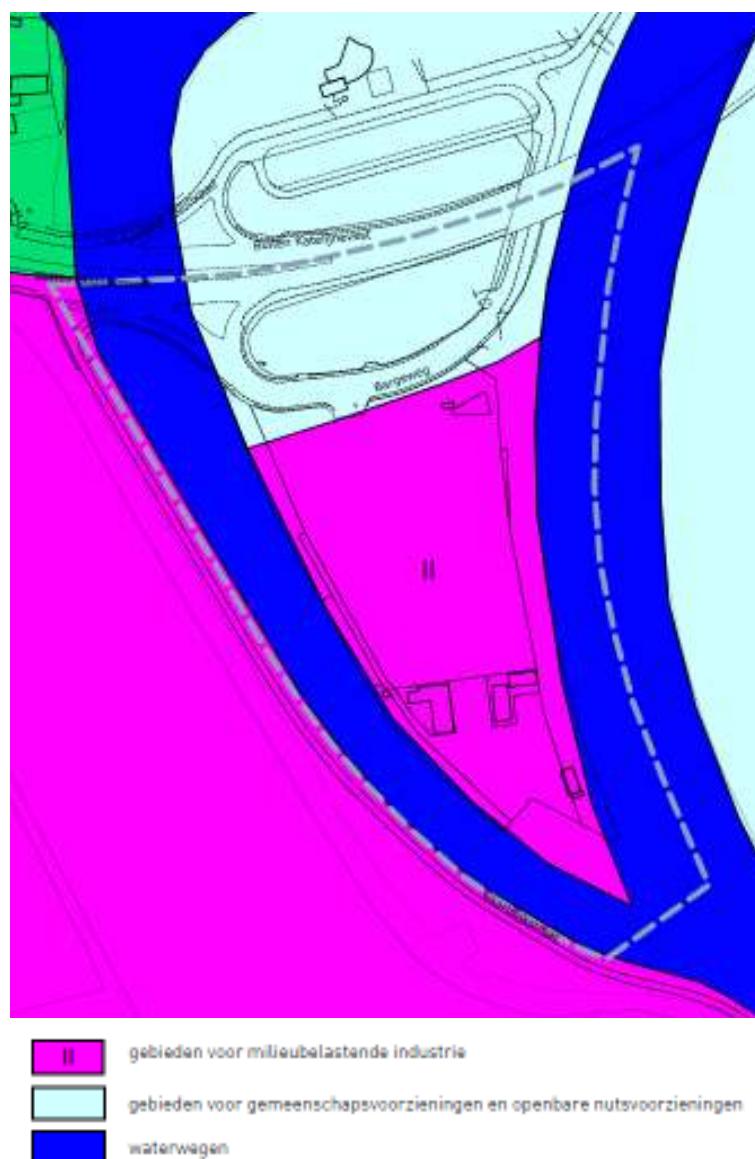
Type	
Plannen van aanleg	
Gewestplan	Brugge – Oostkust (KB d.d. 07.04.1977): deels in gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen, deels in voor milieubelastende industrieën en deel in gebied voor waterwegen
Herbevestigde agrarische gebieden	nee
APA	nee
BPA	5 Flandria (23 december 1993)
Ruimtelijke uitvoeringsplannen	
Gewestelijk RUP	nee
Provinciaal RUP	nee
Gemeentelijk RUP	In opmaak
Verkavelingsvergunningen (geldig)	nee
Beschermde monumenten	Binnen het plangebied is er geen onroerend erfgoed gelegen. Het dichtstbijzijnde relict is gelegen op circa 200 m.
Beschermde stads- of dorpsgezichten	Binnen het plangebied is er geen onroerend erfgoed gelegen. Het dichtstbijzijnde relict is gelegen op circa 200 m.
Beschermde landschappen	Binnen het plangebied is er geen onroerend erfgoed gelegen. Het dichtstbijzijnde relict is gelegen op circa 200 m.
Beschermde archeologische zone	Het plangebied ligt aan de rand van de zone met advies vanaf 2.500 m ² .
Vogelrichtlijngebied	Het dichtstbijzijnde vogelrichtlijngebied is gelegen op circa 4 km van het plangebied.
Habitatrichtlijngebied	Het dichtstbijzijnde habitatrichtlijngebied is gelegen op circa 5 km van het plangebied
VEN	Het dichtstbijzijnde VEN-gebied is gelegen op circa 2 km van het plangebied.
Natuurreservaten	
Beschermingszone grondwaterwinning	Het dichtstbijzijnde waterwingebied ligt op circa 4 km.
Overstromingsgebieden Vlaanderen: risicozone overstromingen	Het plangebied is niet overstromingsgevoelig.
Gewestwegen	Bargeweg R030019 kmpt 0 tot 0.2 R030000 kmpt 5 tot 5.2
Provinciewegen	nee
Buurtwegen	nee
Waterlopen	ja
Onbevaarbaar	Langs het plangebied ligt het Zuidervaartje
Bevaarbaar	Kanaal Gent-Oostende

7.2 Gewestplan

Het plangebied kan opgedeeld worden in een noordelijk en een zuidelijk deel ten opzichte van de Bargeweg. Het deel ten noorden van de Bargeweg ligt overeenkomstig het gewestplan Brugge-Oostkust (KB 07/04/1977) in gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen. Het deel ten zuiden van de Bargeweg ligt in gebied voor milieubelastende industrieën.

Tallose gebouwen en infrastructuren vallen vandaag onder de toepassing van het gebied voor gemeenschapsvoorzieningen; allerlei overheidsgebouwen, scholen, gebouwen en constructies voor nutsvoorzieningen, gebouwen voor erediensten, enzovoort kunnen binnen de bestemming.

De gebieden voor milieubelastende industrieën zijn bestemd voor de vestiging van industriële of ambachtelijke bedrijven. Ze omvatten een bufferzone. Voor zover zulks in verband met de veiligheid en de goede werking van het bedrijf noodzakelijk is, kunnen ze mede de huisvesting van het bewakingspersoneel omvatten. Tevens worden in deze gebieden complementaire dienstverlenende bedrijven ten behoeve van de andere industriële bedrijven toegelaten, namelijk: bankagentschappen, benzinstations, transportbedrijven, collectieve restaurants, opslagplaatsen van goederen bestemd voor nationale of internationale verkoop.

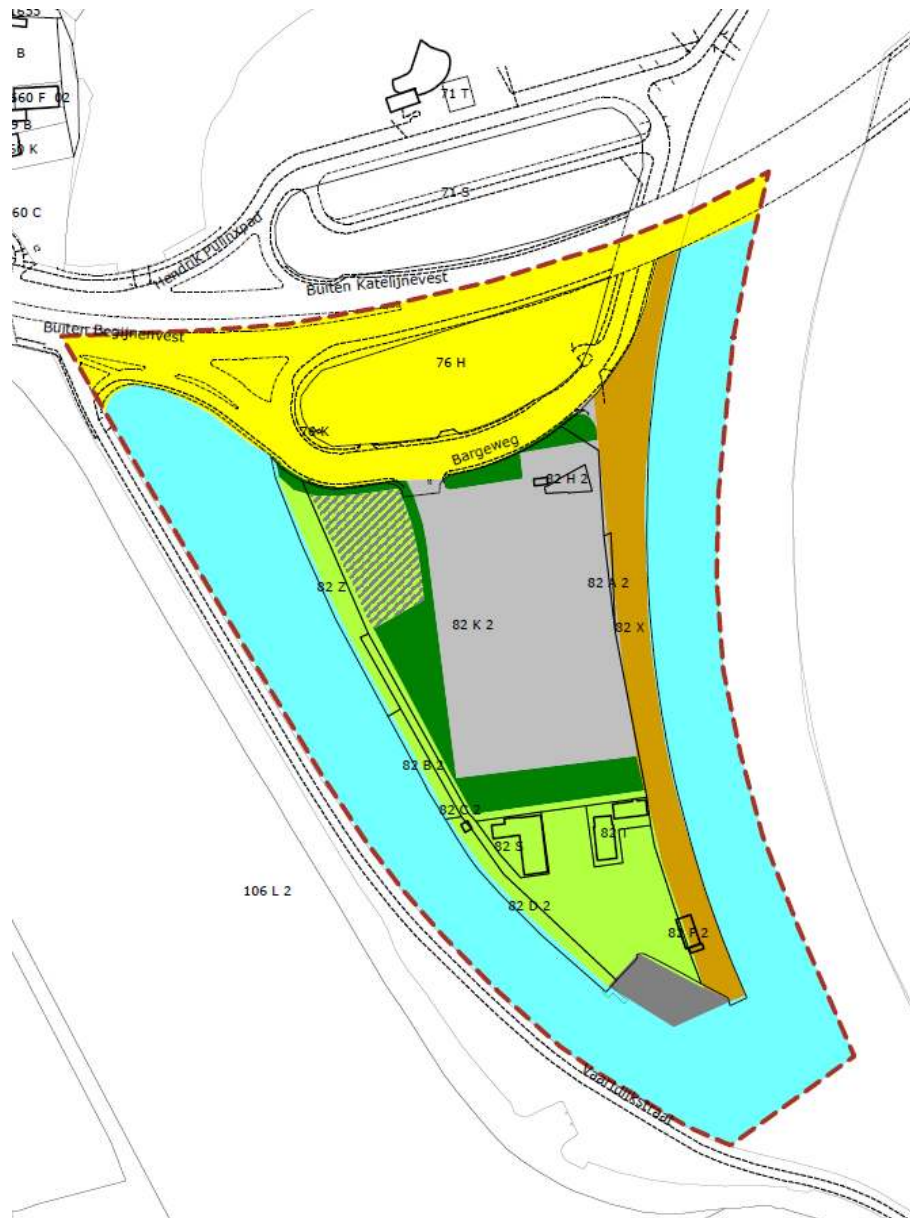


Figuur 47: Ligging van het plangebied t.o.v. het gewestplan

7.3 Bijzonder Plan van Aanleg

Het voorliggend RUP moet het vigerende BPA Flandria (goedgekeurd d.d. 23/12/1993) vervangen. Het BPA beschrijft centraal en in het noorden van het plangebied voornamelijk parking en bijhorende wegenis. Enkel nutsgebouwtjes in functie van deze parking (toiletten, infostands, etc.) mogen opgericht worden met maximum 1 bouwlaag en hellend dak.

In het westen en in het zuiden van het plangebied liggen er zones voor sport, groen, recreatie en/of een openbare bestemming. Het maximum aantal bouwlagen bedraagt 2 met een hellend dak. Het bouwvolume dat binnen de hierboven vermelde voorschriften gerealiseerd wordt, dient tevens geïntegreerd te zijn in de omgeving. Bij de beoordeling van de architectuur en de volumes wordt rekening gehouden met de visuele relatie tussen de bouwwerken, de directe omgeving en de nabijgelegen stadsvesting teneinde de visuele hinder vanaf de stadsvesting te beperken. Ten opzichte van het kanaal dient men een bouwvrije strook te respecteren van 10 meter.



Figuur 48: Weergave van het vigerende BPA Flandria

7.4 Gewestelijk RUP

7.4.1 Afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge

Ruimtelijke concepten

Voor de ruimtelijke concepten werd de bestaande ruimtelijke structuur als uitgangspunt genomen. Het geheel van concepten geeft de ontwikkelingsrichting voor het regionaalstedelijk gebied aan.

- Stationsomgeving als strategisch vervoers- en activiteitenknooppunt.

De stationsomgeving wordt als multi-modaal vervoersknooppunt ontwikkeld en als strategische locatie voor kerngebonden regionaal stedelijke en stedelijke voorzieningen verder uitgebouwd. De complementariteit van de verschillende vervoerswijzen (trein, bus, auto, langzaam verkeer) wordt maximaal ingezet. De beschikbare ruimte dient dan ook intens benut te worden voor personeels- en bezoekersintensieve activiteiten. De omgeving van het station beschikt over ruime potenties voor de vestiging van kantoren, diensten en (grootschalige) (woon)voorzieningen zowel in de directe stationsomgeving als ter hoogte van het Kanaaleiland.



- De expresweg N31 als drager van verzorgende en economische activiteiten van regionaalstedelijk niveau.
- Vier radiale invalswegen als structurerende elementen binnen het regionaalstedelijk gebied.
- Stadsring als structurerend element

Strategische locaties langs de stadsring worden geoptimaliseerd. Daarbij gaat het op vandaag om de stationsomgeving en de omgeving van de Sint-Pieterskaai. Deze laatste (en veemarkt) wordt geoptimaliseerd volgens het huidige functioneren in functie van grootschalige handel.



- Groene gordel als aaneengesloten drager van open ruimte-activiteiten.
- Kernstad met "satellieten"

Hypothese van de gewenste ruimtelijke structuur

De verschillende aan elkaar complementaire concepten worden samengebracht in de gewenste ruimtelijke structuur. Deze gewenste ruimtelijke structuur geeft de structuur aan voor de nodige bijkomende stedelijke activiteiten.

Volgende elementen zijn van belang voor onderhavig RUP:

Wonen

De deelgemeenten Assebroek, Sint-Andries, Sint-Kruis, Sint-Michiels en (in mindere mate) Koolkerke zijn vanuit de binnenstad radiaalsgewijs gegroeid langs de invalswegen door een stelselmatige invulling van de achterliggende gronden. Het begeleiden en structureren van de invulling van de taakstelling is hier de eerste opdracht. Belangrijk hierbij is de aandacht voor de omgeving: de waardevolle open ruimten dienen open gehouden te worden. Anderzijds kan er plaatselijk, en dan vooral in de nabije omgeving van de invalswegen, een bepaalde mate van verdichting (o.a. door meergezinswoningbouw) nagestreefd worden.

Er dienen maatregelen getroffen te worden om de barrièrewerking van de Expresweg N31 in het woonweefsel van Sint-Andries en Sint-Michiels zoveel mogelijk in te perken. Over de ondertunneling van de N31 heen kunnen voorzieningen worden ontwikkeld die een band tussen de wijken creëren.

Gezien de structurerende werking van de invalswegen door de stedelijke wijken, wordt in de nabije omgeving ervan verweving van wonen en stedelijk wijkniveau overschrijdende activiteiten aanvullend aan het wonen, verder nagestreefd. De omgeving van deze invalswegen is namelijk vlot bereikbaar vanuit elke plek van de stedelijke wijken maar kan ook, wegens de verbindingfunctie van deze invalswegen binnen het stedelijk gebied, vlot bereikt worden vanuit de perifere kernen en vanuit de binnenstad. Door de capaciteit van de wegen te verhogen door er openbaar vervoersassen van te maken wordt verdere verdichting ook mogelijk.

Strategische projecten en strategische acties wonen

Onder strategische projecten worden projecten, maatregelen en acties begrepen, die inhoudelijk en qua tijdshorizon prioritair zijn en minstens in de planperiode worden aangevat en die een bijzondere aanpak en inzet van de actoren vereisen, bij voorkeur in het kader van een specifieke organisatiestructuur. Het doel van de projecten bestaat in het geven van een impuls aan de stadsvernieuwing.

Het kan zowel gaan om geïntegreerde projecten binnen een specifiek gebied, projecten vanuit een specifieke deelstructuur (wonen, bedrijvigheid,..) en/of projecten met een belangrijke ruimtelijke samenhang.

Het hoofdstation Brugge is het belangrijkste openbaar vervoersknooppunt van het regionaal stedelijk gebied, op korte afstand van het centrum van Brugge gelegen (met een kwalitatieve wandelroute tussen beide) en derhalve een uitgelezen locatie voor een verweving van stedelijke activiteiten zoals de vestiging van kantoren, onderwijsconcentraties, grootschalige voorzieningen zoals bijvoorbeeld een cinemacomplex, beurszalen, fuifzaal, karting...), (jeugd)hotel, wonen ... Gelet op de grote potenties van de ruimere stationsomgeving, waartoe ook het "Kanaaleiland" kan gerekend worden, zijn meerdere projecten binnen het strategisch project mogelijk.

Neutelings-Riedijk architecten maakte een stadsontwerp die de ruime potenties van de stationsomgeving bloot legt. Het gedeelte dichtst aansluitend bij het station zelf, ter hoogte van de parkeerplaats, werd omgezet in een BPA.

De relatie met het centrum van de stad is op vandaag reeds kwalitatief, ook voor de zachte weggebruiker. De relatie station-kanaaleiland voor de zachte weggebruiker moet echter veiliger en kwalitatiever worden.

Bedrijvigheid

Uitbouwen van een toplocatie voor kantoren rond het station van Brugge. De potenties van de stationsomgeving (inclusief de directe omgeving) moeten maximaal worden benut. Hierbij wordt zo veel mogelijk ingespeeld op het bereikbaarheidsprofiel (openbaar vervoer) van deze plek. Het is daarom een belangrijke en prioritaire locatie voor een gemengde ontwikkeling van kantoren, voorzieningen en woningen. Het realiseren van een dynamische omgeving rond het station vormt een uiterst belangrijk element in het streven naar een meerwaarde voor het regionaal stedelijk gebied.

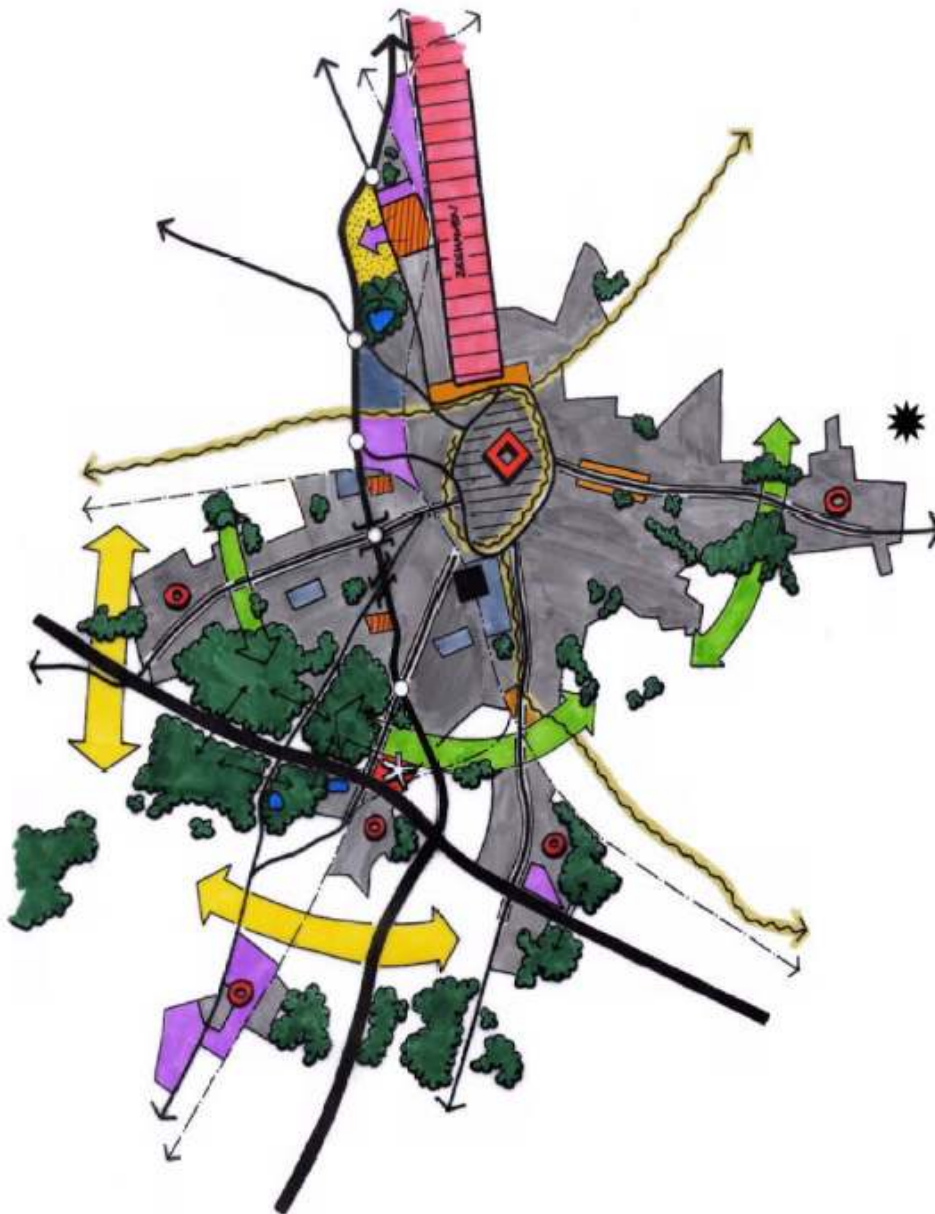
Belangrijk hierbij is dat de verschillende actoren het potentieel aan ruimte zo snel en efficiënt mogelijk activeren en zo nodig de bestaande juridisch-stedenbouwkundige randvoorwaarden bijsturen. Zo kan ook gedacht worden aan een haalbaarheidsonderzoek dat direct de projectontwikkeling kan ondersteunen.

Grootschalige voorzieningen

De gewenste structuur voor grootschalige voorzieningen is gebaseerd op een zo groot mogelijke multimodale bereikbaarheid. Nieuwe grootschalige locaties moeten een plek vinden in de omgeving van het station, hét stedelijk openbaar vervoersknooppunt, en in tweede instantie ter hoogte van de binnenhaven, voor zover deze niet in het zeehavengebied opgenomen worden.. Ter hoogte van bestaande grootschalige voorzieningen, gekoppeld aan de N 31, een invalsweg of een stadsring (Sint-Pieterskaai) kunnen ontwikkelingen van de bestaande voorzieningen verder uitgebouwd worden. Het fietsroutenetwerk in het Brugse wordt zoveel mogelijk gekoppeld aan de gewenste structuur voor grootschalige voorzieningen.

Stationsomgeving.

Met de stationsomgeving wordt bedoeld: het station van Brugge en de ruimere omgeving van het station waartoe behoren: het Kanaaleiland, het gebied ter hoogte van de parkeerplaats en de onderwijs- en kantoor sites nabij het station ter hoogte van het noordelijk deel van de Koning Albert I-laan. De ontsluiting voor het verkeer gebeurt via de invalsweg Koning Albert I-laan en de stadsring die geënt zijn op de N 31. Met de fiets en het openbaar vervoer is de stationsomgeving vanuit alle hoeken van het regionaal stedelijk gebied perfect bereikbaar. De potenties van deze locatie, in de directe nabijheid van de binnenstad, de toeristische driehoek en het culturele hart rond het concertgebouw dienen maximaal benut voor grootschalige voorzieningen op stedelijk niveau.



Figuur 49: Hypothese van de gewenste ruimtelijke structuur van het regionaalstedelijk gebied Brugge (bron: toelichtingsnota GRUP "Afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge")

Bestemmingsplan

Het plangebied is volledig gelegen binnen de afbakeningslijn van het regionaalstedelijk gebied Brugge, maar is niet gelegen binnen een afzonderlijk deelgebied waardoor de stedenbouwkundige voorschriften van het vigerende bestemmingsplan blijven gelden.

7.5 Verkavelingsvergunningen

Binnen het plangebied van het RUP zijn geen goedgekeurde verkavelingen gelegen.

7.6 Speciale beschermingszones

7.6.1 Vogelrichtlijngebied

Binnen het plangebied van het RUP is er geen volgerichtlijngebied

7.6.2 Habitatrichtlijngebied

Binnen het plangebied van het RUP is er geen habitatrichtlijn

7.7 Vlaams Ecologisch Netwerk

Het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN) is een selectie van waardevolle en gevoelige natuurgebieden in Vlaanderen. Het zijn die gebieden waar natuurbehoud en natuurontwikkeling op de eerste plaats moeten komen om de Vlaamse natuur duurzaam in stand te kunnen houden. De Vlaamse overheid voert daarom in die gebieden een beleid dat is gericht op het behoud, het herstel en de ontwikkeling van de natuur en het natuurlijk milieu.

In het plangebied zijn er enkele gebieden geselecteerd die onderdeel uitmaken van het VEN.

7.8 Natuurreservaten

Binnen het plangebied van het RUP is er geen natuurreservaat gelegen.

7.9 Gewestwegen

De R30 is de ringweg rond het centrum en is de enige gewestweg binnen het plangebied. Hij fungeert als stadsring en is ongeveer 8,75 km lang. De ring volgt grotendeels het tracé van de oude vesten, behalve tussen de Boeveriepoort en de Bevrijdingslaan, waar hij over de bedding van de vroegere spoorlijn Brugge - Oostende/Zeebrugge/Knokke loopt. Aan de oost- en noordrand van de binnenstad loopt de weg parallel met het Kanaal Gent-Brugge-Oostende die de ringvaart vormen.. Ten hoogte van het plangebied loopt de ring over het Kanaal Gent-Brugge-Oostende, dit via de Katelijnebrug.

De R30 heeft voor het grootste deel 2x2 rijstroken; op enkele stukken zijn er echter een vijfde en zesde rijstrook voorzien voor busverkeer. De Sint-Pieterskaai bestaat dan weer uit een 2x1-weg voor doorgaand verkeer en een afgescheiden ventweg voor plaatselijk verkeer in westelijke richting.

7.10 Provinciewegen

Er bevinden zich geen provinciewegen in het plangebied van voorliggend RUP.

7.11 Buurtwegentoets

Binnen de contour van het RUP liggen 2 buurtwegen, weg nr. 19 en weg nr. 32. Beide buurtwegen zijn in de loop der tijd verdwenen. Er moeten geen buurtwegen opgenomen worden.

Aansluitend bij het plangebied zijn de Baan van Brugge naar Ronse (Baron Ruzettelaan), weg nr. 21 (Lappersfortstraat) en de weg nr. 6 (Vaartdijkstraat) gelegen.



Figuur 50: Aanduiding buurt- en voetwegen (bron: Atlas der Buurtwegen)

7.12 Aanwezigheid van openbaar vervoer

Het plangebied ligt in de nabijheid van het station van Brugge, een multimodaal verkeersknooppunt. Het hoofdstation van Brugge is gelegen aan de zuidkant van de ring. Het vormt een knooppunt voor de verschillende spoorverbindingen. Ook de bussen van De Lijn hebben een halte aan het station.

Als centrumstad kent Brugge een stervormig net van buslijnen vanuit de regio. Deze streeklijnen volgen de stadsring en bedienen het station. Recentelijk zijn er ook frequente voorstadslijnen ingevoerd tussen Brugge-Oostkamp, Brugge-Jabbeke en Brugge-Zedelgem (om de 20 minuten). Een net van stadslijnen verbindt de omliggende wijken en deelgemeenten met het centrum. Alle stadsbussen rijden langs het station, 't Zand en de Markt (of de Biekorf in de andere richting). De stadsbussen rijden in Brugge om de 20 minuten, zodat alle haltes minstens om de 20 minuten bediend worden. Op trajecten met een dubbele bediening, is er zelfs een bus om de 10 minuten. Buiten de bushaltes aan het station zijn er vlak aan het plangebied nog enkele bushaltes. De dichtstbijzijnde haltes zijn gelegen aan de afrit van de Bargeweg aan de R30 en op het Bargeplein.



Figuur 51: Bushaltes 'De Lijn' (bron: GEOpunt)

8 Decreet integraal waterbeleid – watertoets

8.1 Watertoets

De watertoets is in voege sinds 24 november 2003, de datum waarop het decreet Integraal Waterbeleid in werking trad.

Artikel 8 van het decreet van 18 juli 2003 betreffende het algemeen waterbeleid legt bepaalde verplichtingen op die de watertoets worden genoemd. De watertoets bestaat erin onderzoek te doen naar de effecten van het project op de waterhuishouding. Schadelijke effecten moeten zoveel mogelijk worden beperkt en, indien dit niet mogelijk is, worden hersteld of, in de gevallen van de vermindering van de infiltratie van hemelwater of de vermindering van ruimte voor het watersysteem, gecompenseerd.

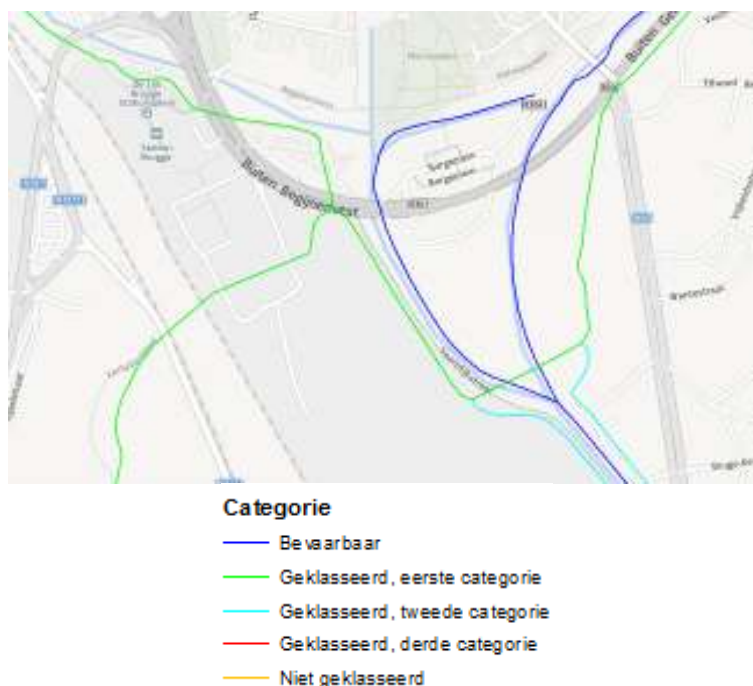
Op 25 mei 2007 werd het decreet aangepast.

Op 1 november 2006 trad het uitvoeringsbesluit van de watertoets (goedkeuring VI. Regering op 20 juli 2006) in werking. Het besluit bevat nadere regels over de toepassing van de watertoets, zowel voor vergunningen als voor plannen. Het besluit is richtinggevend voor de overheden die een vergunning moeten afleveren. Het geeft aan wanneer een adviesvraag relevant is voor de toepassing van de watertoets en aan welke waterbeheerder men dat advies kan vragen.

In 2010 en 2011 werd de toepassing van de watertoets geëvalueerd. Hieruit bleek dat, om van de watertoets een krachtiger instrument te maken o.a. in de strijd tegen wateroverlast, het besluit moest aangepast worden. Op 14 oktober 2011 keurde de Vlaamse Regering een aanpassing van het uitvoeringsbesluit goed. Dit aangepaste besluit is in werking getreden op 1 maart 2012.

8.1.1 Waterlopen

Het plangebied maakt onderdeel uit van het Bekken Brugse Polders. Het plangebied wordt in het oosten en westen afgebakend door respectievelijk het Kanaal Gent-Brugge-Oostende en de zijarm van het Kanaal dat vandaag gebruikt wordt als jachthaven en die overgaat in het Minnewater. Zowel het Kanaal als de zijarm zijn gecategoriseerd als bevaarbaar.



Figuur 52: Categorisering waterlopen (bron: GEOpunt)

8.1.2 Beschermingszone grondwaterwinning

Er is geen grondwaterwinning binnen het plangebied van voorliggend RUP.

8.1.3 Erosiegevoeligheid

De afbakening van de erosiegevoelige gebieden heeft tot doel om belangrijke wijzigingen in bodemgebruik, die mogelijk aanleiding kunnen geven tot versnelde afstroming van oppervlaktewater van hellingen en tot afspoeling van bodemdeeltjes, voorafgaandelijk aan een vergunning of de goedkeuring van een plan of programma, voor advies voor te leggen aan de afdeling landbouwontwikkeling van het Vlaams gewest.

In de omgeving van het plangebied komen in beperkte mate erosiegevoelige gebieden voor: het betreft het talud van de spoorweg en het talud van de stadsring R30.

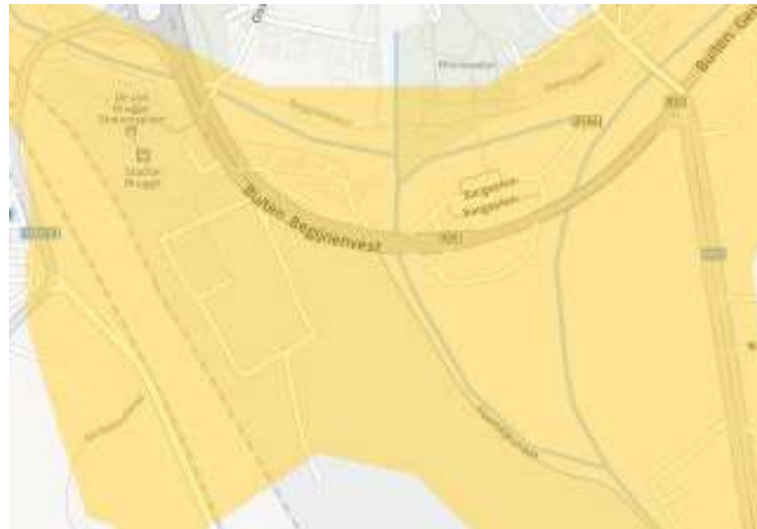


Figuur 53: Erosiegevoelige gebieden in de directe omgeving van het plangebied (bron: GEOpunt)

8.1.4 Grondwaterstromingsgevoelige gebieden

De kaart met de gebieden die gevoelig zijn voor grondwaterstroming ten behoeve van de watertoets werd opgemaakt om te kunnen nagaan in welke gebieden er minder of meer aandacht moet uitgaan naar de effecten van ingrepen op de grondwaterstroming. De richtlijnen voor de watertoets houden rekening met een differentiatie van Vlaanderen in 3 types van gebieden, volgens de aard van gevoeligheid voor grondwaterstroming.

Op het vlak van grondwaterstromingsgevoeligheid is het plangebied over haar volledige oppervlakte zeer gevoelig voor grondwaterstroming (type 1).



Figuur 54: Grondwaterstromingsgevoelige gebieden in de directe omgeving van het plangebied (bron: GEOpunt)

8.1.5 Infiltratiegevoeligheid

De kaart met de infiltratiegevoelige bodems ten behoeve van de watertoets werd opgemaakt om te kunnen nagaan in welke gebieden er relatief gemakkelijk hemelwater kan infiltreren naar de ondergrond. Infiltratie van hemelwater naar het grondwater is belangrijk omdat daardoor de oppervlakkige afstroming en dus ook de kans op wateroverlast afneemt. Bovendien staat infiltratie in voor de aanvulling van de grondwatervoorraden en zodoende voor het tegengaan van verdroging van watervoerende lagen en van waterafhankelijke natuur. De kaart met infiltratiegevoelige bodems en behoeve van de watertoets werd afgeleid van de bodemkaart. Ze bestaat uit twee types gebieden:

- Gebieden met de infiltratiegevoelige bodems
- Gebieden met de niet-infiltratiegevoelige bodems

Het plangebied is over haar volledige oppervlakte niet infiltratiegevoelig.



Figuur 55: Infiltratiegevoelige gebieden in de directe omgeving van het plangebied (bron: GEOpunt)

8.1.6 Overstromingsgevoelige gebieden

Deze kaart geeft de overstromingsgevoelige gebieden weer. De kaart bevat de effectief overstromingsgevoelige gebieden (donkerblauwe laag) en de recent overstromde gebieden (licht blauw).

Zoals de kaart aan geeft komen er geen overstromingsgevoelige gebieden voor in het plangebied.



Figuur 56: Risicozones voor overstromingen in de directe omgeving van het plangebied (bron: GEOpunt)

9 Gewenste ontwikkeling

9.1 Basisopzet

Het Kanaaleiland is vandaag een site die weinig aansluiting vindt op zijn onmiddellijke omgeving. Omwille van zijn strategische ligging, bevestigd in alle beleids- en juridische plannen, vraagt de site om een kwalitatieve nabestemming.

Bij de gewenste ontwikkeling zoeken we tevens naar een kwalitatieve inrichting voor het eventuele verdwijnen van enkele bestaande structuren en functies. Zo werd het gedeelte van het Kanaaleiland waar op vandaag de mobilhomeparking voor kort verblijf gesitueerd is recent aangekocht door de stad. De denkpiste is lopende om op deze locatie een nieuwe Cactuszaal te realiseren. Het nadeel is dat er door de huidige configuratie van het gebied weinig sociale controle is op deze plek. Er moet gezocht worden naar een invulling en programmatie voor de site die tegemoet kan komen aan het tekort van sociale controle en de site tot een aantrekkelijke levendige nieuwe stadswijk kan transformeren.

In het zuiden van het plangebied liggen twee bestaande watersportverenigingen, binnen het nieuwe RUP krijgen deze voldoende mogelijkheden om hun bestaan te garanderen en hun werking te kunnen optimaliseren.

De basisopzet van het RUP wordt d.m.v. volgende doelstellingen uitgewerkt:

1. Jeugdvoorzieningen/ gemeenschapsvoorzieningen (Cactus Club)
2. Jachthaven
3. Bijkomende functies en synergie met de omgeving

De diverse doelstellingen worden hierna meer gedetailleerd beschreven en gemotiveerd.

9.2 Toelichting doelstellingen

9.2.1 Jeugdvoorzieningen/ gemeenschapsvoorzieningen (Cactus Club)

Sedert 2004 is de Cactus Muziekcentrum met haar concertwerking gelokaliseerd in de Magdalenazaal (MaZ) na het verlaten van hun vorige locatie in de Sint-Jakobsstraat.

Vandaag is het beheer en de uitbating van de MaZ in handen van het Stedelijk Cultuurcentrum, dat haar eigen programmering met dans – theater – muziek daar organiseert. Naast het Stedelijk Cultuurcentrum heeft ook het amateurtheatergezelschap De Valk zijn vaste plaats in het MaZ en wordt de zaal ook verhuurd aan tal van andere socio-culturele organisaties uit de regio.

Door deze drukke bezetting van het centrum biedt de MaZ onvoldoende mogelijkheden om de werking van een muziekcentrum zoals Cactus vzw te garanderen. In het concertcircuit moet men kunnen rekenen op een grote flexibiliteit en moet men kunnen inspelen op internationale tours die vaak op heel korte termijn tot stand komen en waarbij de beschikbare concertdata meestal erg beperkt zijn.

Naast het kalenderbeheer heeft de Cactus vzw nood aan een accommodatie die ze het hele jaar door, en dus niet enkel op concertavonden, kan uitbouwen tot een echte ontmoetingsplek. Een plek met regelmatige en vaste openingsuren, waar naast de bezoekers ook de vele vrijwilligers elkaar kunnen vinden. De nieuwe Cactus Club moet een eigen identiteit kunnen krijgen en zich kunnen profileren als dynamisch en vooruitstrevend muziekcentrum.

In 2014 werd het noordelijke deel van het Kanaaleiland, boven de Bargeweg, aangekocht door de stad met de bedoeling om daar Cactus Club te voorzien. De grond werd aangekocht omwille van de operationele doelstelling 4.1 "Het stadsbestuur investeert in ruimtes en werking voor jongeren" die staat in de Beleidsovereenkomst tussen de Vlaamse Gemeenschap en de stad Brugge betreffende het Stedenfonds 2008-2013. De te leveren prestatie van de stad uit, is dat deze een investering moet doen in een geschikte ruimte voor jongeren.

Het inplanten van het Cactus Muziekcentrum op het Kanaaleiland is verantwoord omwille van de ligging in de nabijheid van de binnenstad, de bereikbaarheid met de auto, de fiets en het openbaar vervoer. Een bijkomende potentie is dat de locatie dienst kan doen al centraal punt bij het organiseren van het Cactus Festival dat plaats vindt in het Minnewaterpark.

Het Cactus Muziekcentrum kan de aanleiding geven tot bijkomende functies op de site met een publiek karakter. De bijkomende functies en het Cactus Muziekcentrum kunnen er voor zorgen dat het noordelijke deel van het Kanaaleiland opgewaarderd wordt tot een evenementenlocatie in de breedste zin.

9.2.2 Jachthaven

De bestaande jachthaven is voornamelijk zichtbaar door de jachten die langs de Vaartdijkstraat liggen. Het clublokaal zelf is vandaag minder aanwezig op de site maar kan in de toekomst een grotere rol spelen. De jachthaven kan een strategische ligging krijgen en een belangrijke rol als verbindingselement vervullen tussen de Vaartdijkstraat en de binnenstad.

Hierbij is de visuele belevingswaarde van de directe omgeving en de relatie tot de jachthaven en het water van groot belang. De aanlegplaatsen hebben een sterk karakter als lineaire as langs de Vaartdijkstraat en de westelijke zijde van het plangebied en kunnen zo behouden blijven. Langs de oostelijke zijde kunnen de aanlegplaatsen voor de grotere boten behouden worden als leidraad tussen de binnenstad en het zuidelijke punt van het plangebied.

Om de verbindingswaarde te versterken kan bijkomend een publieke ruimte, gekoppeld aan de jachthaven, met voornamelijk laag dynamische en tijdelijke initiatieven aan de orde zijn. Deze publieke ruimte kan, gelet op zijn ligging in de zuidelijke tip van het plangebied uitgewerkt worden als een uitkijk- en rustpunt naar het Kanaal en de fietsroute langs de Vaartdijkstraat.

De omgeving van de jachthaven en de kayak club moet geoptimaliseerd en herwaardeerd worden tot een attractief jachthavengebied met een mogelijke ontwikkeling van een 'waterfront'. De bestaande en toekomstige activiteiten moeten te maken hebben met en ten dienste staan van de pleziervaart en de fiets- en wandelrecreatie langs en over het plangebied.

9.2.3 Bijkomende functies en synergie met de omgeving

In functie van het zoeken naar synergiën is minstens het onderzoek naar de haalbaarheid van een combinatie van bepaalde functies op deze locatie aangewezen. Dit zowel ruimtelijk maar evenzeer programmatorisch.

De ruimtelijke synergie onderzoekt de inplanting van nieuwe volumes in samenhang met de bestaande aanwezige bebouwing in de omgeving. Waarbij de fysische en visuele relatie van de nieuwe bebouwing tegenover het Minnewaterpark, de bebouwing van de stationsomgeving en het jachthavengebeuren moet worden afgewogen. Naast het inplanten van nieuwe functies is ook de fysieke verbinding met de omgeving belangrijk. De Kanaaleiland site moet goed bereikbaar worden. Dit kan in eerste instantie gebeuren door de promenade langs de kade te ondersteunen en te versterken door middel van bebouwing en zo het plangebied af te bakenen en een waterfront te vormen die de verbinding van de binnenstad naar de Vaartdijkstraat toe begeleidt. Op het zuidelijke punt van de site is er een mogelijkheid om het water over te steken door middel van een brugconstructie. Zo wordt de eigenlijke kop van de site gemakkelijk bereikbaar voor recreatief fiets- en voetgangers verkeer en kan hier het maaiveld als het ware omgevormd worden tot een laagdrempelige toegang naar het plangebied.

9.3 Analyse van het plangebied

In dit hoofdstuk worden een aantal (uiterlijke) verschijningsvormen en kenmerken van het plangebied en omgeving opgelijst. Zo kan in een volgende fase een gefundeerde visie voor het plangebied bepaald worden. Vanuit de visie wordt dan een structuurschets opgesteld om zo gepaste voorschriften per gebied op te kunnen bouwen.

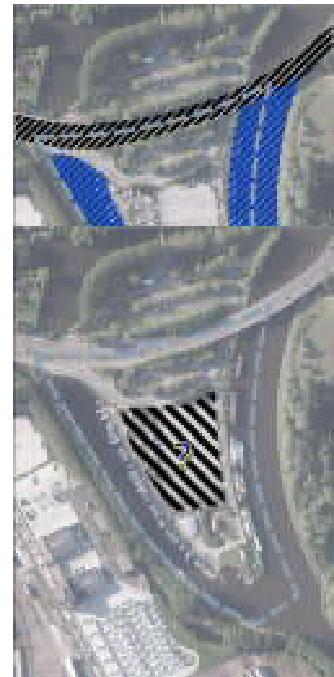
Het is belangrijk om de knelpunten en de potenties van het plangebied naar voor te schuiven en deze naast de fysische toestand te plaatsen. Daaruit zal de eerste visie komen.

9.3.1 Knelpunten en potenties

Vanuit voorgaande analyses en de fysische toestand zijn volgende knelpunten en potenties concreet in het gebied waar te nemen.

Knelpunten:

- De ring, gelegen op een talud en het Kanaal Gent-Brugge-Oostende vormen een grote fysieke en de ring ook visuele barrière van een naar de site. Door de barrièrewerking is de site niet echt gekend en wordt deze niet optimaal gebruikt. Hierdoor ontstaat een geïsoleerde ligging en heeft de site geen programma.
- De volledige site heeft een gebrek aan identiteit en invulling dit voornamelijk door het desolate uitzicht van de busparking. Dit gebrek aan inrichting is ook een rechtstreeks gevolg van de barrières en de slechte toegankelijkheid. Gezien de strategische ligging van het plangebied vraagt het gebied om een andere invulling, passend in een breder kader en doordachte visie.
- De afwezigheid van voet- en fietsroutes doorheen het plangebied dragen bij tot de povere invulling van de site. Doordat er geen functies zijn op het Kanaaleiland is het niet nodig van verbindingen te leggen met de omgeving. Wel werd reeds een esplanade langs het kanaal gerealiseerd. Dit voor de dagjes toeristen die van en naar de busparking gaan. Enkel het noordelijke deel van het plangebied is goed bereikbaar. Hierbij moet gezegd worden dat de Bargeweg een hindernis vormt om de zone met de mobilhome parking voor kort verblijf te bereiken.



Potenties:

- Het plangebied heeft een zeer strategische ligging en zichtlocatie vlak aan het station en de Brugse binnenstad. Hierdoor is de site geschikt voor verschillende functies en kan de site op geladen worden tot een toplocatie. De site kan zowel fysisch al programmatorisch verbonden worden met zowel de binnenstad, de stationsomgeving als met het recreatief fiets- en wandelnetwerk.



- Potentiële nieuwe invullingen die de site aantrekkelijker kunnen maken zullen pas mogelijk zijn bij het verdwijnen van de busparking en de mobilhome parking. Bij het invullen van de site zijn doorzichten vanuit de bebouwing van het binnengebied naar de R30 en naar de jachthaven belangrijk. Het lijkt noodzakelijk om het lineaire waterfront op bepaalde plaatsen te doorbreken. Daarnaast kan een differentiatie in de hoogte, de compactheid van de bebouwing en de doorzichten een meerwaarde betekenen voor de site. Het waterfront kan als het ware opgebouwd zijn met een sokkelvolume dat onderaan een sterk lineaire karakter ondersteunt met bijhorende functies.



- De mogelijkheid om te werken met een waterfront biedt een extra troef voor het plangebied. Bebouwing langs rivieren in vele historische steden zoals Venetië, Kopenhagen en Amsterdam kenmerkt zich door eenvoudige volumes die het tracé van het water volgen en begrenzen. Hierbij wordt de dubbele zichtrelatie versterkt, namelijk het zicht van op het water op de bebouwing en het zicht vanuit de bebouwing op het water. Het plangebied vraagt om een duidelijke profilering. Er moeten nieuwe open – gesloten relaties aangebracht worden die het waterfront versterken. Door die versterking wordt het binnen gebied scherper gesteld en kan het plangebied meer karakter krijgen. Bij deze afbakening en spel van open-gesloten zal men moeten rekening houden met de bestaande zichtassen. De profilering kan enerzijds door het inplanten van nieuwe bouwvolumes en groenmassa's en anderzijds door het open laten van bepaalde ruimtes.



Deze knelpunten en potenties vormen een aanleiding voor de visie van het RUP en worden in het hoofdstuk 'Visie' verder behandeld.

Conclusie

Vanuit deze knelpunten en potenties, kunnen we concluderen dat het plangebied momenteel verdeeld wordt in 3 ruimtelijk heel verschillende deelzones:

- Zone 1 ten noorden van de Bargeweg met daarop de mobilhome parking voor kort verblijf. Doordat de Bargeweg het plangebied doorsnijdt ligt dit gebied fysisch los van de rest van het eiland.
- Zone 2 kan gezien worden als het volledige 'binnengebied'. Dit is de zone die vandaag gebruikt wordt als mobilhomeparking voor lang verblijf en als busparking.
- Zone 3 is het waterfront. Dit is de zone die rondom het plangebied loopt langs de oevers van het Kanaal en de zijarm. Deze zone heeft twee verschillende karakters van gebruik, met aan de ene zijde de jachthaven en langs de andere zijde de grotere schepen.

We kunnen stellen dat het binnengebied (2) de grootste potenties biedt naar een nieuwe invulling toe. Het binnengebied kunnen we hierbij niet los zien van het waterfront (3). Beide deelzones moeten vertrekken vanuit één gezamenlijke visie voor het zuidelijk deel van het plangebied. Ondanks het verschillend karakter van de 3 deelzones binnen het plangebied, is het gewenst te trachten om dit gebied 1 identiteit te geven naar zijn omgeving, zodoende niet louter meer als tussenzone of eindzone te worden gezien.

9.4 Visie

Aanleiding tot opmaak van dit RUP:

Het algemene doel van dit RUP bestaat erin om een ruimtelijke ontwikkelingsvisie op te maken voor het Kanaaleiland. De visie dient opgemaakt te worden rekening houdend en in relatie met naastliggende gebieden zoals de binnenstad, RUP Station, achterzijde station, Vaartdijkstraat, RUP Koning Albert I-laan en omgeving Sint-Michiels, etc. De visie moet passend zijn binnen de omliggende stadsstructuur en een antwoord bieden op de eerder gestelde vragen, knelpunten en potenties.

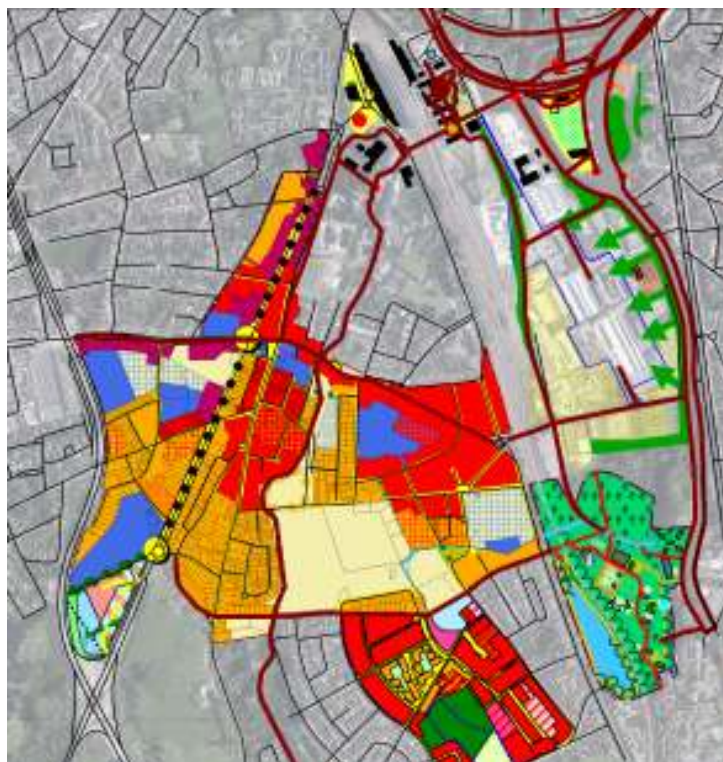
9.4.1 Visie op macroschaal

Op macroniveau vormt het plangebied een schakel tussen de binnenstad, Assebroek en Sint-Michiels. Deze schakelfunctie moet verder uitgebouwd worden waarbij extra aandacht wordt besteed aan de doelgroepen die het Kanaaleiland reeds aantrekt of in de toekomst zal aantrekken.

De doelgroep die we vandaag al vinden binnen het plangebied is de toerist. De omgeving van het station en het Kanaaleiland wordt vandaag gebruikt als een toeristische onthaalfunctie maar beide locaties zijn onderbenut en hebben nog potenties voor de ontwikkeling van grootschalige voorzieningen op stedelijk niveau. Het gebied ligt in de onmiddellijke nabijheid van de binnenstad en heeft zowel voor het autoverkeer als voor het openbaar vervoer een goede bereikbaarheid, waardoor het bijzonder geschikt is voor voorzieningen die veel personenverkeer genereren.

Het idee van de onthaalzone kan verder uitgebouwd worden waardoor het Kanaaleiland niet alleen een zone voor toeristen zal zijn maar ook voor de Bruggeling. De Bruggeling kan ook als een doelgroep gezien worden, dit dan wel onder een specifieke functie. Niettegenstaande is het belangrijk om te streven naar een kruisbestuiving tussen bezoekers en bewoners van Brugge. Het Kanaaleiland kan uitgewerkt worden tot een nieuw stadsdeel met een eigen karakter en kan een bijkomend aantrekkingspunt zijn voor de stad. Het geheel moet een boeiende nieuwe locatie zijn met op elk moment van de dag een verschillende dynamiek. Zo kan deze zeer strategische locatie binnen Brugge uitgebouwd worden als een evenementenplatform in de breedste zin op de zone waarde Cactus Club komt.

Door het inplanten van het Cactus Muziekcentrum op het Kanaaleiland zullen ook veel jongeren aangetrokken worden. Gelet op de bestaande situatie en door middel van het RUP 'Koning Albert I-laan en omgeving Sint-Michiels' worden de meeste jongeren en studenten in de Brugse binnenstad en Sint-Michiels gesitueerd. Om die reden is het belangrijk om een goeie verbinding te voorzien tussen deze twee stadsdelen en het Kanaaleiland.



Figuur 57: visie op macroschaal

9.4.2 Visie op mesoschaal

Het plangebied en zijn onmiddellijke omgeving situeert zich tussen de binnenstad en Sint-Michiels. Zoals eerder al vermeld biedt de site vandaag niet veel meer dan enkel parking voor bussen en mobilhomes. Dit wordt nu gezien als de onthaalfunctie die het Kanaaleiland vervult. Voor het Kanaaleiland betekent de onthaalfunctie dat de toeristen er op en van de bus stappen om de Brugse binnenstad te bezoeken. Door het water dat de site omarmt kan men niet meer verder naar het zuiden. Hierdoor wordt de site op vandaag beleefd als een eindpunt van de binnenstad.

De barrièrewerking van de R30 en van de Bargeweg stimuleren de Bruggelingen niet om de site te betreden. De kopfunctie van de site - waar vandaag de ingang tot de busparking en mobilhome parking gesitueerd is - wordt onvoldoende ingeschakeld als link met het achterliggende gebied. In zijn directe omgeving kan de site de verbinding maken met de stationsomgeving in het Westen, de groenzone langs de Baron Ruzettelaan in het Oosten en met de Vaartdijkstraat in het Zuiden. De verbinding naar de binnenstad is vandaag reeds aanwezig maar werd nog niet geoptimaliseerd.

De afgelopen jaren kreeg de volledige stationsomgeving een nieuw gezicht en werd ook een volwaardige voorkant gecreëerd. Deze strategische locatie die de stationsomgeving wil uitbreiden in zuidoostelijke richting werd met een intensief ruimtegebruik ingevuld met een diversiteit aan functies. Deze uitbreiding kan naadloos aansluiten bij een nieuwe invulling van het Kanaaleiland. Aan de hand van fysieke linken kan een route ontstaan vanaf het Kerkebeekpad, langs de nieuwe stationsomgeving naar het Kanaaleiland.

De grote groenzone langs de Baron Ruzettelaan is net als het Kanaaleiland een gebied dat vandaag niet optimaal gebruikt wordt. De site ligt ook mentaal afgelegen en zou complementair aan het Kanaaleiland kunnen worden ingevuld.

De site kan uitgebouwd worden als een volledig groene zone aansluitend op de fietsas langs het kanaal. Op de fietsas kunnen zit- en rustplaatsen komen voor bewoners en fietsrecreanten. De bestaande groen buffer langs de woningen dankzij de aanwezigheid van een brede gracht en het bestaand bosje met natuurbeleving moeten worden behouden. Op de open ruimte kunnen kleinschalige festiviteiten, een grondmodulatie voor een bmx parcours voor tieners en jongeren, een amfitheater of een stadsbarbecue. Op die manier kan de site dienst doen als een aantrekkelijke, groene plek binnen het tiener-en jongerenweefsel.

Door de verbinding met de Vaartdijkstraat, naar het zuiden toe wordt het Kanaaleiland een link tussen twee groene dragers binnen het Brugse landschap. Zowel de Vesten als de Vaartdijkstraat hebben een zeer groen karakter. De verbinding tussen de twee assen kan dan het best ook met een groen karakter ingevuld worden.

Gelet op het potentieel door zijn ligging en zijn omgeving is het opportuun om de site verder op te laden. Om geschikte programma's te zoeken en in te passen op het plangebied moet er gekeken worden naar de aanliggende plannen of plannen in opmaak. Op die manier kunnen alle functies op elkaar in spelen, versterkt worden en kan er een synergie ontstaan tussen de verschillende sites. Belangrijk hierbij is dat de site een duidelijk karakter heeft waarbij deze ook een trekkende rol kan spelen naar de Bruggeling toe.



Figuur 58: visie op mesoschaal

9.4.3 Visie op microschaal

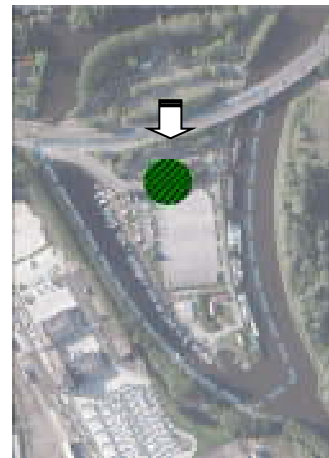
Bij het inzoomen naar de verschillende functies die gewenst en mogelijk zijn op de site starten we met een paar algemene inrichtingsprincipes naar voor te schuiven.

9.4.3.1 Inrichtingsprincipe vestibule

Bij het ontwerpen van de site is het wenselijk dat beide zijden van de Bargeweg met elkaar verbonden worden. Dit om meer eenheid en relaties binnen het plangebied te creëren.

De zone ten noorden van de Bargeweg en ten zuiden van de Bargeweg kunnen aansluiten op een "vestibule". Een dergelijke kwalitatieve ontmoetingsruimte is wenselijk gelet op het gewenste aantal bezoekers die deze site te verwerken zal krijgen. Om de binding van de nieuwe ontwikkelingen met het plein kracht bij te zetten is een transparante sokkel en/of een ontvangstfunctie op de gelijkvloerse verdieping wenselijk. Deze kan rechtstreeks gekoppeld zijn aan het vestibuleplein. Een tweede reden voor het belang van een vestibule plein is om een veilig overstek voor de bezoekers van het Cactus Muziekcentrum te garanderen. Het plein kan op een dergelijke manier worden ingericht dat er verkeer vertragende maatregelen zijn.

Een andere mogelijkheid om een verkeersveilige situatie te bekomen is door een doorsteek onder de talud van de R30 te voorzien. Op die manier kunnen bezoekers van het Cactus Muziekcentrum via het noorden de site bereiken. Bij het open maken van de talud kan het Kanaaleiland een betere en sterkere verbinding krijgen met het Minnewaterpark. Dit kan uitgespeeld worden bij het organiseren van het Cactusfestival.



Bahnhofplatz Aachen / HH+F
Architekten Hentrup Heyes +
Fuhrmann



Familistere Guise / h2o
architectes



Bargeplein Brugge

9.4.3.2 Inrichtingsprincipe wegenis

Zoals ook ingedeeld bij de bestaande fysische toestand wordt het inrichtingsprincipe voor de wegenis opgebouwd in twee onderdelen, het gemotoriseerd verkeer en de zwakke weggebruiker.

In de bestaande situatie loopt de Bargeweg dwars door het plangebied (1). Hierdoor ontstaat een gevaarlijk conflictpunt, waar gemotoriseerd verkeer kruist met stromen van zachte weggebruikers. Deze gevaarlijke situatie zou kunnen worden opgelost door het inpassen van het vestibule plein.

Daarnaast dient de blik te worden gericht op fysieke verbindingen voor de zwakke weggebruiker. In eerste instantie kan de bestaande esplanade (2) doorgetrokken worden. Het is duidelijk dat er reeds een link werd gecreëerd met de binnenstad, via de Ijsputbrug maar deze mist nog aantrekkingskracht en een verbinding met het Kanaaleiland zelf.

De esplanade die vandaag langs het Kanaal loopt kan men verlengen door de zijarm over te steken door middel van een beperkte brugconstructie om vervolgens op de Vaardijkstraat aan te sluiten. Los van de functie die de Vaardijkstraat in de toekomst zou krijgen is een overstek belangrijk. Het zuidelijke punt van de site heeft de potentie om een belangrijk rustpunt op de site te worden. Het is het punt waar de promenade eindigt en waar mooie



perspectieven worden geboden op het Kanaal. Het punt vormt dan een toegangspoort tot de jachthaven en de site vanaf de Vaardijkstraat. Op deze manier wordt de site gemakkelijker bereikbaar vanuit het zuiden en kan de site ook als doorsteek tussen de Vaardijkstraat en de Vesten gebruikt worden.

In een doorkijkscenario kan de Bargeweg aangelegd worden zoals voorgesteld in de studie 'Brugge Zuid'.

9.4.3.3 Inrichtingsprincipe "binnengebied"

Een grote ontwikkelbare site op een dergelijke strategische locatie vergt een inventief ruimtegebruik en bijhorende functies. De site kan een diversiteit aan functies aan maar deze zullen een correcte plek moeten vinden in het geheel en zullen moeten zorgen voor het karakter van de site. Hierbij is het zeer belangrijk te bepalen welke functie waar wordt gesitueerd. Zowel de mix van functies als de inplanting van de functies vergt grote aandacht. De relatie tussen de nieuwe bebouwing en de kade is hierbij belangrijk (4).



Bij om het even welke inrichting van het binnengebied en bij uitbreiding het volledige plangebied moet krijgen zal de mobiliteit een grote afwegingsfactor zijn. In de zoektocht naar functies moet vooral worden gekeken naar grootschalige voorzieningen die minder verkeer genererend zijn en die kunnen bediend worden door ofwel het openbaar vervoer (trein en bus) ofwel door fietser en voetgangers.

9.4.3.3.1 herlocatie busparking en mobilhome parking

Om het Kanaaleiland optimaal te benutten en een nieuwe invulling te kunnen geven zullen de mobilhome parking en de busparking geherlocaliseerd moeten worden. De mobilhome parking voor kort verblijf zal sowieso een nieuwe locatie moeten krijgen, dit omdat het Cactus Muziekcentrum op die locatie moet worden ingeplant.

Uit onderstaande cijfers blijkt dat de busparking en de kampeerautoterreinen druk bezette parkings zijn. Voor de busparking betreft dit dagelijks gemiddeld 43 bussen per dag. Wat de kampeerautoterreinen betreft stationeren er dagelijks gemiddeld 21 voertuigen.

Bij het herlocaliseren van de busparking en/of de kampeerautoterreinen in functie van nieuwe ontwikkelingen dient deze gecompenseerd te worden in de nabijheid van het station. Het herlocaliseren van de parkings kan uiteraard gefaseerd gebeuren. Er kunnen verschillende scenario opgemaakt en uitgeschreven worden met betrekking tot de parkings.

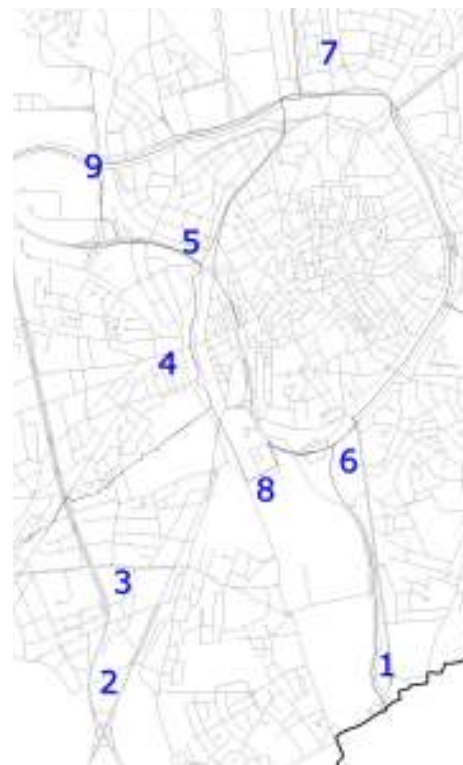
Cijfers op jaarbasis busparking

2010	2011	2012	2013
14.698	15.705	16.372	15.726

Cijfers op jaarbasis mobilhomeparkings samen

2010	2011	2012	2013
7.585	8.505	5.875	8.086

Voor de jaren 2014 en 2015 werden de cijfers voor de bussenparking en de mobilhomeparking samen genomen. Voor 2014 waren er 26.417 voertuigen, voor 2015 26.605 voertuigen. Voor de schoolbussen kunnen geen cijfers worden meegedeeld.



Mobilhome parking:

Voor het kampeerautoterrein is het belangrijk om deze te voorzien in de onmiddellijke omgeving van de binnenstad of op een locatie die een goede verbinding heeft met de

binnenstad. Dit kan door middel van openbaar vervoer of er moet een vlotte fietsverbinding zijn. Vele toeristen die met een mobilhome reizen hebben immers een fiets mee.

Het terrein zelf zal moeten voorzien in een aantal basisuitrustingen in de vorm van een zogenaamd sani-station. Dit is een automaat waar men tegen betaling vers leidingwater kan aftappen en is er meestal een afvoerleiding voor grijs water en voor toiletafval voorzien.

De nieuwe sites zullen dus moeten worden heraangelegd om in voornoemde behoeften te voorzien. Hierbij worden enkele mogelijke locaties opgesomd:

- P&R Steenbrugge (1)
- Kinopolissite (2)
- Veemarkt sint-Michiels (3)
- Magdalenastraat – Edgar de Smedtplantsoen (4)
- Tussen Bevrijdingslaan en Graaf Visartpark (5)
- Gebied Katelijnebrug/Baron Ruzettelaan (6)
- Entrepot (7)
- Kavels voorzijde station (8)
- Waggelwaterstraat (9)

Busparking:

Binnen het RUP kan de busparking ten allen tijde behouden blijven. De busparking kan blijvend gebruikt worden door zowel toeristenbussen als door schoolbussen die de locatie gebruiken als draaischijf voor het wisselen van bussen door kinderen in de ochtend- en avondspits.

De oefening uit het Mobiliteitsplan van de stad toont enkele potentiële zones waar de busparking zou kunnen komen indien deze toch zou verhuizen.

Voor de busparking voor de toeristen geldt de nabijheid van het historische stadscentrum nog meer dan voor de mobilhome parking. De toeristen hebben geen alternatieve vervoersmogelijkheden en moeten op korte tijd het centrum kunnen bereiken.

Vandaag werd het Bargeplein ook al ingericht als toeristische ontvangstzone met een vestibule plein, een luifel om onder te schuilen en een sanitair gebouw.

Om die redenen moet de nieuwe busparking nog altijd in de omgeving van het afzetpunt voor toeristenbussen gelokaliseerd zijn.

Enkele mogelijke locaties in de nabijheid van de bestaande busparking zijn:

- Aan of op de stelplaats de Lijn (1)
- Kavels voorzijde station (2)
- Gebied Katelijnebrug/Baron Ruzettelaan (3)



9.4.3.4 Inrichtingsprincipe waterfront

Het laatste inrichtingsprincipe betreft de zone aan het water. Sinds mensenheugenis wonen en werken mensen aan het water. Waterfrontontwikkeling staat tegenwoordig volop in de belangstelling. Havens en industriegebieden worden opnieuw ontwikkeld en in bijna alle nieuwe woonwijken wordt water geïntegreerd. Ook op het Kanaaleiland heeft het waterfront veel potenties.

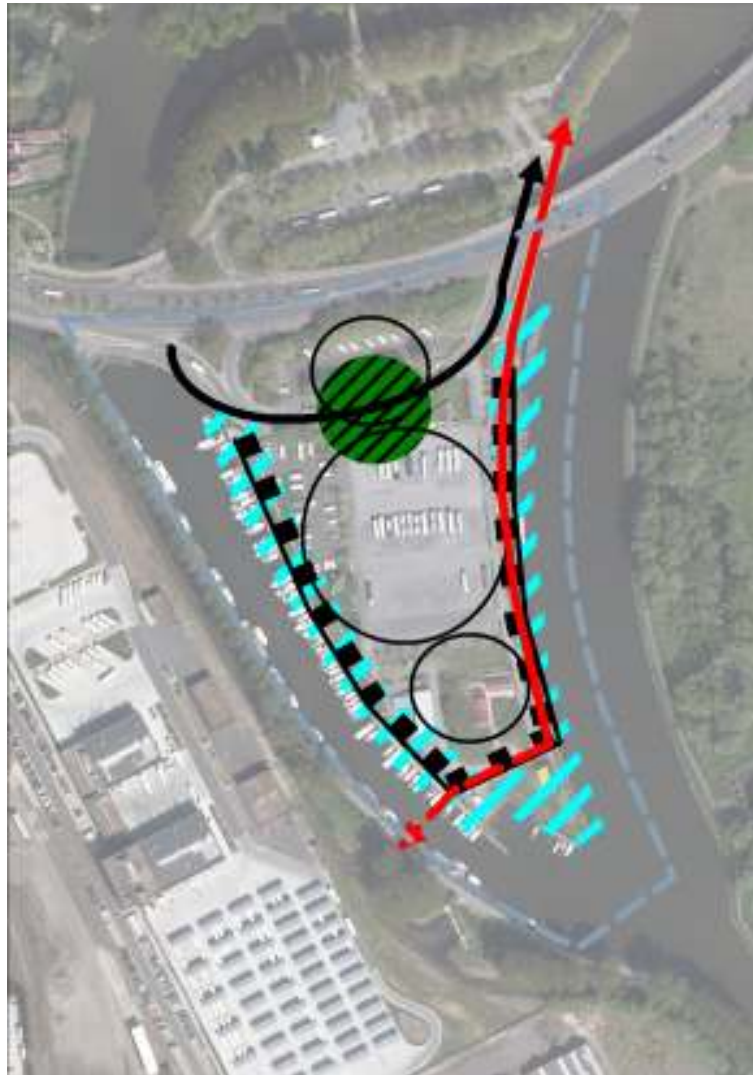
Deze zone kan in twee aparte identiteiten onderverdeeld worden. In het oosten van de site ligt de kade langs het Kanaal Gent-Brugge-Oostende waar grote boten aan kunnen meren. In het westen van de site ligt de dode zijarm waar de jachthaven zich bevindt. De twee aparte identiteiten komen samen in de zuidelijke punt van het plangebied.

Door de twee verschillende identiteiten kan het Kanaaleiland in een westelijk en oostelijk deel opgesplitst worden met elk hun eigen functies en karakter. De oostelijke zijde, met de grotere boten, kan grotere volumes verdragen die langs de esplanade en kade liggen. Aan de westelijke zijde, met de jachthaven kan er gewerkt worden met een meer open karakter en paviljoen structuren binnen een open ruimte. De zuidelijke punt wordt dan een scharnierpunt op de site.



9.5 Ontwerpend onderzoek

De inrichtingsprincipes zoals besproken in de visievorming worden verder uitgewerkt tot onderstaande inrichtingsschets waarin de belangrijkste concepten en randvoorwaarden worden opgenomen. Ze worden hieronder verder schetsmatig uitgewerkt.



Figuur 59: Syntheseschets algemene inrichtingsprincipes

We kunnen stellen dat de verschillende functies, zoals naar voor gebracht in de visievorming, verzoenbaar zijn om tot een sterke en leefbare nieuwe invulling van het Kanaaleiland te komen. Er dient wel een sterk concept te worden uitgewerkt waarin de functies duidelijk verweven worden. In het streven naar die verwevenheid, komen we uit bij het gegeven om het Kanaaleiland uit te werken als één groot publiek toegankelijk gebied dat werkt als ontvangst voor zowel de Bruggeling als voor de toerist. De uitgangspunten hierbij zullen het uitbouwen van het binnengebied en het bestaande waterfront. Een dergelijke hoofdinvulling voldoet aan een groot aantal uitgangspunten omtrent de bereikbaarheid en mobiliteit, het geven van een identiteit voor het gehele plangebied en het geven van een dynamische karakter doorheen de tijd.

9.5.1 Scenario's



Scenario 1 toont een invulling van de site die op korte termijn mogelijk zou zijn. Het scenario toont ook enkele algemene principes die terug zullen komen in de volgende scenario's. Deze eerste principes moeten een prioriteit zijn bij het invullen van de site en zullen een katalysator zijn naar andere functies en programma's toe.

Het eerste principe is het doortrekken en opwaarderen van de bestaande esplanade langs de oostelijke zijde van het plangebied. Het zuidelijk eindpunt van de esplanade kan als publiek plein ingericht worden en als scharnier ingezet worden tussen het plangebied en de Vaartdijkstraat. Aan de hand van een brugconstructie wordt de fysieke verbinding tussen het plangebied en de Vaartdijkstraat mogelijk gemaakt.

De bestaande voorzieningen bij de jachthaven, meerbepaald het clubhuis en de cafetaria, kunnen verder uitgebouwd worden en verbonden worden met de rest van het plangebied. Beide bestaande functies kunnen verder worden uitgewerkt met laag dynamische functies, zoals een reca functie, die het recreatieve karakter van de esplanade en het nieuw te maken publiek plein versterken. Gelet op het verbindende karakter van het publieke plein tussen de Vaartdijkstraat en de Vesten lijkt het opportuun om het

publiek plein een groene invulling te geven. De relatie van het publiek domein met het water is bij de aanleg van groot belang. Een stop voor een watertaxi die pendelt tussen het Kanaaleiland en de P+R aan Steenbrugge kunnen van de site een meerwaarde betekenen en zo een beginpunt voor de binnenstad creëren.

Verder houden we in het deel ten zuiden van de Bargeweg de bestaande toestand aan. Zowel de mobilhome parking als de busparking worden behouden. Het binnengebied krijgt in dit scenario geen nieuwe invulling. Het noordelijke deel krijgt zijn invulling met het nieuwe Cactus Muziekcentrum met een eigen ontvangstplein en nieuwe toegangen voor zowel de bezoekers als voor de gebruikers.



New Waterfront of Thessaloniki / Nikiforidis-Cuomo Architects



Kalvebod Waves / JDS Architects + KLAR



Toronto Simcoe WaveDeck / West 8 met duToit Allsopp Hillier

9.5.2 Vertalen naar voorschriften

Binnen het plangebied onderscheiden we 2 grote zones. Een zone ten noorden van de Bargeweg waar jeugdvoorzieningen/ gemeenschapsvoorzieningen en een zuidelijk gelegen zone voor de bestaande parkings. Deze worden als mogelijke functie behouden.

10 Milieueffectenrapportage - is de opmaak van een plan-MER van rechtswege verplicht?

10.1 Wettelijk kader

Het Ruimtelijk Uitvoeringsplan vormt het kader voor het toekennen van stedenbouwkundige vergunningen. Het RUP valt dus onder de definitie van een plan of programma en onder het toepassingsgebied zoals gedefinieerd in het Decreet houdende de Algemene Bepalingen inzake Milieubeleid (DABM). Er dient te worden afgetoetst of het RUP het kader kan vormen voor de toekenning van een vergunning voor een project opgesomd in bijlagen I, II en III van het besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004, aangevuld met het besluit van 1 maart 2013, houdende vaststelling van categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectenrapportage (B.S. 17/02/2005) De activiteiten die binnen het planologische kader van het RUP zullen kunnen gerealiseerd worden, zijn:

- Recreatie
- Grootschalige voorzieningen
- Kantoren
- Diensten
- Verzorgende functies
- Jeugdvoorzieningen

Het RUP vormt mogelijk het kader voor de toekenning van een vergunning voor een project opgesomd in bijlage I of bijlage II van het project-m.e.r.-besluit van 10 december 2004. (stadsontwikkelingsproject).

Het RUP vormt ook het kader voor de eventuele toekenning van een vergunning voor een project opgesomd in bijlage III van het project-m.e.r.-besluit van 10 december 2004, aangevuld met het besluit van 1 maart 2013, nl. 10b infrastructuurprojecten binnen een nieuw stadsontwikkelingsproject. Echter gaat het hier over een grote oppervlakte, waarbinnen een lage dynamiek wordt beoogd gelet op de aanwezigheid van het station.

Het RUP is derhalve screeningsgerechtigd. Het plan is screeningsgerechtigd omdat het gaat om een plan van een klein gebied op lokaal niveau.

10.2 Toetsing of een passende beoordeling noodzakelijk is

De passende beoordeling wordt voorgeschreven volgens artikel 36ter van het decreet natuurbehoud, en is van toepassing indien het plan betekenisvolle impact kan hebben op speciale beschermingszones. Met speciale beschermingszones worden de habitatrichtlijnen en de vogelrichtlijngebieden bedoeld. Samen vormen zij het Natura2000 gebied. Voor deze gebieden gelden een aantal verplichtingen zoals het uitvoeren van beschermingsmaatregelen, de monitoring van effecten (ook van activiteiten buiten het gebied zelf, maar met invloed op het gebied) en het opstellen van een passende beoordeling.

Ten gevolge van de decreetswijziging van de plan-MER regelgeving van 8 mei 2009 heeft de initiatiefnemer van een plan, ook in het geval dat voor een plan een passende beoordeling noodzakelijk is, de mogelijkheid via een onderzoek tot m.e.r. aan te tonen dat ten gevolge van het plan geen aanzienlijke milieueffecten mogelijk zijn indien het plan een klein gebied op lokaal niveau betreft of een kleine wijziging inhoudt. Bij noodzaak van een passende beoordeling dient in het onderzoek tot m.e.r. dan ook aangetoond te worden dat het plan een klein gebied op lokaal niveau of een kleine wijziging betreft. Indien dit niet het geval is, moet een plan-MER worden opgemaakt.

Het plangebied en zijn directe omgeving ligt;

- Niet in habitatrichtlijngebied
- Niet in vogelrichtlijngebied

Daar er geen impact op een speciale beschermingszone te verwachten is, is de opmaak van een passende beoordeling niet noodzakelijk.

10.3 Toetsing of RUP kader is voor project-mer-plichtige projecten

Qua infrastructuurprojecten worden vandaag stadsontwikkelingsprojecten vooropgesteld maar deze hebben geen betrekking tot de bouw van woonegelegenheden of handelsruimten. Er wordt gestreefd naar grootschalige voorzieningen maar bij om het even welke inrichting het plangebied zal krijgen zal de mobiliteit een grote afwegingsfactor zijn. In de zoektocht naar functies moet dus vooral worden gekeken naar grootschalige voorzieningen die minder verkeer genererend zijn en die

kunnen bediend worden door ofwel het openbaar vervoer (trein en bus) ofwel door fietser en voetgangers. Functies met een verkeersgenererende werking van pieken van 1000 of meer personenauto-equivalenten per tijdsblok van 2 uur zijn dus uitgesloten.

Wat betreft toerisme en recreatie vinden we binnen het plangebied de de Flandria Yachtclub met 70 individuele boxen en een 350 meter lange aanlegsteiger. Het is wel de bedoeling dat de yachtclub eventueel kan uitbreiden maar gelet op de bestaande situatie en de mogelijkheden om uit te breiden zal men nooit tot een aanlegsteiger komen voor 250 of meer vaste ligplaatsen.

10.4 Besluit

Het RUP valt onder de definitie van een plan of programma en onder het toepassingsgebied zoals gedefinieerd in het Decreet houdende de Algemene Bepalingen inzake Milieubeleid (DABM). Gezien de voortoets blijkt dat er geen passende beoordeling noodzakelijk is. Het plan vormt wel mogelijks het kader voor de toekenning van een vergunning voor een project opgesomd in bijlage I, bijlage II of bijlage III (stadsontwikkelingsgebied) van het project-m.e.r.-besluit van 10 december 2004, aangevuld met het besluit van 1 maart 2013, houdende vaststelling van categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectenrapportage (B.S.17/02/2005). Het plan is echter screeningsgerechtigd omdat het gaat om een plan van een klein gebied op lokaal niveau.

11 Screening milieu-effecten

11.1 Voorkomen van bijzonder beschermde gebieden

In het Besluit van de Vlaamse Regering houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage wordt aangegeven wat er verstaan wordt onder 'bijzonder beschermde gebieden':

- de speciale beschermingszones overeenkomstig het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu;
- natuurgebieden, natuurgebieden met wetenschappelijke waarde en de ermee vergelijkbare gebieden, aangewezen op plannen van aanleg en ruimtelijke uitvoeringsplannen van kracht in de ruimtelijke ordening;
- bosgebieden, valleigebieden, brongebieden, overstromingsgebieden, agrarische gebieden met ecologisch belang of ecologische waarde en ermee vergelijkbare gebieden, aangewezen op plannen van aanleg en de ruimtelijke uitvoeringsplannen van kracht in de ruimtelijke ordening;
- beschermd landschap, stads- of dorpsgezicht, monument of archeologische zone;
- een gebied aangeduid overeenkomstig de Conventie van Ramsar inzake watergebieden van internationale betekenis;
- waterwingebieden en bijhorende beschermingszones type I en II vastgesteld ter uitvoering van het decreet van 24 januari 1984 houdende maatregelen inzake het grondwaterbeheer;
- beschermd duingebied of voor het duingebied belangrijk landbouwgebied zoals aangegeven ter uitvoering van het decreet van 14 juli 1993 houdende maatregelen tot bescherming van de kustduinen;
- het Vlaams Ecologisch Netwerk overeenkomstig het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu;

Tabel: Ligging van het plangebied ten opzichte van bijzonder kwetsbare gebieden:

Bijzonder kwetsbare gebieden	Situering t.a.v. deelplangebied
Habitatrichtlijngebied	Het dichtstbijzijnde habitatrichtlijngebied is gelegen op circa 5 km van het plangebied.
Vogelrichtlijngebied	Het dichtstbijzijnde vogelrichtlijngebied is gelegen op circa 4 km van het plangebied.
Ramsargebieden	Het dichtstbijzijnde Ramsargebied is op meer dan 4 km gelegen van het plangebied.
Vlaams Ecologisch Netwerk	Het dichtstbijzijnde VEN-gebied is gelegen op circa 2 km van het plangebied.
Duinendecreet	Nvt.
Ecologische gebieden volgens bestemmingsplan	Nvt.

Onroerend erfgoed	Binnen het plangebied is er geen onroerend erfgoed gelegen. Het dichtstbijzijnde relic is gelegen op circa 200 m.
Waterwinningsgebieden	Het dichtstbijzijnde waterwingebied ligt op circa 4 km.

11.2 Kwetsbaarheid plangebied

De aanwezigheid van bijzonder beschermde gebieden geeft weliswaar een idee van belangrijke te beschermen waarden, maar geeft vaak onvoldoende de kwetsbaarheid van een gebied weer. De kwetsbaarheid van een gebied is echter in belangrijke mate bepalend voor de te verwachten milieueffecten. De kwetsbaarheid wordt hier gekarakteriseerd aan de hand van beschikbaar kaartmateriaal, dat een ruwe indicatie hiervan geeft. Gezien dit een eerder ruwe werkwijze is die de specifieke eigenheid van het gebied onvoldoende in rekening brengt, wordt er uitgegaan van het voorzorgsbeginsel op dit vlak. Dit betekent dat – als er twijfel is over de kwetsbaarheid – er wordt uitgegaan van een 'worst case' inschatting van de kwetsbaarheid.

Onder 'bijzonder kwetsbare gebieden' worden bijgevolg deze gebieden begrepen die gevoelig zijn voor ingrepen ter hoogte van het gebied en/of de nabije omgeving. We onderscheiden:

- recent overstroomde gebieden;
- (open) geklasseerde waterloop;
- gebieden met een zeer slechte drainage (zeer natte gronden, drainageklasse f, g, h of i volgens de bodemkaart of poelgronden);
- gebieden zeer gevoelig voor grondwaterstroming volgens de watertoetskaarten;
- overstromingsgevoelige gebieden volgens de watertoetskaarten ;
- waardevolle of zeer waardevolle gebieden volgens de Biologische Waarderingskaart en faunistisch voorname gebieden;
- reliczones en ankerplaatsen volgens de landschapsatlas;
- woonconcentraties volgens gewestplan;
- landbouwgronden met een hoge of zeer hoge waardering volgens de landbouwtyperingskaart

Bijzonder kwetsbare gebieden	Situering t.a.v. deelplangebied
Recent overstroomde gebieden	Er zijn geen recent overstroomde gebieden binnen het plangebied.
(Open) geklasseerde waterloop	Zowel het Kanaal Gent-Oostende als de dode zijarm zijn aangeduid als bevaarbare waterlopen binnen het plangebied.
Gebieden met een zeer slechte drainage volgens de bodemkaart of poelgronden	Er zijn geen gebieden met een slechte drainage binnen het plangebied.
Gebieden zeer gevoelig voor grondwaterstroming (watertoetskaart)	Het volledige plangebied is gevoelig voor grondwaterstroming.
Overstromingsgevoelige gebieden (watertoetskaart)	Het plangebied is niet overstromingsgevoelig.
Waardevolle of zeer waardevolle gebieden (BWK) en faunistisch voornaam gebied	Er zijn geen waardevolle of zeer waardevolle gebieden gelegen binnen het plangebied. Enkel de groenbuffer naar de R30 en het groen langs de kade van het Kanaal hebben een kleine waarde.
Relictzones en ankerplaatsen	Geen binnen het plangebied.
Woonconcentraties volgens het gewestplan	Geen woonconcentraties binnen het plangebied. De dichtstbijzijnde woonzone ligt op circa 180 m.
Landbouwgronden met een hoge of zeer hoge waardering (landbouwtyperingskaart) of aangeduid als herbevestigde agrarische gebieden	Geen herbevestigde agrarische gebieden en landbouwgronden aanwezig.

11.3 Effect op gezondheid en veiligheid van de mens

Om de eventuele effecten op de veiligheid en gezondheid van de mens in te schatten worden de criteria gehanteerd voor het al of niet opmaken van een ruimtelijk veiligheidsrapport in het kader van de opmaak van een RUP. Ruimtelijke veiligheidsrapportage is immers in de ruimtelijke

ordering geïntegreerd om het aspect van risico's op zware ongevallen met gevaarlijke stoffen te vermijden of de gevolgen ervan voor mens en milieu te beperken.

Daartoe wordt rekening gehouden met de ligging van bestaande of inplanting van nieuwe Seveso-inrichtingen t.o.v. bepaalde bestemmingen. De bedoeling hiervan is op lange termijn voldoende afstand te houden tussen de Seveso-inrichtingen en zgn. 'aandachtsgebieden' (o.m. woongebieden, door het publiek bezochte gebouwen en gebieden, hoofdvervoersroutes, recreatiegebieden, waardevolle of bijzonder kwetsbare gebieden).

Het RUP voldoet niet aan de voorwaarden voor de opmaak van een ruimtelijk veiligheidsrapport, gezien:

- in het plangebied geen Seveso-inrichtingen aanwezig zijn;
- het RUP heeft niet de bedoeling om Seveso-inrichtingen mogelijk te maken. Het plangebied wordt bestemd voor gemeenschapsvoorzieningen en voorzieningen van openbaar nut, socio-culturele voorzieningen, recreatieve voorzieningen en openbare open ruimte die tot de normale uitrusting van het woongebied behoren;
- In de ruime omgeving (tot een afstand van 2km) van het plangebied zijn geen Seveso-bedrijven gelegen. Het dichtstbijzijnde Seveso-bedrijf (Total Belgium) is gelegen in de binnenhaven van Brugge en dit is op circa 3 km van het plangebied, het gaat hier bovendien om een laagdrempelig Seveso-bedrijf;



Figuur 60: Seveso-inrichtingen (bron: GEOpunt)

11.3.1 Conclusie mensveiligheid

Het RUP maakt de oprichting van een Seveso-inrichting binnen het plangebied niet mogelijk. Er zijn geen negatieve effecten te verwachten op het vlak van mensveiligheid.

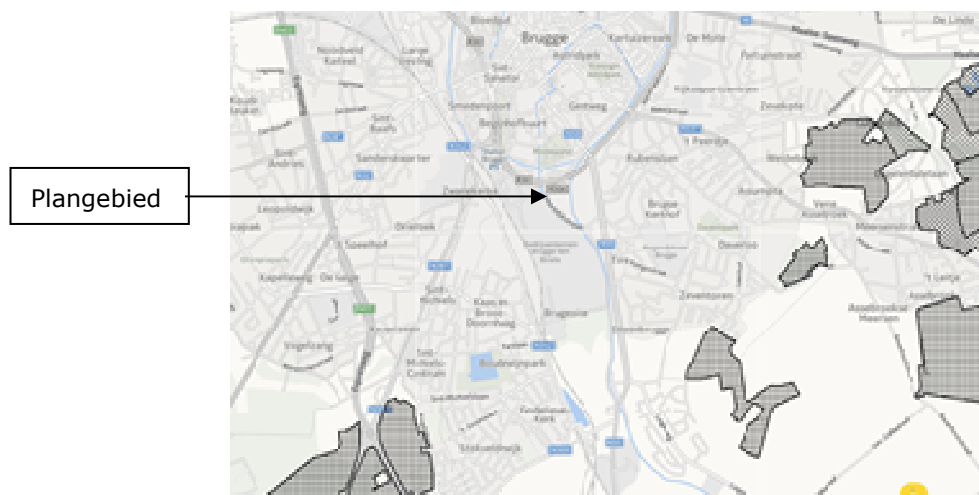
11.4 Effect op de biodiversiteit, fauna en flora

11.4.1 VEN en RAMSAR

Het plangebied is niet gelegen binnen RAMSAR-gebied, noch vinden we dergelijke zones in de onmiddellijke omgeving van het plangebied.

Het plangebied is niet gelegen binnen een VEN-gebied, het dichtstbijzijnde VEN-gebied is gelegen op 2 km van het plangebied. Gezien de functiewijziging die het plangebied beoogd zal het RUP van geen negatieve invloed hebben op deze gebieden.

Er zijn geen negatieve effecten te verwachten.



Figuur 61: VEN, GEN, GENO, Natura 2000 (bron: GEOpunt)

11.4.2 Biologische waarderingskaart

Binnen het plangebied worden enkele zones aangeduid op de biologische waarderingskaart. De zones hebben echter geen grote biologische waarde. De elementen met de grootste waarde zijn de kade langs het Kanaal Gent-Brugge-Oostende en de talud van de stadsring R30.

Het is dan ook gewenst deze groenstructuren zo goed als mogelijk te behouden en te versterken, waarbij de versterking gepaard kan gaan met medegebruik, zonder de natuurwaarde aan te tasten. In functie van dit medegebruik moeten voldoende voet- en fietsverbindingen worden gerealiseerd, vooral langs het Kanaal.

Er zijn geen negatieve effecten te verwachten.



- biologisch minder waardevol
- complex van biologisch minder waardevolle en waardevolle elementen
- complex van biologisch minder waardevolle, waardevolle en zeer waardevolle elementen
- complex van biologisch minder waardevolle en zeer waardevolle elementen
- biologisch waardevol
- complex van biologisch waardevolle en zeer waardevolle elementen
- biologisch zeer waardevol

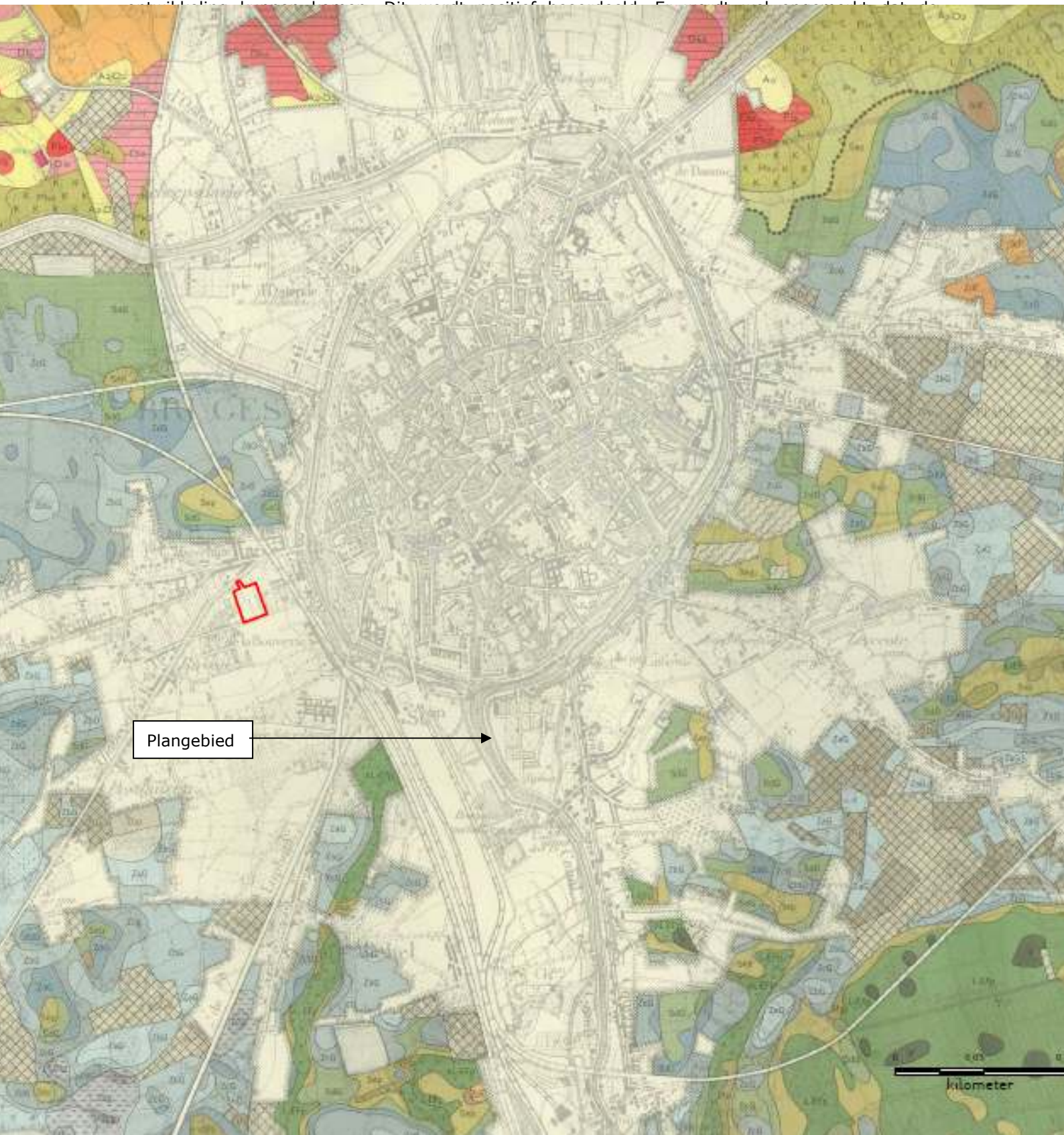
Figuur 62: Biologische waarderingskaart versie 2 (bron: GEOpunt)

11.4.3 Conclusie biodiversiteit, fauna en flora

Gezien het stedelijk en verhard karakter van het plangebied en de overwegend biologisch minder waardevolle waardering worden geen significant negatieve effecten op biotooppinname verwacht. De weinig biologisch waardevolle elementen die aanwezig zijn kunnen grotendeels behouden blijven.

Het plangebied is geen interessant gebied voor de meeste fauna. Fauna die er momenteel voorkomen, zullen niet verstoringsgevoelig zijn, wegens het stedelijk karakter van het plangebied. Eventueel bijkomende verstoring door het ontwikkelen van de zones voor strategische verdichting zal geen significant negatieve effecten voor fauna met zich meebrengen.

Het realiseren van groenzones binnen het plangebied kan positieve effecten met zich meebrengen, gezien hier, bij een goede inrichting en goed beheer, nieuwe biologische elementen tot





Figuur 63: Bodemkaart

11.5.1 Conclusie bodem

Het volledige plangebied ligt in een antropogene zone. Dit wil zeggen dat het bodemprofiel door ingrijpen van de mens reeds gewijzigd of vernietigd is. Over het algemeen wordt gesproken over een profielontwikkeling 'OB' (bebouwde zone). Het grootste deel van het plangebied is echter reeds ingenomen door verharding. De totale oppervlakte aan bodems die zal vergraven worden en zeer gevoelig zijn voor profielverstoring is dus nihil, waardoor het globale effect als beperkt negatief wordt beoordeeld. Vanuit de discipline bodem worden geen aanzienlijke effecten verwacht

11.6 Effect op het water

11.6.1 Waterlopen

Het plangebied maakt onderdeel uit van het Bekken Brugse Polders. Het plangebied wordt in het oosten en westen afgebakend door respectievelijk het Kanaal Gent-Brugge-Oostende en de zijarm van het Kanaal dat vandaag gebruikt wordt als jachthaven en die overgaat in het Minnewater. Zowel het Kanaal als de zijarm zijn gecategoriseerd als bevaarbaar. Er zijn geen negatieve effecten te verwachten.



Categorie

- Bevaarbaar
- Geklasseerd, eerste categorie
- Geklasseerd, tweede categorie
- Geklasseerd, derde categorie
- Niet geklasseerd

Figuur 64: Categorisering waterlopen (bron: GEOpunt)

11.6.2 Beschermingszone grondwaterwinning

Er is geen grondwaterwinning binnen het plangebied van voorliggend RUP.

11.6.3 Erosiegevoeligheid

De afbakening van de erosiegevoelige gebieden heeft tot doel om belangrijke wijzigingen in bodemgebruik, die mogelijk aanleiding kunnen geven tot versnelde afstroming van oppervlaktewater van hellingen en tot afspoeling van bodemdeeltjes, voorafgaandelijk aan een vergunning of de goedkeuring van een plan of programma, voor advies voor te leggen aan de

afdeling landbouwontwikkeling van het Vlaams gewest.

In de omgeving van het plangebied komen in beperkte mate erosiegevoelige gebieden voor: het betreft het talud van de spoorweg en het talud van de stadsring R30. Het terrein is vrij vlak, met uitzondering van de taluds de R30 en de waterlopen vormen. Enkel deze zones zijn dan ook erosiegevoelig.

Er zijn geen negatieve effecten te verwachten.



Figuur 65: Erosiegevoelige gebieden in de directe omgeving van het plangebied (bron: GEOpunt)

11.6.4 Grondwaterstromingsgevoelige gebieden

De kaart met de gebieden die gevoelig zijn voor grondwaterstroming ten behoeve van de watertoets werd opgemaakt om te kunnen nagaan in welke gebieden er minder of meer aandacht moet uitgaan naar de effecten van ingrepen op de grondwaterstroming. De richtlijnen voor de watertoets houden rekening met een differentiatie van Vlaanderen in 3 types van gebieden, volgens de aard van gevoeligheid voor grondwaterstroming.

Op het vlak van grondwaterstromingsgevoeligheid is het plangebied over haar volledige oppervlakte zeer gevoelig voor grondwaterstroming (type 1).

Deze stroming kan worden beïnvloed of verstoord door ondergrondse constructies: tunnels, schachten, kelders, ondergrondse garages, damwanden, kwelschermen e.d. Dergelijke constructies gaan ook vaak gepaard met het onttrekken van grondwater door drainering, tijdelijke bemaling of permanente bemaling en vormen dus een aandachtspunt bij aanvraag tot stedenbouwkundige vergunningen.

Er zijn geen negatieve effecten te verwachten.



Figuur 66: Grondwaterstromingsgevoelige gebieden in de directe omgeving van het plangebied (bron: GEOpunt)

11.6.5 Infiltratiegevoeligheid

De kaart met de infiltratiegevoelige bodems ten behoeve van de watertoets werd opgemaakt om te kunnen nagaan in welke gebieden er relatief gemakkelijk hemelwater kan infiltreren naar de ondergrond. Infiltratie van hemelwater naar het grondwater is belangrijk omdat daardoor de oppervlakkige afstroming en dus ook de kans op wateroverlast afneemt. Bovendien staat infiltratie in voor de aanvulling van de grondwatervoorraden en zodoende voor het tegengaan van verdroging van watervoerende lagen en van waterafhankelijke natuur. De kaart met infiltratiegevoelige bodems en behoeve van de watertoets werd afgeleid van de bodemkaart. Ze bestaat uit twee types gebieden:

- Gebieden met de infiltratiegevoelige bodems
- Gebieden met de niet-infiltratiegevoelige bodems

Het plangebied valt net zoals de rest van het vlakke landschap ten zuiden van Brugge - onder de invloed van permanent grondwater op relatief geringe diepte, dat aan een regelmatige seizoenschommeling onderworpen is. De grondwatertafel stijgt tijdens de winter om in het voorjaar haar hoogste stand te bereiken; daarna daalt ze om in de herfst haar laagste stand te vertonen. Aangezien het volledige plangebied op de bodemkaart is aangeduid als 'antropogene, bebouwde grond' kreeg dit de aanduiding 'niet infiltratiegevoelig'. Dit wil echter niet zeggen dat infiltratie nooit mogelijk is. Dit mag dan ook niet afgeschreven worden en infiltratieproeven moeten hierover uitsluitend geven.

Er zijn geen negatieve effecten te verwachten indien voldaan wordt aan de principes van de gewestelijke stedenbouwkundige verordening hemelwater (GSVH- privaat domein) en de code van goede praktijk voor de aanleg van rioleringsystemen (CGPR – openbaar domein).



Figuur 67: Infiltratiegevoelige gebieden in de directe omgeving van het plangebied (bron: GEOpunt)

11.6.6 Overstromingsgevoelige gebieden

Deze kaart geeft de overstromingsgevoelige gebieden weer. De kaart bevat de effectief overstromingsgevoelige gebieden (donkerblauwe laag) en de recent overstroomde gebieden (licht blauw). Zoals de kaart aan geeft komen er geen overstromingsgevoelige gebieden voor in het plangebied.

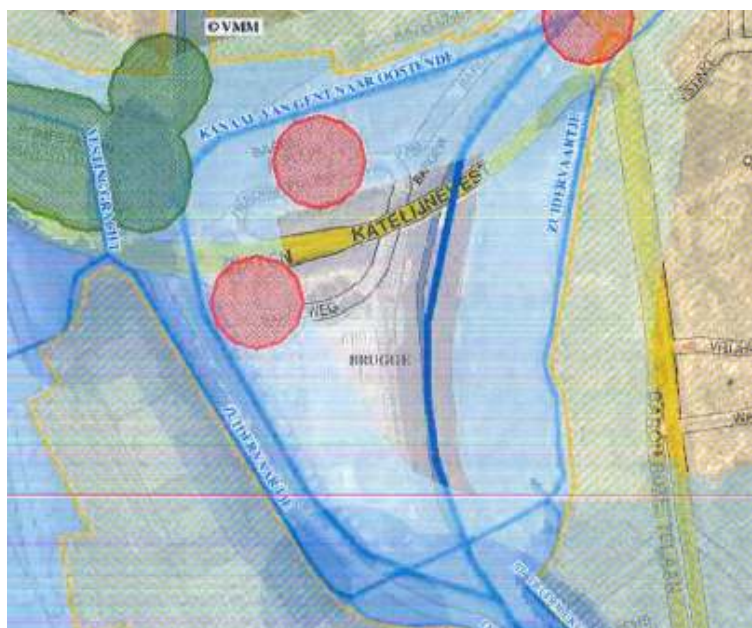
Er zijn geen negatieve effecten te verwachten.



Figuur 68: Risicozones voor overstromingen in de directe omgeving van het plangebied (bron: GEOpunt)

11.6.7 Zoneringskaart

Het plangebied is opgenomen als individueel te optimaliseren buitengebied. Dit wil zeggen dat voor het gebied nog geen rioolaansluiting aanwezig is voor afvalwater. Derhalve dient rekening gehouden met het feit dat het huishoudelijk afvalwater in individueel te optimaliseren buitengebieden dient geloosd via goed onderhouden waterzuiveringsinstallatie van voldoende capaciteit en/of door een gekeurde individuele behandelingsinstallatie voor afvalwater. Er zijn geen negatieve effecten te verwachten. Huishoudelijk afvalwater dient gezuiverd te worden.



Figuur 69: zoneringskaart (bron: VMM)

11.6.8 Signaalgebieden

De toetsing van een signaalgebied kan verschillende stadia doorlopen:

- Nog niet behandeld: Deze signaalgebieden zijn in de bekkenbeheerplannen op kaart aangeduid maar werden nog niet onderworpen aan een verdergaande analyse.
- In voorbereiding: Een eerste screening op bekkenniveau toonde aan dat deze gebieden prioritair dienen getoetst te worden. Voor deze gebieden zal er op korte termijn een uitgebreide analyse gebeuren. Deze analyse zal eventuele tegenstrijdigheden tussen de ontwikkelingsperspectieven voor een harde bestemming en het watersysteem in kaart brengen.
- Goedgekeurd advies door bekkenbestuur: In uitvoering van de actie 'toetsing signaalgebieden' uit de bekkenbeheerplannen werden deze gebieden al aan een uitgebreide analyse onderworpen. De resultaten van deze analyse dienen als onderbouwde input voor onder meer ruimtelijke planningsprocessen en bevatten een suggestie vanuit het watersysteem voor het ontwikkelingsperspectief van deze nog niet ontwikkelde gebieden. De resultaten zijn terug te vinden in een fiche die door het bekkenbestuur goedgekeurd werd.
- Goedgekeurd vervolotraject door Vlaamse Regering: Voor deze signaalgebieden is een voorstel tot verdere aanpak goedgekeurd door de Vlaamse Regering. Dit voorstel geeft aan in hoeverre de ontwikkeling van het gebied al dan niet compatibel is met het waterbergend vermogen en of bijkomende maatregelen dan wel een nieuwe functionele invulling noodzakelijk zijn. Het voorstel duidt (indien van toepassing) de in te zetten instrumenten aan alsook de aangewezen initiatiefnemer.

Het Kanaaleiland is opgenomen als nog niet behandeld signaalgebied en er zijn geen specifieke acties voorzien. In de nabijheid ligt het Minnewaterpark waar men een vismigratieknelpunt ter hoogte van de Keizerinnestuw en Gulden Vliesstuw - Kanaal Gent Oostende wil weg werken. Dit heeft echter geen invloed op het plangebied.

11.6.9 Conclusie water

Op basis van de watertoetskaarten kunnen de volgende opmerkingen gemaakt worden:

- In het plangebied komen geen erosiegevoelige zones voor. Onmiddellijk ten noorden is dit wel het geval, het betreft de taluds van de ring R30.
- Het plangebied is niet grondwaterstromingsgevoelig.
- Het plangebied is niet infiltratiegevoelig.
- Er zijn geen overstromingsgevoelige gebieden binnen het plangebied.

De invulling van het plangebied voorziet in de mogelijkheid van bijkomende gebouwen waardoor er effecten op het lokale afwateringssysteem kunnen zijn. Het RUP dient steeds te beantwoorden aan de vigerende normen van het besluit van de Vlaamse regering van 5 juli 2013 houdende vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater. Deze verordening bevat minimale voorschriften voor de lozing van niet-verontreinigd hemelwater, afkomstig van verharde oppervlakken. Het algemeen uitgangsprincipe hierbij is dat hemelwater in eerste instantie zoveel mogelijk gebruikt wordt.

In tweede instantie moet het resterende gedeelte van het hemelwater worden geïnfiltreerd of gebufferd, zodat in laatste instantie slechts een beperkt debiet vertraagd wordt afgevoerd. De opvang en afvoer van hemelwater afkomstig van de extra gebouwen dient in overeenstemming met deze verordening opgevangen te worden op het terrein zelf, waardoor er geen effecten te verwachten zijn op de waterhuishouding. De RUP-voorschriften zullen dit ook mogelijk maken en bovendien verwijzen naar de gewestelijke stedenbouwkundige verordening.

Volgens de gewestelijke stedenbouwkundige verordening dient het buffervolume van een infiltratievoorziening in verhouding te staan tot het gerealiseerde infiltratiedebiet. Het buffervolume van de infiltratievoorziening dient minimaal 300 liter per begonnen 20 vierkante meter referentieoppervlakte van de verharding te bedragen. De oppervlakte van de infiltratievoorziening dient minimaal 2 vierkante meter per begonnen 100 vierkante meter referentieoppervlakte van de verharding te bedragen. Van deze afmetingen kan slechts afgeweken worden indien de aanvrager aantoont dat de door hem voorgestelde oplossing een afdoende buffer- en infiltratiecapaciteit heeft. Gezien de opvang en afvoer van hemelwater afkomstig van de extra gebouwen dient opgevangen te worden op het terrein zelf, in overeenstemming met de bovenvermelde verordening, worden geen significant negatieve effecten verwacht op de waterhuishouding.

Verder is het ook aangewezen om in de voorschriften op te nemen dat de verharding van de niet bebouwde delen van de percelen zoveel mogelijk dient te bestaan uit waterdoorlatende verharding. Dit dient zo opgenomen te worden in de stedenbouwkundige voorschriften.

Het plangebied is opgenomen als een individueel te optimaliseren buitengebied. Al het afvalwater zal tenminste op een IBA of een dergelijke installatie moeten worden aangesloten. Er zal moeten worden voldaan aan de code van goede praktijk aanleg riolering en de geldende regelgeving met betrekking tot afvalwatersanering.

Bij de aanleg van het openbaar domein moeten de richtlijnen van de Vlaamse regering worden gevolgd.

Er zijn vanuit de discipline water geen aanzienlijke milieueffecten te verwachten, wanneer de geformuleerde aanbevelingen worden gevolgd.

11.7 Effect op lucht, licht en geluid

11.7.1 Effect op lucht

Voor het plangebied wordt de toestand van de luchtkwaliteit, gebaseerd op metingen van 3 jaar bekeken. De gemeten waarden zijn stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀).

Op het geoloket van de VMM zijn volgende waarden terug te vinden:

- voor het gemiddeld aantal overschrijdingen van de norm PM₁₀: 26 - 30 overschrijding van 50 µg/m³. Dit is gemiddelde waarde.
- voor de gemiddelde waarde fijn stof (PM₁₀): 21 - 25 µg/m³. Dit is een gemiddelde waarde.



Figuur 70: PM10 Jaargemiddelde (2010 tot 2012) (bron: VMM)

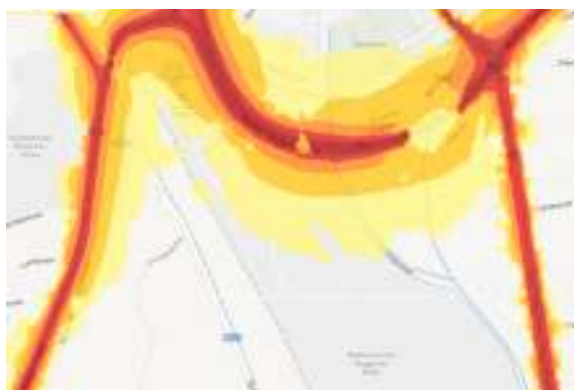
- voor de gemiddelde waarde stikstofdioxide (NO₂): 31 - 35 µg/m³ ten zuiden en ten westen 26 - 30 µg/m³ ten zuidwesten 21 - 25 µg/m³ Dit is resp. een gemiddelde en relatief lage waarde.



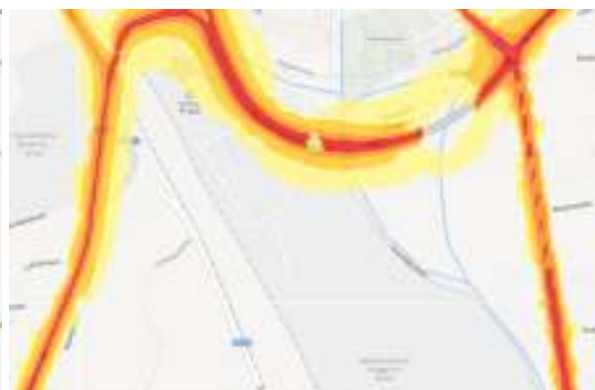
Figuur 71: NO2 Jaargemiddelde (2012) (bron: VMM)

11.7.2 Effect op het geluid

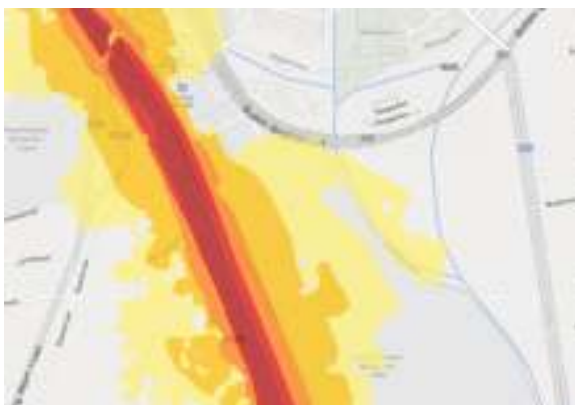
Het plangebied is onder een kleine invloed van geluidsbelasting door wegverkeer en onder zeer kleine geluidsbelasting door spoorverkeer.



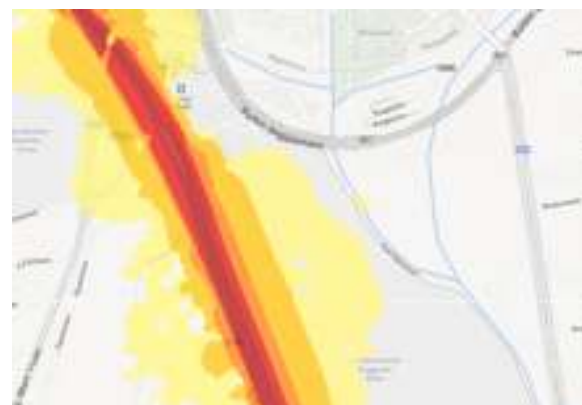
Geluidsbelasting wegverkeer Lden 2011



Geluidsbelasting wegverkeer Lnight 2011



Geluidsbelasting spoorverkeer Lden 2011



Geluidsbelasting spoorverkeer Lnight 2011

Figuur 72: Geluidskaarten LNE (bron: GEOpunt)

Het RUP voorziet de mogelijkheid om het Cactus Muziekcentrum (concertwerking, café / ontmoetingsplaats, secretariaat) te kunnen huisvesten binnen het plangebied. Nieuwe ontwikkelingen zullen moeten voldoen aan de geldende wettelijke en reglementaire bepalingen i.v.m. de beheersing van geluidshinder volgens het VLAREM en de Politieverordening betreffende de bestrijding van geluidshinder e.a.

De bouw van het muziek/cultureel centrum kan problemen van indirecte geluidshinder met zich meebrengen van komende en vertrekkende bezoekers, van laad- en losactiviteiten buiten de

normale uren. Het is daarom van belang een passende buffering (bijvoorbeeld door afstand, door een scherm met een esthetische en functionele meerwaarde) t.o.v. de woonomgeving te voorzien.

Er zijn ook geen (potentiële) stiltegebieden gelegen. Daardoor kan worden besloten dat het RUP geen invloed zal hebben op ongeschonden gebieden betreffende geluid. Het RUP zal niet resulteren in significante bijkomende geluidshinder.

11.7.3 Conclusie lucht, licht en geluid

Bij het uitvoeren van werken op openbaar en privaat domein (bouwen, verbouwen en herbouwen van constructies) zal er tijdelijke stofhinder optreden. Door verwarming van de functies en door de wagens van de werknemers en bezoekers zal er luchtverontreiniging zijn. De EPB-regelgeving zorgt voor milderende maatregelen.

De gemotoriseerde verkeersstromen in het plangebied zorgen voor luchtverontreiniging. Gelet op de ligging vlak aan de ring R30 zal dit geen significante invloed hebben op de woonomgeving.

De visuele/licht hinder ten gevolge van de ontwikkeling van de deelplannen zal beperkt zijn tot de Site zelf, de aanliggende woonstraten liggen op voldoende afstand. Bijkomende straatverlichting daar waar nieuwe wegen worden aangelegd zal noodzakelijk zijn. Echter door te kiezen voor geschikte armaturen zullen de effecten beperkt tot verwaarloosbaar zijn. Verder vormt het RUP niet het kader voor bijkomende projecten die veel verlichting met zich meebrengen zoals nieuwe sportvelden en winkels met lichtreclame en dergelijke. De gewenste meer grootschalige complexen zijn niet in de onmiddellijke omgeving van woningen gelegen, waardoor geen significant negatieve effecten verwacht worden.

De bijkomende geluidshinder ten gevolge van het ontwikkelen van de site zal zich voornamelijk beperken tot het geluid afkomstig van het gemotoriseerd verkeer. Er worden bijgevolg geen significant negatieve effecten verwacht.

Er wordt opgemerkt dat volgens geluidsbelastingkaarten van LNE het huidige geluidsklimaat in de onmiddellijke omgeving van de Ring R 30 en de spoorweg Brugge-Oostende relatief hoog is. Echter mits het nemen van goede geluidsisolerende maatregelen kan de hinder voor de nieuwe functies beperkt blijven. Omdat het voornamelijk over gemeenschapsvoorzieningen gaat in de brede zin en niet over woningen wordt een negatief effect verwacht.

De nieuwe grootschalige functies en de jeugdvoorzieningen worden mogelijks wel ingericht in zones met een welbepaalde geluidshinder door wegverkeer.

Echter kunnen we spreken van enkele milderende maatregelen die in het RUP worden opgenomen:

- Er wordt sowieso een hoge groenbuffer opgelegd ter hoogte van de R30. Deze zal, weliswaar een zeer beperkt, verschil van geluid teweeg brengen.
- De herbestemming van het RUP beoogt een functies die minder last van geluidshinder ondervinden
- Er zal opgelegd worden dat het muziekcentrum zo veel als mogelijk geluidwerende maatregelen moet voorzien

Geen significant effect, mits een passende buffering wordt voorzien. Dit kan mee worden opgenomen in de voorschriften van het RUP.

11.8 Effect op de stoffelijke goederen, cultureel erfgoed m.i.v. het architectonisch en archeologisch erfgoed en het landschap

11.8.1 Landschapsatlas / ankerplaatsen / stads- of dorpsgezichten

De volledige binnenstad van Brugge werd een aantal jaar geleden erkend als werelderfgoed. Dit betekent concreet dat elke vorm van nieuwe bebouwing of verbouwing in de binnenstad maar ook binnen een straal van 200m (zie Unesco buffer) rond de binnenstad moet worden ingepast in harmonie met het bestaande waardevolle patrimonium.

De skyline van de Brugse binnenstad wordt sinds oudsher gedomineerd door drie torens (O-L-V-kerk, Sint- Salvatorskathedraal, het Belfort). Zij blijven ook in de toekomst de belangrijkste bakens in de binnenstad. Recent is het concertgebouw op 't Zand een bijkomende baken geworden in harmonie met de drie andere. Het stadslandschap bestaat niet alleen uit waardevolle en minder waardevolle gebouwen maar ook uit zachte elementen (parken, tuinen, vestingsgordel, pleinen, water). Zij worden maximaal behouden en waar mogelijk versterkt.

In de directe omgeving van het plangebied vinden we het Minnewater en het Begijnhof met zijn omgeving als stadsgezicht. Het stadsgezicht is een openbaar stadspark dat in het noorden begrensd wordt door de Arsenalstraat en het Wijngaardplein, ten oosten door het Bakkersreitje, ten zuiden door de Minnewaterbrug en Katelijnevest en in het westen door een afgesloten deel van de Reie, het zogenaamde Minnewater zelf.

Binnen het plangebied zijn er geen beschermingen.



Figuur 73: Aanduiding het stadsgezicht Minnewater (bron: onroerend erfgoed)

11.8.2 Beschermde monumenten

Zoals eerder aangegeven is de volledige binnenstad beschermd als Unesco werelderfgoed.

Door de ligging in de UNESCO buffer vinden we in de directe omgeving enkele monumenten. Langs de Vesten liggen de Minnewaterbrug, Minnewaterkliniek en de Poertoren. Langs het Minnewater zelf ligt het Begijnhof, het sashuis en het kasteel de la Faille.

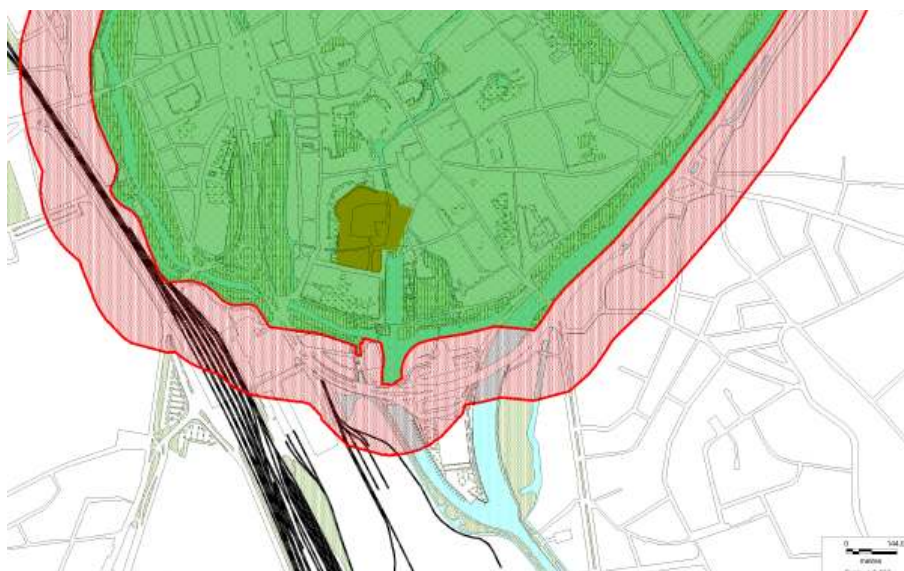
De Minnewaterbrug en de Poertoren liggen het dichtst tegen het plangebied. De Minnewaterbrug verbindt de Begijnvest met de Katelijnevest. In 1311 werd de brug voor de eerste keer opgetrokken als houten brug; de huidige brug dateert van 1739 en is gebouwd naar het ontwerp van de Brugse architect-beeldhouwer H. Pulinx senior. Het is een stenen constructie met uitzondering van de middelste boog die mogelijk tot 1874 opgevat was als houten ophaalbrug om de barge door te laten. Op de Begijnvest, aan de voet van de Minnewaterbrug staat de Poertoren. De Poertoren is een vrijstaande toren, gebouwd in 1398-1401 door Jan Van Oudenaarde. De toren werd gebouwd als buskruitopslagplaats zoals de benaming ook al weer geeft. In 1665 werd de toren enkele jaren ingericht als voldermolen; en in 1785 werden de kelders gebruikt als ijskelder.



Figuur 74: Aanduiding monumenten (bron: onroerend erfgoed)

11.8.3 UNESCO buffer

Het noordelijke deel van het Kanaaleiland ligt in de UNESCO bufferzone.



Figuur 75: Afbakening UNESCO-erfgoedzone Brugge (bron: Brugge)

Het noorden van het plangebied wordt afgebakend door de stadsring R30 met de Katelijnebrug. De brug ligt deels op een talud en overspant het kanaal Gent-Brugge-Oostende en de Bargeweg. De brug meet op zijn hoogste punt circa 22 m en heeft een totale lengte van 400 m. De hoge Katelijnebrug ligt volledig binnen de UNESCO-buffer zone.

Binnen de voorschriften zou bebouwing in het toekomstscenario worden toe gestaan tot 5 bouwlagen met een beperkt accentvolume als 6e bouwlaag. De gelijkvloerse bouwlaag kan een hoogte hebben van 5m als er een parking voor bussen in ondergebracht wordt, cfr de bestaande toestand. Ander kan een bouwlaag maximaal 4m hoog zijn. De maximale hoogte van de bebouwing op het Kanaaleiland zal dan (5+4+4+4+4+4) 25m bedragen. De bebouwing zou in zijn hoogste toestand dus net boven de brug uit komen. De zone waar men tot 25 m hoog zou kunnen bouwen valt wel al buiten de UNESCO-buffer zone.

De Gemeentelijke stedenbouwkundige verordening op het bouwen, verkavelen en op de beplantingen van de stad Brugge vraagt om bij aanvragen om een stedenbouwkundige vergunning voor constructies met een zekere hoogte een studie toe te voegen met de visuele impact op de zichtlijnen vanuit en naar het werelderfgoed van de geplande constructie. Voor constructies binnen de bufferzone moet dit wanneer het hoogste punt 20 m meet, voor constructies buiten de

bufferzone is dit vanaf 30 m. De bepaling wanneer men een hoogtestudie moet opmaken werd opgemaakt samen met UNESCO, gezien men in het RUP onder de norm blijft kan gesteld worden dat de impact geen significant effect zal hebben.

Als flankerende maatregel zal binnen het RUP, in het toelichtend deel van de voorschriften, gevraagd worden om ten allen tijde een hoogtestudie op te maken, ongeacht de hoogte van het volume.

11.8.4 Geïnteriseerd Bouwkundig Erfgoed

Wederom door de ligging vlak aan de binnenstad zijn er in de directe omgeving elke panden te vinden die geïnteriseerd zij. De belangrijkste panden en sites gelegen in de binnenstad werden hierboven reeds kort toegelicht.

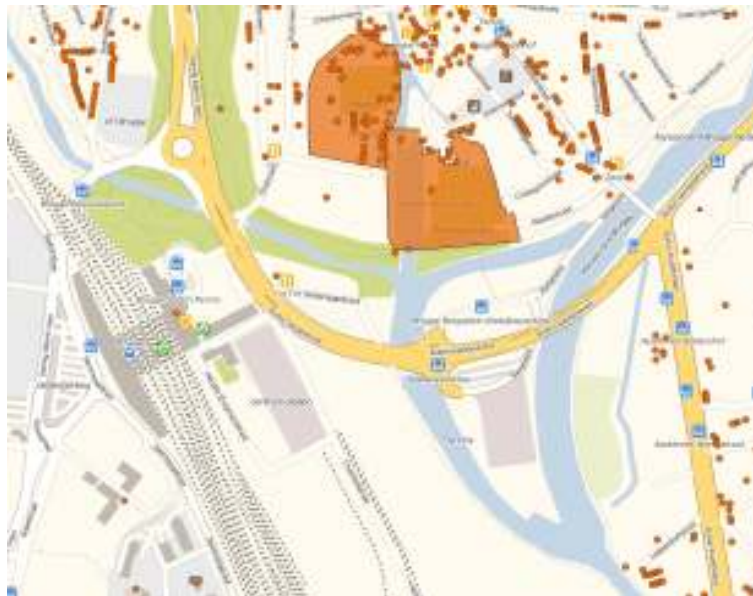
Aan de overzijde van de dode kanaalarm, langs de Vaartdijkstraat ligt het voormalige Staalconstructiebedrijf "La Brugeoise & Nivelles", een divisie van "Bombardier-Eurorail". De volledige Brugeoise site is een belangrijke, industriële site, die is ontstaan in het begin van de 20ste eeuw. De site werd uitgebouwd met een sociaal en cultureel verenigingsleven met onder meer sportinfrastructuur en clubhuis ten zuiden van het bedrijf (vandaag school Syntra West) Vandaag zijn op de site nog enkele panden bewaard die verwijzen naar het verleden. Zo vinden we in het oosten van de site de voormalige elektriciteitscentrale met compressoren en toebehoren. Dit gebouw is beschermd als monument en werd reeds ingericht als evenementenhal.

Verder vinden we ook nog de portiersloge van de eerste fabriekstoegangen en het ontvangstgebouw. Beiden zijn bakstenen gebouwen van twee en een halve bouwlaag hoog, afgedekt door een schilddak.

Voor voetgangers en fietsers is de site toegankelijk via een brug over het kanaal Gent-Oostende, die uitkomt op de Baron Ruzettelaan.

Langs de Baron Ruzettelaan liggen verschillende Inventarispannen. Gezien de afstand tot het plangebied hebben deze geen invloed.

Binnen het plangebied ligt er geen geïnteriseerd bouwkundig erfgoed.



Figuur 76: Aanduiding bouwkundige gehelen en relictten (bron: onroerend erfgoed)

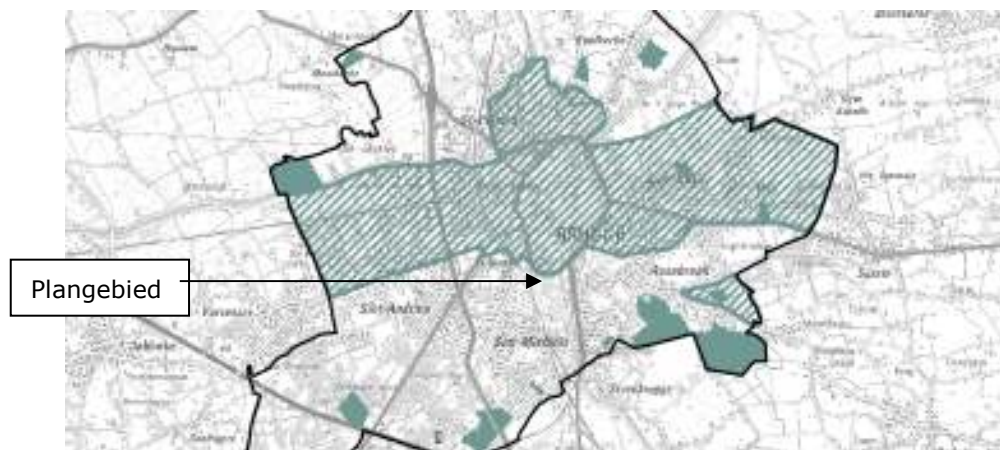
11.8.5 Lokale archeologische advieskaart

De lokale archeologische advieskaart die in het GRS van Brugge is opgenomen duidt voor het plangebied geen zone voor advies aan.

In de lokale archeologische advieskaart wordt volgend onderscheid gemaakt:

- zone met advies vanaf 2.500m²: voor elke aanvraag vanaf 2.500m² voor een stedenbouwkundige vergunning of verkavelingsvergunning, met een structurele wijziging van de bodem, dient advies gevraagd te worden aan de bevoegde archeologische dienst.
- zone met advies: voor elke aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning of verkavelingsvergunning, met een structurele wijziging van de bodem, dient advies gevraagd te worden aan de bevoegde archeologische dienst (Brugse stadskern, rand van de zandstreek, Fort Lapin en gebied Engelendaele).

Het plangebied ligt aan de rand van de zone met advies vanaf 2.500 m².



Figuur 77: Lokale archeologische advieskaart (bron: GRS)

11.8.6 Conclusie erfgoed

Het RUP vormt het kader voor projecten waarbij graafwerkzaamheden zullen voorkomen. Het grootste deel van het plangebied is echter reeds verhard en/of vergraven.

Er is dus een zeer geringe kans op het verstoren van mogelijks aanwezige archeologische relictten. Vanwege het specifieke karakter van het archeologisch erfgoed dat voor ons verborgen zit in de ondergrond, is het onmogelijk om bijvoorbeeld op basis van de Centrale Archeologische Inventaris uitspraken te doen over de aan- of afwezigheid van archeologische sporen. Zekerheid omtrent aan- of afwezigheid van archeologische sporen kan alleen met specifiek onderzoek vastgesteld te worden.

Het RUP heeft voor het grootste deel van het plangebied als doel de bestaande situatie te bestendigen. Dit voornamelijk omdat de bestaande busparking zo integraal mogelijk moet behouden blijven. Er worden over het algemeen dan ook geen significant negatieve effecten op het landschapsbeeld verwacht.

11.9 Effect op de mobiliteit

Het RUP laat toe om het Cactus Muziekcentrum (concertwerking, café / ontmoetingsplaats, secretariaat) te kunnen huisvesten op de Kanaaleiland site. Het nieuwe Cactus muziekcentrum kan een katalysator zijn op de site om meer functies en opportuniteiten aan te trekken. Het Kanaaleiland kan uitgroeien tot een dynamische plaats met verschillende voorzieningen. Na de komst van de Cactus club kan het volledige plangebied herbekeken worden en eventueel worden herzien.

Zo is er in het 'Algemeen Beleidsprogramma 2013-2018' sprake van de realisatie van een stadskantoor, een beursshal, een congrescentrum, een ondernemerscentrum, een nieuw depot voor dienst musea, een centrale uitleendienst die ook een strategische locatie moet krijgen, een bibliotheek, een vrijzinnig huis, stilteplekken, een gezondheidscentrum, etc.

Om de effecten op de mobiliteit beter te staven en te onderzoeken nemen we twee bestaande mobiliteitsstudies bij de hand. Een eerste is de studie 'R30 Brugge' opgemaakt door Agentschap Wegen en Verkeer (zie punt 6.12 in de toelichtende nota), de twee is de studie 'Brugge Zuid' opgemaakt door de Stad Brugge. (zie punt 6.13 in de toelichtende nota).

De studie R30 werd in 2012 uitgeschreven door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) om een visienota op te maken voor de herinrichting van de R30 tussen kmpt 4,200 en kmpt 6,940". Deze studie werd eind 2015 afgerond. Ook de Hoge Katelijnebrug en de aansluiting op de Vaardijkstraat en Kanaaleiland (kruispunt R30 – Bargeweg) maken deel uit van de studie. Uit de studie blijkt dat de aantakking van de Vaardijkstraat op de R30 gebeurt dus volgens het 'rechts in, rechts uit'-principe, zoals ook op vandaag het geval is.

Voor het Kanaaleiland en de rechtstreekste ontsluiting van de Vaardijkstraat op de R30 concludeert de studie 'Brugge Zuid' dat voor op korte termijn, zolang geen volwaardige ontsluiting van de zone Brugge Zuid is gerealiseerd, de potentie van de plek als hefboomgebied beperkt zal blijven. De studie denkt verder dan de bestaande toestand en voorziet ook een variant waarin de

de Vaartdijkstraat voor een gedeelte de rol van de Baron Ruzettelaan over neemt als toegangsweg richting R30. Het onderzoek wees ook hier uit dat de aansluiting van de Vaartdijkstraat voorrangsgeregeld blijft, waar enkel de rechts in, rechts uit beweging mogelijk zal zijn.

Er kan dus geconcludeerd worden dat de bestaande toestand behouden blijft en verkeersdruk van buiten het plangebied nihil zal zijn. De komst van de Cactus Club zal slechts een kleine stijging van de mobiliteit met zich mee brengen. In ene latere fase, bij de eventuele herziening van het RUP na de komst van de Cactus Club, kunnen we met deze kennis onderzoeken hoe de potentiële verkeersdruk van verschillende nieuwe functies op de site Kanaaleiland kan toenemen.

Bij het mobiliteitsonderzoek voor het voorliggende RUP gaan we uit van het van de functies binnen het plangebied en de komst van de Cactus Club. Een volledige ontwikkeling van de site is in voorliggend RUP nog niet aan de orde.

11.9.1 Openbaar vervoer:

Het plangebied ligt in de nabijheid van het station van Brugge, een multimodaal verkeersknooppunt. Het hoofdstation van Brugge is gelegen aan de zuidkant van de ring. Het vormt een knooppunt voor de verschillende spoorverbindingen. Ook de bussen van De Lijn hebben een halte aan het station.

Als centrumstad kent Brugge een stervormig net van buslijnen vanuit de regio. Deze streeklijnen volgen de stadsring en bedienen het station. Recentelijk zijn er ook frequente voorstadslijnen ingevoerd tussen Brugge-Oostkamp, Brugge-Jabbeke en Brugge-Zedelgem (om de 20 minuten). Een net van stadslijnen verbindt de omliggende wijken en deelgemeenten met het centrum. Alle stadsbussen rijden langs het station, 't Zand en de Markt (of de Biekorf in de andere richting). De stadsbussen rijden in Brugge om de 20 minuten, zodat alle haltes minstens om de 20 minuten bediend worden. Op trajecten met een dubbele bediening, is er zelfs een bus om de 10 minuten. Buiten de bushaltes aan het station zijn er vlak aan het plangebied nog enkele bushaltes. De dichtstbijzijnde haltes zijn gelegen aan de afrit van de Bargeweg aan de R30 en op het Bargeplein.



Figuur 78: Bushaltes 'De Lijn' (bron: GEOpunt)

11.9.2 Bus- en mobilhomeparking

Om het Kanaaleiland optimaal te benutten en een nieuwe invulling te kunnen geven zal de mobilhome parking geherlocaliseerd moeten worden. De mobilhome parking voor kort verblijf zal sowieso een nieuwe locatie moeten krijgen, dit omdat het Cactus Muziekcentrum op die locatie moet worden ingeplant. Uit onderstaande cijfers blijkt dat de bussenparking en de kampeerautoterreinen druk bezette parkings zijn. Voor de bussenparking betreft dit dagelijks gemiddeld 43 bussen per dag. Wat de kampeerautoterreinen betreft stationeren er dagelijks gemiddeld 21 voertuigen.

Bij het herlocaliseren van de bussenparking en/of de kampeerautoterreinen in functie van nieuwe ontwikkelingen dient deze gecompenseerd te worden in de nabijheid van het station. Het herlocaliseren van de parkings kan uiteraard gefaseerd gebeuren. Er kunnen verschillende scenario's opgemaakt en uitgeschreven worden met betrekking tot de parkings.

Cijfers op jaarbasis bussenparking

2010	2011	2012	2013
14.698	15.705	16.372	15.726

Cijfers op jaarbasis mobilhomeparkings samen

2010	2011	2012	2013
7.585	8.505	5.875	8.086

Voor de jaren 2014 en 2015 werden de cijfers voor de bussenparking en de mobilhomeparking samen genomen. Voor 2014 waren er 26.417 voertuigen, voor 2015 26.605 voertuigen. Voor de schoolbussen kunnen geen cijfers worden meegedeeld.

Voor het kampeerautoterrein is het belangrijk om deze te voorzien in de onmiddellijke omgeving van de binnenstad of op een locatie die een goede verbinding heeft met de binnenstad. Dit kan door middel van openbaar vervoer of er moet een vlotte fietsverbinding zijn. Vele toeristen die met een mobilhome reizen hebben immers een fiets mee.

Het terrein zelf zal moeten voorzien in een aantal basisuitrustingen in de vorm van een zogenaamd sanitisation. Dit is een automaat waar men tegen betaling vers leidingwater kan aftappen en is er meestal een afvoerleiding voor grijs water en voor toiletafval voorzien.

De nieuwe sites zullen dus moeten worden heraangelegd om in voornoemde behoeften te voorzien. Hierbij worden enkele mogelijke locaties opgesomd:

- P&R Steenbrugge (1)
- Kinopolissite (2)
- Veemarkt sint-Michiels (3)
- Magdalenastraat – Edgar de Smedtplantsoen (4)
- Tussen Bevrijdingslaan en Graaf Visartpark (5)
- Gebied Katelijnebrug/Baron Ruzettelaan (6)
- Entrepot (7)
- Kavels voorzijde station (8)
- Waggelwaterstraat (9)



11.9.3 Fiets-en voetgangers

Langs het kanaal Gent-Oostende (langs de zijde Baron Ruzettelaan) en langs de Vesten zijn bovenlokale fietsroutes gelegen.

De fietsroutes zijn in de onmiddellijke omgeving van het plangebied gelegen, maar lopen er niet door.

Langs de Vaartdijkstraat zelf loopt een recreatieve fietsroute, ook deze route loopt niet door maar langs het plangebied. De route is weerhouden als een fietssnelweg.



Figuur 79: Fietsrouten netwerk Brugge (bron: Mobiliteitsplan Brugge 2015)

De Vaartdijkstraat is door verschillende ingrepen de laatste jaren fietsvriendelijk geworden, waardoor het belang als fietsas alleen maar gegroeid is. De Vesten zijn al een zeer druk gebruikte fiets- en wandel route.

We pleiten er dan ook voor het plangebied zelf optimaal doorwaadbaar te maken voor fietsers en voetgangers en zodoende alle nieuwe functies binnen het plangebied te verbinden met elkaar en met de omgeving. De doorwaadbaarheid vandaag is dan ook enkel oost-west gericht en nog niet noord-zuid, dit moet worden aangepakt. Het Kanaaleiland kan een schakel zijn tussen de Vesten rondom Brugge en de Vaartdijkstraat. Om dit optimaal te kunnen realiseren moet een nieuwe brugconstructie over de dode zijarm van het Kanaal voorzien worden.

11.9.4 Gemotoriseerd verkeer:

De stationsomgeving wordt als multi-modaal vervoersknooppunt ontwikkeld en als strategische locatie voor kerngebonden regionaal stedelijke en stedelijke voorzieningen verder uitgebouwd. Zoals bovenstaande punten al aantonen is het Kanaaleiland zeer goed bereikbaar voor bezoekers die met het openbaar vervoer komen, met de fiets of te voet. Door zijn strategische ligging in Brugge moet er op de complementariteit van de verschillende vervoerswijzen (trein, bus, auto, langzaam verkeer) maximaal worden ingezet. De Cactus Club kan een katalysator zijn voor de verdere ontwikkeling van het Kanaaleiland. Na de komst van de Cactus Club kan de situatie opnieuw bekeken worden en kan de beschikbare ruimte dan eventueel benut worden voor personeels- en bezoekersintensieve activiteiten in combinatie met de Cactus club. De omgeving van het station beschikt over ruime potenties voor de vestiging van kantoren, diensten en (grootschalige) (woon)voorzieningen zowel in de directe stationsomgeving als ter hoogte van het Kanaaleiland.

Gelet op zijn ligging in de stationsomgeving zal ook maximaal worden ingezet op functies die aansluiten op de mobiliteitsvoorzieningen van het station. Om de functies en de maximale oppervlakte vast te leggen wordt een maximaal scenario op het Kanaaleiland naar voor geschoven met een maximaal verkeersprofiel.

In het mobiliteitsplan worden enkele maatregelen naar voorgeschoven voor de grote verkeersassen van Brugge. Zo ook voor de stadsring R30 die de noordelijke grens van het plangebied vormt. De stadsring zal moeten worden aangepast naargelang de specifieke functie van het betrokken onderdeel van de ring. Hierbij zal het accent liggen op het openbaar vervoer, de veiligheid en de oversteekbaarheid. Specifiek voor het deel van de R30 dat invloed heeft op het plangebied werd al een maatregel uitgevoerd. Tussen de Bloedput en de Katelijnepoort werden aanpassingen gedaan in functie van de openbaarvervoercorridor. Zo werden onder meer busbanen aangelegd en werden gescheiden fietspaden tussen het station en de Katelijnepoort aangelegd die via het Kanaaleiland lopen. Omwille van het comfort, rij gemak en gebruiksvriendelijkheid werden de fietspaden op gelijkgronds niveau voorzien in plaats van over de kanaalbrug.

Voor de ringweg R30 wordt binnen het mobiliteitsplan geopteerd voor de selectie als secundaire weg in plaats van primaire weg. De ring passeert door het stedelijk weefsel en door de stationsomgeving, waar zeer veel bewegingen zijn van voetgangers, fietsers en bussen van De Lijn. Het autoverkeer mag hier de andere verkeersvormen en de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving niet domineren. De uitbouw van een zeer belangrijke openbaarvervoerscorridor wordt om die reden voorgesteld. En wordt het gedeelte van de ring (R30) tussen Bloedput en de Katelijnepoort als secundaire weg III geselecteerd.

11.9.4.1 Toetsing op mobiliteitsvlak:

We onderzoeken de bijkomende mobiliteitsdruk door de komst van de Cactus Club.

Als eerste wordt de bestaande toestand bekeken aan de hand van de eerder vernoemde studie R30 door Agentschap Wegen en Verkeer.

Het kruispunt R30 – Bargeweg is te beschrijven als een rechts-in rechts-uit configuratie. Het verkeer op de R30 heeft aan dit kruispunt altijd voorrang.

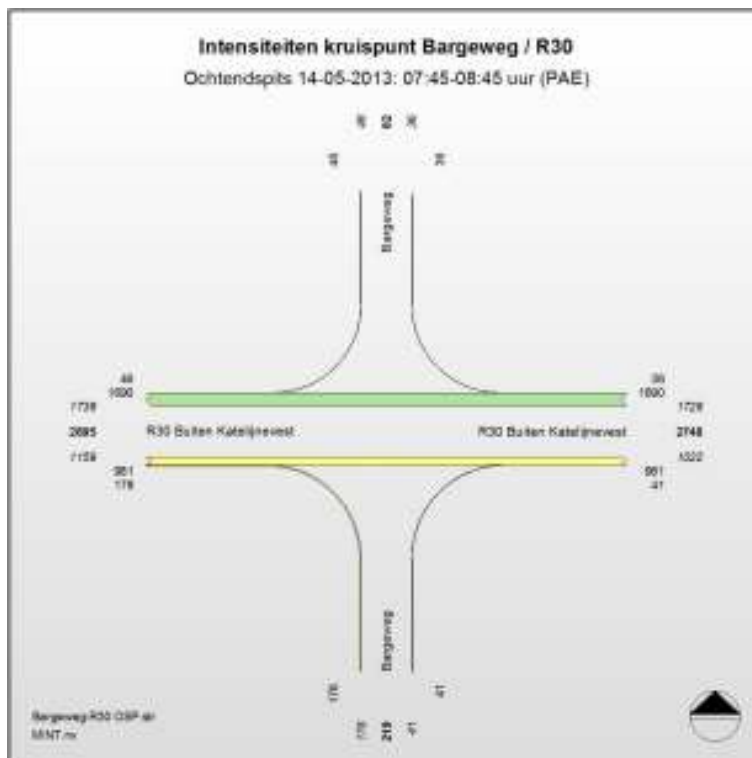
De westelijke tak van het kruispunt is de R30 Buiten Katelijnevest. Deze tak bestaat richting oosten uit twee rijstroken voor doorgaand verkeer en een bijkomende rijstrook die het mogelijk maakt om de Bargeweg in te rijden. Deze bijkomende rijstrook vloeit over in een busstrook. In westelijke richting zijn er op deze tak twee rijstroken en een busstrook. Tussen beide rijrichtingen is een middenberm aanwezig. Langsheen deze tak zijn in beide rijrichtingen fietspaden aanwezig.

De zuidelijke tak van het kruispunt is de Bargeweg. Deze tak bestaat uit één rijstrook in elke richting. Langsheen de Bargeweg is er een dubbelrichtingsfietspad aanwezig. Er zijn in de Bargeweg eveneens voetpaden aanwezig. Door middel van een fietsoversteek kan de Bargeweg gekruist worden door fietsers.

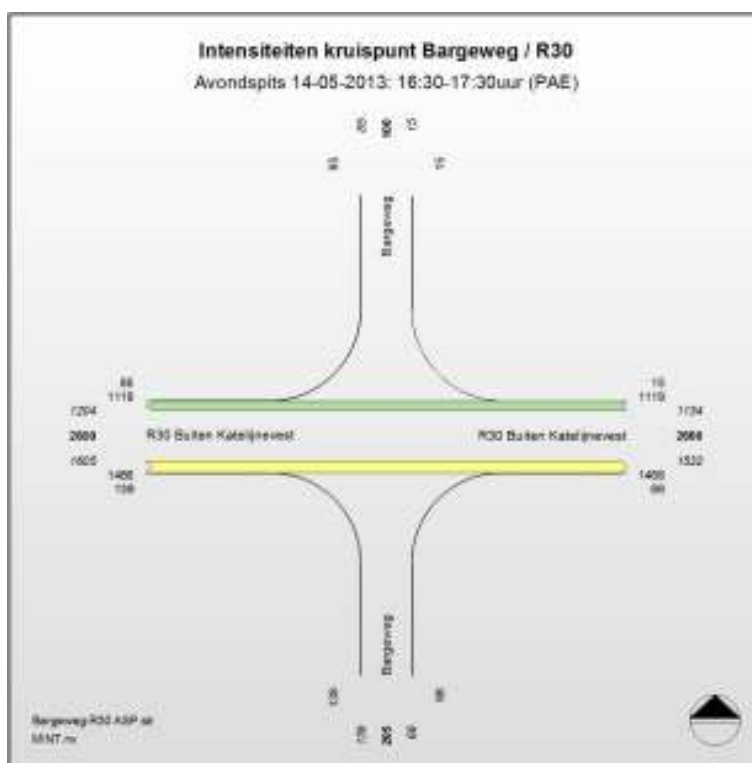
De oostelijke tak van het kruispunt is de R30 Buiten Katelijnevest. Aan deze zijde van het kruispunt zijn er zowel in de west-oostrichting, als in de oost-westrichting twee rijstroken en een busstrook aanwezig. Beide rijrichtingen worden van elkaar gescheiden door middel van een middenberm. Langsheen deze tak zijn er aanliggende fietspaden aanwezig. De R30 oversteken is voor fietsers en voetgangers niet mogelijk.

De noordelijke tak van het kruispunt is de Bargeweg. Deze tak bestaat aan deze zijde uit één rijstrook in elke rijrichting. Langsheen de Bargeweg is er een fietspad en voetpad aanwezig. Voor fietsers en voetgangers zijn er oversteekvoorzieningen aanwezig.

Op dinsdag 14 mei 2013 werden aan het kruispunt de verkeersintensiteiten geteld. De resultaten van deze telling kunnen gevonden worden in onderstaande figuren.



Figuur 80: Intensiteiten kruispunt R30 – Bargeweg, Ochtendspits (bron: Studie R30 Brugge door AWW)



Figuur 81: Intensiteiten kruispunt R30 – Bargeweg, Avondspits (bron: Studie R30 Brugge door AWW)

Zowel tijdens de ochtend-, als avondspits bevinden de belangrijkste verkeersstromen zich op de R30. In de ochtendspits gaat de hoofdstroom op de R30 van oost naar west. Deze stroom is goed voor 1690 pae/u. Gedurende de avondspits gaat de grootste verkeersstroom van west naar oost. Tijdens het drukste uur van de avondspits gingen er in totaal 1466 pae/u van west naar oost over de R30.

Zowel in de ochtend-, als avondspits draaien meer auto's de zuidelijke tak van de Bargeweg in dan de noordelijke tak.

Op het kruispunt werden ook de fietsers geteld. Uit deze tellingen blijkt dat tijdens de ochtendspits vanuit de zuidelijke tak (Bargeweg) naar de westelijke tak (R30 Buiten Katelijnevest) rijden. Deze rijrichting wordt door 282 fietsers gebruikt. Dit komt neer op 68% van alle getelde fietsers gedurende het drukste uur van de ochtendspits. Tijdens de avondspits gaat de grootste groep fietsers van west naar oost langsheen de R30. Deze richting wordt tijdens de avondspits gebruikt door 124 fietsers (44%). Tijdens de avondspits blijft de verkeersstroom van de Bargeweg (zuidelijke tak) naar de R30 Buiten Katelijnevest (westelijke tak) nog goed voor 65 fietsers.

OSP	Verzadigingsgraad			Verliestijd (in s/pae)			Wachende pae			Wachrij (in meter)		
	Rechts	Rechtloer	Links	Rechts	Rechtloer	Links	Rechts	Rechtloer	Links	Rechts	Rechtloer	Links
7u45 - 8u45												
R30 Buiten Katelijnevest (west)	11%	27%	0%	8	7	0	0	1	0	2	7	0
Bargeweg (noord)	12%	0%	0%	19	0	0	0	0	0	2	0	0
R30 Buiten Katelijnevest (oost)	2%	47%	0%	7	9	0	0	3	0	0	16	0
Bargeweg (zuid)	27%	0%	0%	50	0	0	1	0	0	7	0	0
ASP												
16u30 - 17u30												
R30 Buiten Katelijnevest (west)	9%	41%	0%	8	8	0	0	2	0	2	12	0
Bargeweg (noord)	12%	0%	0%	47	0	0	1	0	0	8	0	0
R30 Buiten Katelijnevest (oost)	1%	12%	0%	7	7	0	0	1	0	0	8	0
Bargeweg (zuid)	28%	0%	0%	27	0	0	1	0	0	6	0	0

Figuur 82: Capaciteitsanalyse kruispunt R30 – Bargeweg (bron: Studie R30 Brugge door AWW)

Het kruispunt R30-Bargeweg is een rechts in-rechts uit kruispunt. Op basis van de capaciteitsanalyse voor voorrangsgereguleerde kruispunten, blijkt dat er op geen enkele tak problemen met betrekking tot de capaciteit verwacht kunnen worden. De hoogste verzadigingsgraad die tijdens de spits bereikt wordt op het kruispunt is 47%, op dat moment zijn er circa 1690 pae/u. Theoretisch zou er tijdens de spits nog eens circa 1700 pae/u kunnen bijkomen eer men aan verzadiging zit van 100%. Uiteraard is het niet de bedoeling om naar een volledige verzadiging te gaan.

De berekende wachtrijen op de verschillende takken zijn vandaag te verwaarlozen tot zelfs onbestaande op de afrit Bargeweg. Gezien de lage verzadigingsgraad is er een mogelijkheid om extra functies en bestemmingen toe te laten binnen het plangebied van het RUP.

Voor het op- en afrittencomplex Bargeweg-R30 blijft dezelfde configuratie behouden als de huidige toestand. Wel wordt binnen het RUP voorgesteld om verkeervertragende ingrepen uit te voeren aan de Bargeweg ter hoogte van de nieuwe Cactus Zaal om een veilige oversteek voor de zwakke weggebruikers te garanderen. Ten opzichte van de huidige situatie wijzigt het functioneren van het kruispunt dan ook niet significant.

In het RUP kunnen er drie functies aangeduid worden met elk hun eigen mobiliteitsconstanten. In het zuiden van de site vinden we de bestaande jachthaven Flandria en de Kayak club terug. Bij de bestaande functies, zoals clubhuis, cafetaria en berging wordt er nog extra reca voorzien. In totaal heeft de zone een oppervlakte van 800 m². Bij de jachthaven en de kayak club zijn 20 parkeerplaatsen voorzien. De realiteit toont dat deze ruim voldoende zijn.

In het noorden van het Kanaaleiland zal de nieuwe Cactus Club komen. Deze functie heeft een oppervlakte van circa 2000 m² (zaal, toiletten, foyer, kantoren, berging). De Cactus Club is een jongerenclub en mikt dus vooral op gebruikers van het openbaar vervoer en de zwakke weggebruiker. Toch voorzien ze 20 parkeerplaatsen. De nabijheid van het station met zijn grote parking kan ingezet worden om het parkeren op te vangen. De Cactus Club zal zijn grootste aantrek 's avonds kennen wanneer andere functies in de omgeving, zoals de busparking, geen aantrek meer hebben. De impact op de mobiliteit zal gezien de van de andere functies verschillende uren geen negatieve impact hebben op het gemotoriseerd verkeer.

De derde is de bestaande busparking. De busparking moet behouden blijven. Wel worden mogelijkheden gezien om de busparking te reorganiseren, te herstructureren of te overbouwen. Jaarlijks parkeren er een 15.000 bussen wat een gemiddeld heeft van 43 bussen per dag. De overgrote meerderheid betreft toeristische bussen die er slechts 1 dag staan, dit overdag, 's avonds staat de parking leeg. Deze parking kan eventueel een optie zijn om de parkeervraag van de Cactus Club 's avonds op te vangen. De meerderheid van toeristen worden ten noorden van de R30 afgezet aan het ontvangstplein aan de Ijssputbrug. Deze zone wordt ook gebruikt als vertrek en

afzetpunt in de ochtend- en avondspits voor schoolvervoer. De noordelijke zijde van het Kanaaleiland maakt echter geen deel uit van het plangebied.

11.9.5 Conclusie mobiliteit:

Het plangebied wordt begrensd door de ring R30 (noordelijke grens) die in het mobiliteitsplan aangeduid wordt als primaire weg type II. R30-West: van N351 (Bevrijdingslaan) tot N50 (Baron Ruzettelaan).

In de bestaande toestand wordt de hoogste verzadigingsgraad van circa 1690 pae/u bereikt tijdens de spits, dit komt neer met 47% van de capaciteit, Theoretisch zou tijdens de spits nog eens eenzelfde aantal wagens kunnen bij komen.

Wat het mobiliteitsaspect betreft is er geen significant effect, gelet op de goede ontsluiting via de R30 en de nabijheid van de binnenstad en het station.

- Er is een stedenbouwkundige verordening van kracht die minimumnormen oplegt voor het aanleggen van parkeerruimte en fietsstalplaatsen bij nieuwe projecten. Indien de verschillende projecten hieraan voldoen worden geen negatieve effecten verwacht.
- De parking aan het station en eventueel de busparking aan de zuidzijde van de Bargeweg kunnen ingezet worden voor de Cactus Club.
- Bij de bouw van publieke functies kan men informeren en sensibiliseren door een bereikbaarheidsbrochure op te maken op basis van het stop-principe. Onderzoek van de technische modaliteiten om actuele informatie over openbaar vervoer op elektronische infoborden in de foyer op te nemen en Goede en actuele informatie weergeven op de website met betrekking tot de bereikbaarheid van de projectsite voor voetgangers, fietsers en gebruikers van het openbaarvervoer
- Stimuleren van fietsen
- Om een duurzame modal split na te streven is het stimuleren van fietsgebruik nodig:
 - Veilige toegang tot de site voorzien door het aanleggen van een vestibule plein met verkeervertragende maatregelen (opgenomen in de voorschriften en grafisch plan);
 - Verbeteren fietsvoorzieningen langs de Bargeweg en de geplande esplanade langs het Kanaal
 - Voldoende en overdekte fietsenstallingen voorzien;
- Voorzien in collectief vervoer door behoud van de huidige halte of door extra buslijnen naar de site te leggen

12 Besluit

Er wordt aangenomen dat de opmaak van een plan-MER in het kader voorliggend gemeentelijk RUP niet nodig is, gezien:

- a) het RUP geen kader vormt voor projecten waarvoor een passende beoordeling noodzakelijk is,
- b) het RUP geen kader vormt voor vergunningen van bijlage I, II of bijlage III projecten uit de project-m.e.r.-richtlijn,
- c) het RUP geen aanzienlijke milieueffecten zal veroorzaken voor de verschillende (MER)disciplines, zoals in hoofdstuk 4 uitvoeriger werd besproken.

In overeenstemming met art. 4.2.6 § 1 van het plan MER decreet heeft de Stad in april 2010 een screeningsdossier ingediend bij de dienst Mer. De dienst Mer heeft daaruit besloten dat het voorliggend RUP geen aanleiding geeft tot aanzienlijke milieueffecten en de opmaak van een plan-MER niet nodig is.

13 Grensoverschrijdende of gewestgrensoverschrijdende effecten

Volgens art. 4 §2 2° van het Besluit van de Vlaamse regering van 12 oktober 2007 betreffende de milieueffectrapportage over plannen en programma's moet onderzocht worden of er aanzienlijke milieueffecten kunnen voorkomen buiten de lands- of gewestgrenzen.

Er wordt aangenomen dat de realisatie van dit RUP geen aanzienlijke grens- of gewestgrensoverschrijdende milieueffecten heeft, dit gezien: de ruime afstand tot de grenzen van buurlanden of gewesten, de aard en beperkte omvang van het plan en het feit dat er geen directe relaties zijn van het plangebied met buurlanden of gewesten.

14 Op te heffen voorschriften

Volgende voorschriften en bepalingen komen te vervallen bij goedkeuring van onderhavig RUP:

Gewestplan:

Gebied voor milieubelastende industrieën en gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutvoorzieningen

Goedgekeurde BPA:

BPA nr. 5 Flandria goedgekeurd MB d.d. 23 december 1993

15 Ruimtebalans

De ruimtebalans geeft een overzicht van de oppervlakten van de bestemmingswijzigingen die door het gemeentelijk RUP van toepassing zijn. Deze gegevens hebben geen juridische waarde en werden enkel informatief toegevoegd.

categorie	huidige gewestplan-bestemming	BPA Flandria	bestemming in het nieuwe gemeentelijk RUP
Wonen			
Bedrijvigheid	2,87 ha		
Recreatie			
Landbouw			
Bos			
Reservaat en natuur			
Overig groen		1,85 ha	
Lijninfrastructuur		2,78 ha	1,21 ha
Gemeenschaps/nutsvoorz.	1,63 ha		3,53 ha
Ontginning en waterwinning			
waterwegen	3,45 ha	3,23 ha	3,17 ha
	7,95 ha	7,86 ha	7,82 ha

Theoretisch creëert het RUP Kanaaleiland gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en nutvoorzieningen in plaats van gebied voor bedrijvigheid conform het gewestplan, het gaat over 2,87 ha. Hier is er theoretisch planschade mogelijk.

Toch moet we dit nuanceren door de opmaak van het BPA Flandria in 1994 en de toen toegekende bestemmingen. We kunnen stellen dat quasi het gehele plangebied volgens het BPA en in realiteit vandaag reeds in gebruik is als busparking en als wegenis. Van gebied voor bedrijvigheid/milieubelastende industrieën is er in realiteit geen sprake.

Het is dan ook niet mogelijk om de bestemmingen die worden toegekend in het RUP te toetsen aan zowel het Gewestplan als een het BPA. Beide plannen geven uiteenlopende bestemmingen.

De toetsing aan het BPA geeft de meest correcte weergave naar invulling toe. Het volledige projectgebied is in realiteit ingevuld conform de bestemmingen zoals aangegeven in het BPA. Enkel de zone voor wegenis, 2,78 ha aangeduid in zone 6 van BPA, valt theoretisch onder wonen. De volledige zone omvat zowel de effectieve wegenis alsook een zone die in gebruik als mobilhomeparking voor kort verblijf.

Het RUP maakt hier een verfijning van de realiteit gezien de parking geen wegenis is. Binnen het RUP krijgt de zone ook de bestemming parking mee alsook de bestemming jeugdvoorzieningen. Dit om de Cactus club mogelijk te maken. De Cactus Club valt onder de categorie met gebiedsaanduiding gemeenschapsvoorzieningen. De betreffende zone ligt conform het gewestplan in gebied voor gemeenschapsvoorzieningen waardoor er hier dus ook geen wijzing van bestemming is.

Conclusie

Gelet op de bestemmingen conform het gewestplan en het BPA Flandria en de bestaande invulling van de site is er geen planbaten of planschade.

16 Register planschade, planbaten, kapitaal- en gebruikersschade

16.1 Planschade

Volgens de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening Art.2.6.1. is het heffen van planschade niet van toepassing op de gronden gelegen binnen het voorliggend ruimtelijk uitvoeringsplan cfr motivering onder punt 13 Ruimtebalans.

16.2 Planbaten

Volgens de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening Art.2.6.4. is het heffen van planbaten niet van toepassing op de gronden gelegen binnen het voorliggend ruimtelijk uitvoeringsplan cfr motivering onder punt 13 Ruimtebalans.