

214

gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan

Fort Lapin

I Toelichtingsnota

Maart 2023

RUP_31005_214_00214_00001

Dries Van Den Broucke, stafmedewerker cluster Omgeving

Ans Vanhevel, ruimtelijk planner

Bart Willaert, ruimtelijk planner Adoplan

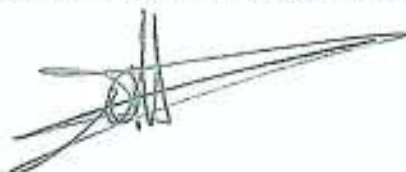
Definitief vastgesteld door de Gemeenteraad d.d. xx/xx/xxxx

Gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad d.d. xx/xx/xxxx

Definitief van kracht d.d. xx/xx/xxxx

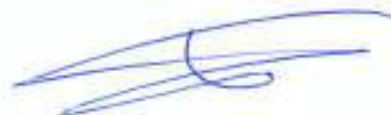
Voorlopig vastgesteld door de Gemeenteraad van Brugge in zitting van 30 mei 2023

Namens Colin BEHEYDT,
Algemeen directeur Stad en OCMW Brugge
i.o. Stafmedewerker Cluster Omgeving



Dries VAN DEN BROUCKE

De Voorzitter



Annick LAMBRECHT

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

Namens Colin BEHEYDT,
Algemeen directeur Stad en OCMW Brugge
i.o. Stafmedewerker Cluster Omgeving

De Burgemeester

Dries VAN DEN BROUCKE

Dirk DE FAUW

Definitief vastgesteld door de Gemeenteraad van Brugge in zitting van

Namens Colin BEHEYDT,
Algemeen directeur Stad en OCMW Brugge
i.o. Stafmedewerker Cluster Omgeving

De Voorzitter

Dries VAN DEN BROUCKE

Annick LAMBRECHT



Ans VANHEVEL, ruimtelijk planner

Inhoud

1	INLEIDING	6
1.1	WAT IS EEN RUIMTELIJK UITVOERINGSPLAN (RUP)?	6
1.2	OMSCHRIJVING VAN DE OPDRACHT	7
2	SITUERING EN AFBAKENING PLANGEBIED.....	9
2.1	SITUERING BINNEN BRUGGE	9
2.2	GRENZEN RUP	10
3	HISTORIEK PLANGEBIED.....	11
3.1	INLEIDING	11
3.2	ONTWIKKELING VAN DE WIJK.....	11
3.3	HISTORISCHE EVOLUTIE AAN DE HAND VAN KAARTMATERIAAL	12
3.3.1	Kaart Marcus Gerards (ca. 1562).....	12
3.3.2	Kaart van Jan Lobbrecht (ca. 1690).....	13
3.3.3	Kaart van Ferraris (ca. 1775).....	14
3.3.4	Atlas der buurtwegen (ca. 1841).....	15
3.3.5	POPP kaart (ca. 1879).....	16
3.3.6	Topografische kaart – zwart/wit (ca. 1960).....	17
4	BESTAANDE TOESTAND	18
4.1	FUNCTIES IN HET PLANGEBIED	18
4.2	MORFOLOGIE VAN DE BEBOUWING.....	19
4.3	GROENVOORZIENINGEN	20
4.4	MOBILITEIT- EN INFRASTRUCTUUR.....	22
4.4.1	Zachte weggebruiker (fietsverkeer – voetgangersverkeer).....	22
4.4.2	Openbaar vervoer (bus).....	23
4.4.3	Gemotoriseerd verkeer	24
4.4.4	Vervoer over het water.....	27
4.5	LANDSCHAP EN ERFGOED.....	27
5	BELEIDSKADER EN STUDIES.....	29
5.1	OP VLAAMS NIVEAU	29
5.1.1	Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen	29
5.1.2	Beleidsplan Ruimte Vlaanderen	30
5.1.3	Gewestelijke RUP's.....	30
5.1.4	Project Stadsvaart.....	31
5.2	OP PROVINCIAAL NIVEAU	34
5.2.1	Provinciaal ruimtelijk structuurplan West-Vlaanderen	34
5.2.2	Provinciale RUP's.....	35
5.3	OP GEMEENTELIJK NIVEAU	36
5.3.1	Ruimtelijk Structuurplan Brugge	36
5.3.2	Mobiliteitsplan	46
5.3.3	Studie parkeerruimte, parkeerplan en parkeerdrukmetingen	51
5.3.4	Speelruimtebeleidsplan 2014-2020	58
5.3.5	Woonbeleid	60
5.3.6	Masterplan voor de site van het politiehuis te Brugge	62
5.3.7	Klimaatplan 2030.....	67
5.3.8	Klimaatadaptatie.....	69
5.3.9	Gemeentelijke beleidsnota Detailhandel / Winkel- en horecaplan.....	70

6	JURIDISCHE TOESTAND	72
6.1	VERORDENEND KADER	72
6.2	BPA FORT LAPIN.....	78
6.3	BPA NOORWEEGSE KAAI	79
6.4	GEMEENTELIJKE STEDENBOUWKUNDIGE VERORDENINGEN	80
7	SWOT-ANALYSE.....	82
7.1	WONEN EN VOORZIENINGEN	82
7.2	MOBILITEIT	84
7.3	GROEN	86
8	VISIE OP DE GEWENSTE RUIMTELIJKE ONTWIKKELING.....	88
8.1	DOELSTELLINGEN VAN HET RUP	88
8.1.1	<i>Inleiding.....</i>	88
8.1.2	<i>Doelstelling per deelgebied.....</i>	89
8.1.3	<i>Onderzoekthema's in het RUP.....</i>	92
9	ONTWERPEND ONDERZOEK.....	105
9.1	INRICHTINGSPRINCIPES	105
9.1.1	<i>Maximale doorwaadbaarheid traag verkeer.....</i>	105
9.1.2	<i>Ontharden en vergroenen.....</i>	105
9.1.3	<i>Slim verdichten.....</i>	106
9.1.4	<i>Bouwhoogtes</i>	106
9.1.5	<i>Autoluwe binnengebieden.....</i>	107
9.1.6	<i>Duurzaam en gedeeld gebruik.....</i>	107
9.2	ZONE VOOR STEDELIJK WONEN A.....	108
9.2.1	<i>Concepten</i>	109
9.2.2	<i>Scenario zone voor stedelijk wonen A.....</i>	114
9.3	ZONE VOOR STEDELIJK WONEN B	116
9.3.1	<i>Concepten</i>	117
9.3.2	<i>Scenario zone voor stedelijk wonen B.....</i>	122
9.4	ZONE VOOR STEDELIJK WONEN C	123
9.4.1	<i>Concepten</i>	124
9.4.2	<i>Scenario zone voor stedelijk wonen C.....</i>	129
9.5	ZONE VOOR KERNGEBONDEN WONEN A	130
9.5.1	<i>Concepten</i>	131
9.5.2	<i>Scenario zone voor kerngebonden wonen A.....</i>	136
10	VERTALING IN GRAFISCH PLAN EN STEDENBOUWKUNDIGE VOORSCHRIFTEN	
	137	
10.1	ZONE VOOR KERNGEBONDEN WONEN	137
10.2	ZONE VOOR STEDELIJK WONEN A.....	137
10.3	ZONE VOOR STEDELIJK WONEN B	139
10.4	PROJECTZONE-WEST IN STEDELIJK WONEN B	140
10.5	PROJECTZONE-OOST IN STEDELIJK WONEN B.....	140
10.6	ZONE VOOR STEDELIJK WONEN C	141
10.7	ZONE VOOR KERNGEBONDEN WONEN A	143
10.8	ZONE VOOR GEMEENSCHAPSVOORZIENINGEN	143
10.9	OVERDRUK: ZONE VOOR OMGEVING PANNEBEKE	144
10.10	ZONE VOOR OPENBARE WEGENIS	144
10.11	ZONE VOOR PRIVAAT PARKEREN	144
10.12	ZONE VOOR WATERWEG	145
10.13	ZONE VOOR VOORTUINSTROOK.....	145
10.14	INDICATIEVE AANDUIDING: FIETS- EN VOETGANGERSVERBINDING	145
10.15	INDICATIEVE AANDUIDING: PARKEERSTRAAT	146
10.16	INDICATIEVE AANDUIDING: GROENAS	146
10.17	STEDELIJKE GROENZONE (GRONDVLAK EN OVERDRUK)	146

10.18	GEBOUWEN MET ARCHITECTUURHISTORISCHE WAARDE	147
10.19	ZONE MET STADLANDSCHAPPELIJKE WAARDE	147
10.20	ARCHITECTURAAL ACCENTPUNT.....	147
10.21	INDICATIEVE AANDUIDING: PARKEERHAVEN.....	148
11	METHODIEK VOOR DE BEOORDELING VAN MOGELIJKE MILIEUEFFECTEN.....	149
11.1	EVALUATIE PLAN-MER-PLICHT: ONDERZOEK TOT PLAN-MER (-SCREENING)	149
11.2	WERKWIJZE.....	149
11.3	RELEVANTE DISCIPLINES.....	150
12	EFFECTENRAPPORTAGE	151
12.1	PLANALTERNATIEVEN.....	151
12.1.1	<i>Locatie-alternatieven.....</i>	<i>151</i>
12.1.2	<i>Nulalternatief.....</i>	<i>151</i>
12.1.3	<i>Inrichtingsalternatieven</i>	<i>151</i>
12.2	BEOORDELING VAN DE MOGELIJKE MILIEUEFFECTEN	152
12.2.1	<i>Discipline bodem en water</i>	<i>152</i>
12.2.2	<i>Discipline fauna, flora en biodiversiteit</i>	<i>160</i>
12.2.3	<i>Discipline landschap en cultureel erfgoed met inbegrip van het architectonisch en archeologische erfgoed.....</i>	<i>164</i>
12.2.4	<i>Disciplines lucht, geluid, mobiliteit en mensruimtelijke aspecten</i>	<i>167</i>
12.2.5	<i>Discipline gezondheid en veiligheid van de mens</i>	<i>180</i>
12.2.6	<i>Discipline klimaat</i>	<i>182</i>
12.2.7	<i>Grensoverschrijdende effecten.....</i>	<i>185</i>
12.2.8	<i>Algemene conclusie.....</i>	<i>185</i>
13	RUIMTEBALANS EN OP TE HEFFEN VOORSCHRIFTEN	186
14	PLANBATEN EN PLAN- KAPITAAL EN GEBRUIKERSSCHADE	187
14.1	INLEIDING	187
14.2	PLANBATEN.....	187
14.3	PLANSCHADE.....	187
14.4	KAPITAALSCHADE / GEBRUIKERSSCHADE	188
15	BIJLAGE	189
15.1	ERFGOED – BEOORDELING PER GEBOUW.....	189

1 INLEIDING

1.1 WAT IS EEN RUIMTELIJK UITVOERINGSPLAN (RUP)?

De wetgeving m.b.t. ruimtelijke ordening wordt vastgelegd in de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (1 september 2009 en latere wijzigingen).

De inrichting van een gebied gebeurt in 3 stappen:

1. Een ruimtelijk structuurplan is een beleidsdocument dat het kader aangeeft voor de gewenste ruimtelijke structuur. Het geeft een lange termijn visie op de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied in kwestie.
2. Een ruimtelijk uitvoeringsplan geeft uitvoering aan een ruimtelijk structuurplan. Het heeft een verordenende waarde voor alle overheidsbeslissingen en legt voor de in het plan opgenomen percelen onder meer vast:
 - Welke activiteiten er mogen plaatsvinden;
 - Waar al dan niet mag worden gebouwd en aan welke stedenbouwkundige voorschriften constructies in een bepaalde zone moeten voldoen;
 - Hoe een bepaald gebied ingericht en beheerd moet worden.
3. De bewoners, bedrijven en instanties geven het beleid een concrete uitwerking. Er wordt een aanvraag ingediend voor een omgevingsvergunning die getoetst wordt aan de geldende bestemming en stedenbouwkundige voorschriften van het RUP. Bij het ontbreken van een RUP geldt het gewestplan of een plan van aanleg.

Ruimtelijke structuurplannen en uitvoeringsplannen worden opgesteld op 3 beleidsniveaus met name door het Vlaams Gewest, door de provincies en door de gemeenten.

1.2 OMSCHRIJVING VAN DE OPDRACHT

De opdracht omvat het opmaken van een gemeentelijk RUP 'Fort Lapin'. Dit RUP omvat in hoofdzaak:

- De herziening van het huidig BPA nr. 22 Fort Lapin d.d. 8 september 1994;
- Een gedeeltelijke herziening van het BPA nr. 31 Noorweegse Kaai d.d. 6 oktober 1997;
- De vertaling van het Masterplan voor de omgeving van het Politiehuis (opgesteld door Cluster Landscape).

Bij de opmaak van dit RUP moet rekening gehouden worden met volgende aandachtspunten:

- Een aantal (binnen)gebieden zijn volgens het huidig BPA expliciet bestemd voor handel, kantoor, ambacht en/of bergplaatsen. Er moet onderzocht worden in welke gebieden deze bestemming achterhaald is, niet meer wenselijk is of niet expliciet voorbehouden moet worden voor deze activiteit(en). Zo is er bijvoorbeeld het achterliggend magazijn langs de Graaf de Mûelenaerelaan 74 dat al enige tijd leeg staat, zijn er enkele weinig kwalitatieve garagebox-ontwikkelingen (zowel in het straatbeeld als in binnengebieden) en treedt in de detailhandelszone Fort Lapin recentelijk een leegstand op. Voor deze gebieden zal via ontwerpend onderzoek moeten onderzocht worden welke ruimtelijke ontwikkelingen er wenselijk zijn;
- Er moet specifiek aandacht worden besteed aan de groenzone langs de ring R30, een restant van het Fort Lapin. Deze zone is momenteel bestemd als een soort tuinzone, waarbij het bomenbestand maximaal moet behouden blijven. Hoe kan de ruimtelijke kwaliteit van deze groenzone versterkt worden en hoe kan de integratie met het omliggende woonweefsel geoptimaliseerd worden?;
- Het is te onderzoeken hoe in het RUP een oplossing kan aangereikt worden voor het tekort aan buurtparkeren en de daaraan gekoppelde problematiek van verharde voortuinen;
- In het masterplan omgeving Politiehuis wordt op lange termijn een omleiding van de Dudzeelse Steenweg via de Lodewijk Coiseaukaai voorgesteld. Gekoppeld hieraan wordt een nieuwe ruimtelijke invulling voorgesteld voor het gebied tussen beide wegen.

Bij opmaak van de scopingsnota werd beslist om niet langer de omgeving van het politiehuis op te nemen in het RUP. De noodzaak tot het verleggen van de Dudzeelse Steenweg kan enkel vanuit ruimtelijke argumenten verdedigd worden. De hoeveelheid verkeer op de Dudzeelse Steenweg is niet van die aard dat ze om een omlegging vraagt. Ook vanuit de inwoners was er onvoldoende draagkracht. Daarnaast werd recentelijk beslist om de randparking Coiseau uit te breiden op de locatie waar in het masterplan een nieuwe ruimtelijke invulling werd

voorgesteld (wanneer hier een omleidingsweg zou gerealiseerd worden). Hierdoor is een opname in het RUP nu niet meer opportuun. Het masterplan blijft natuurlijk wel nog steeds een kwalitatief plan om hier te streven naar meer ruimtelijke kwaliteit. Dit is ook mogelijk binnen de huidige bestemming van het gewestelijk RUP.

- In het RUP wordt gewerkt met flexibelere zoneringen en worden verouderde en/of te beperkende stedenbouwkundige voorschriften (bv. inzake % nevenbestemmingen, materiaalgebruik, dakvorm,...) geactualiseerd en getoetst aan de stedenbouwkundige verordening op het bouwen, verkavelen op de beplantingen;
- Voor de Sint-Jozefskerk wordt een geschikte nabestemming onderzocht zodat deze na ontwijding een kwalitatieve invulling kan krijgen;

Deze knelpunten werden mee opgenomen in de SWOT-analyse (zie hoofdstuk 7) en verder aangevuld i.s.m. met een vertegenwoordiging van de inwoners van de kern Sint-Jozef.

2 SITUERING EN AFBAKENING PLANGEBIED

2.1 SITUERING BINNEN BRUGGE

Het plangebied omvat grote delen van de woonwijk Sint-Jozef.

Sint-Jozef is gelegen net ten noorden van de historische binnenstad van Brugge en leunt aan bij de binnenhaven.



Figuur 1: Situering plangebied t.a.v. Brugge

2.2 GRENZEN RUP

Het plangebied wordt begrensd door (zie afbakening op topografische kaart en orthofoto in kaartenbundel):

- De Pannebekestraat in het noorden;
- De Koolkerkse Steenweg en Noorweegse Kaai in het oosten;
- Het kanaal Gent-Oostende in het zuiden (t.h.v. de Handelsdok);
- De Dudzeelse Steenweg, de Krommestraat en de Havenstraat.

De noord-, zuid- en westgrens komen overeen met de begrenzing van het huidige BPA Fort Lapin (d.d. 08/09/1994). Aan de oostzijde wordt ook een deel van het BPA Noorweegse Kaai (d.d. 06/10/1997) meegenomen. Het betreft een deel van het BPA dat niet herzien werd via het RUP Noorweegse Kaai (d.d. 09/06/2011). Het RUP Noorweegse Kaai vormt zo de oostelijke grens van dit RUP.

De oorspronkelijke contour (uit de startnota) waarbij het Masterplan Politiehuis werd meegenomen, wordt aangepast zodat de westelijke grens de Dudzeelse Steenweg volgt (inclusief de woningen aan de westzijde van deze weg) en langsheen de Krommestraat overgaat in de Havenstraat. Al deze wegen worden opgenomen binnen de plancontour.

Op basis van recente verkeerstellingen (april-mei 2019) op de Dudzeelse Steenweg werd geconcludeerd dat een omlegging van de Dudzeelse Steenweg (een belangrijk element uit het Masterplan) op basis van verkeerskundige elementen niet meer verantwoord kan worden. Daarnaast werd recentelijk beslist om de randparking Coiseau uit te breiden op de locatie waar in het masterplan een nieuwe ruimtelijke invulling werd voorgesteld (wanneer hier een omleidingsweg zou gerealiseerd worden). Hierdoor is een opname in het RUP op heden niet meer opportuun en valt de westelijke grens van het plangebied samen met de begrenzing van het huidig BPA Fort Lapin.

3 HISTORIEK PLANGEBIED

3.1 INLEIDING

De parochie Sint-Jozef, zoals deze vandaag de dag gekend is, is ontstaan tijdens het interbellum.

Bij K.B. van 12 juli 1899 werd een oppervlakte van ruim 370ha van de voormalige gemeente Koolkerke onteigend ten voordele van de stad Brugge voor de realisatie van de nieuwe haven en een nieuwe woonwijk voor voornamelijk (haven)arbeiders.

De wijk en parochie Sint-Jozef ontstond op de plaats van de toenmalige wijk Ter Panne, ten gevolge van de industrialisatie van de Brugse Zeehaven.

Officieel werd de parochie erkend op 31 december 1932.

In onderstaande beschrijving wordt de ontwikkeling van de woonwijk besproken met hierop aansluitend een bespreking van de historische evolutie aan de hand van historisch kaartmateriaal.

3.2 ONTWIKKELING VAN DE WIJK

Begin de jaren 1900 werden er op de gronden achter het Fort Lapin, tussen de Dudzeelse Steenweg en de Koolkerkse Steenweg, enkele straten aangelegd.

Eerst kwam er de Graaf de Mûelenaerelaan (1907), gedeeltelijk in vervanging van de Bloemen(dale)straat, thans Koetelwijk.

Na de Eerste Wereldoorlog kwamen daar nog bij: Rontsaertbekestraat (1925), Pannebekestraat en Ter Looigemweg (1928), en Sint-Jozefplein en -straat (1931). Er werd regelmatig gebouwd, zodat rond 1930 de wijk al een 2.000 inwoners telde.

In 1932 werd een zelfstandige parochie opgericht met eigen kerk, die in 1937 werd ingewijd. Ze werd toegewijd aan Sint-Jozef, van wie zijn naam meteen werd gegeven aan de ganse wijk, tot dan eerder bekend als Ter Panne of Achter 't Fort Lapin.

Met eigen lagere scholen en een parochiezaal en met een toenemend aantal lokale handelszaken, begon deze perifere stadswijk stilaan zijn eigen leven te leiden.

Er was in 1934-1935 een verdere uitbreiding door de aanleg van de Dokwerkersstraat, de Korendragersstraat en de extralange Jacob Van Maerlantstraat.

Negentig arbeidershuizen werden in de genoemde straten nog voor de Tweede Wereldoorlog voltooid, terwijl na de oorlog door de 'Brugse maatschappij voor goedkope woningen' intensief werd verder gebouwd. Een aantal onder de gebouwde huizen kon, naar de toenmalige normen, als ruim worden bestempeld en was bestemd voor grote gezinnen.

Vanuit de volkswijken van de Brugse binnenstad (Sint-Gillis, Sint-Anna, Magdalenakwartier, West-Bruggekwartier) verhuisden vooral jonge gezinnen naar wat een typische arbeiderswijk werd. Het ging vaak om gezinnen met talrijke kinderen.

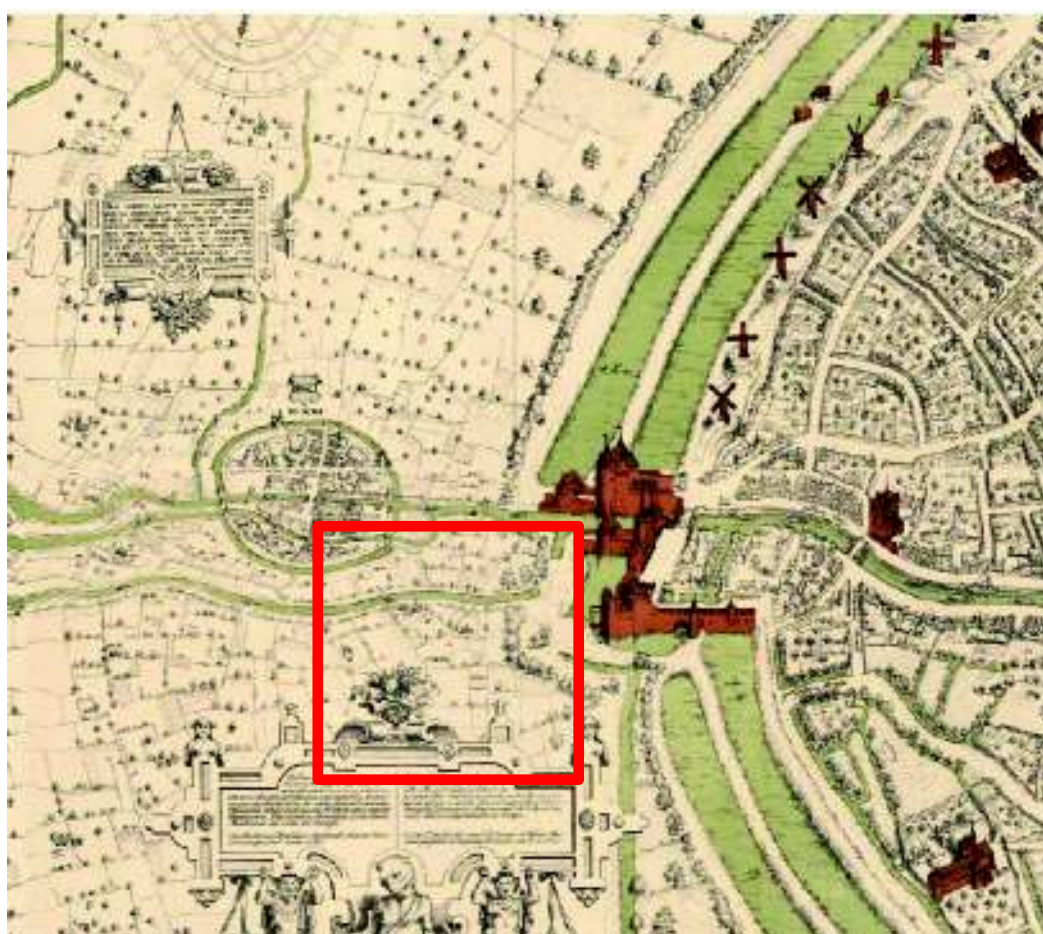
Tegen het einde van de jaren '40 breidde de woonwijk verder noordwaarts uit. De meest recente straten dateren van de jaren '80 en '90 en bevinden zich in het noorden van de wijk.

De volledige Sint-Jozefwijk telde in 1950 meer dan 4.000 inwoners en begin de jaren zeventig waren het er zo'n 5.200. Sindsdien is de bevolkingsgroei, ondanks de uitbreidingen, wat gestagneerd.

Ook al ging het oorspronkelijk om 'goedkope woningen', werd dit stadsdeel destijds behoorlijk en ruim aangelegd, met brede straten en met heel wat speelruimte en openbaar en privé groen.

3.3 HISTORISCHE EVOLUTIE AAN DE HAND VAN KAARTMATERIAAL

3.3.1 Kaart Marcus Gerards (ca. 1562)



Figuur 2: Situering plangebied op de kaart van Marcus Gerards (ca. 1562)

Ten tijde van het opstellen van de kaart van Marcus Gerards (ca. 1562) betrof het plangebied een hoofdzakelijk onbebouwd gebied langs een waterloop, de leperleet. In 1618 wordt deze waterloop uitgegraven tot het huidige kanaal Brugge-Oostende. Ter hoogte van de oostgrens van het plangebied is het kanaal van de Damme-Brugge zichtbaar. Het ontstaan hiervan gaat terug tot in de 12^{de} eeuw waarbij Damme een voorhaven was van Brugge en waarbij het kanaal de verbinding vormde tussen beide (zie kaart). De huidige Damse Vaart werd pas onder Napoleon (vanaf 1810) aangelegd.

3.3.2 Kaart van Jan Lobbrecht (ca. 1690)



Figuur 3: Situering plangebied op de kaart van Jan Lobbrecht (ca. 1690)

Op de kaart van Jan Lobbrecht (ca. 1690) valt op dat de leperleet uitgegraven werd volgens het traject van het huidige kanaal Brugge-Oostende. Daarnaast werd de handelskom uitgegraven en werd de gebastioneerde versterkingen aan de noordkant aangelegd (ca. 1664-1665). Het plangebied blijft grotendeels onbebouwd.

3.3.3 Kaart van Ferraris (ca. 1775)



Figuur 4: Situering plangebied op de Ferrariskaart

Ten tijde van Ferraris is het plangebied nog steeds grotendeels onbebouwd en in gebruik als weiland of akkerland.

Toch zijn er meer en meer infrastructuren zichtbaar:

- Ter hoogte van de Koolkerkse Steenweg, bevond zich ten tijde van Ferraris een kanaal met aan weerszijden een weg, 'Le canal à L'Ecluse' (kanaal Brugge – Sluis). Dit kanaal vormde via Koolkerke destijds de verbinding met Sluis;
- In het westen van het plangebied vinden we de Dudzeelse Steenweg terug die als de Chaussée de Bruges à Westcapelle aangeduid staat. Deze weg was toen langs beide zijden met bomen omzoomd en bevond zich meer westwaarts in het plangebied;
- Het zuiden van het plangebied wordt dan weer gekenmerkt door de aanwezigheid van het Fort Lapin en de Handelskom. Het Fort had vier bastions, een dubbele aarden wal en walgrachten errond. Dit fort werd oorspronkelijk gebouwd om de Handelskom te beschermen tegen invallende legerbendes vanuit de Noordelijke Nederlanden. Tussen het Fort en de Handelskom bevonden zich diverse gebouwen;
- Centraal in het plangebied vinden we delen van het tracé van de huidige Graaf de Mûelenaerelaan en de huidige Koetelwijk terug (lichte afwijking t.a.v. hedendaags tracé). Het tracé van deze wegen volgde de contouren van het Fort Lapin;
- Alle gronden binnen het plangebied ten noorden van de huidige Koetelwijk – Graaf De Mûelenaerelaan waren ten tijde van Ferraris akker- en weilanden.

3.3.4 Atlas der buurtwegen (ca. 1841)



Figuur 5: Situering plangebied op de Atlas der Buurtwegen

Op de atlas der buurtwegen (1841) vallen heel wat wijzigingen waar te nemen t.a.v. de Ferrariskaart (1775). Volgende wijzigingen zijn waar te nemen:

- Het kanaal Brugge – Sluis is gedempt en werd omgevormd tot de huidige Koolkerkse Steenweg (buurtweg nr. 1 op de atlas der buurtwegen). De Damse Vaart werd rechtgetrokken en verbreed en vormt nu de verbinding met Sluis;
- In het oosten van het plangebied loopt er nu van zuid naar noord een waterloop die noordwaarts afvloeit;
- In het westen van het plangebied vinden we de huidige Dudzeelse Steenweg terug (Route d' Ecluse à Bruges op de atlas der buurtwegen);
- In het zuiden van het plangebied is het Fort Lapin verdwenen. Concreet zijn de vier bastions, de dubbele aarden wal en de walgrachten errond verdwenen. Enkel restanten van de walgrachten zijn overgebleven;
- Centraal in het plangebied vinden we delen van de huidige Graaf de Mûelenaerelaan en de huidige Koetelwijk terug. Er is geen bijkomende wegenis aangelegd.

3.3.5 POPP kaart (ca. 1879)



Figuur 6: Situering plangebied op de POPP kaart

Op de POPP kaart (ca. 1879) valt op dat er t.a.v. de atlas der buurtwegen (1841) het gebied ten westen van de Dudzeelse Steenweg ontwikkeld werd. Dit gebied werd in die tijd aangelegd in functie van de haven en het Groot Handelsdok is reeds zichtbaar op de kaart. Het plangebied zelf is nog steeds grotendeels niet ontwikkeld.

In de 19^e eeuw en de eerste helft van de 20^{ste} eeuw bevinden er zich langs de Handelskom meerdere imposante stapelhuizen en herbergen (zie foto uit 1896).



Foto 1: zicht op de pakhuizen en herenhuizen aan Fort Lapin (1896)

3.3.6 Topografische kaart – zwart/wit (ca. 1960)



Figuur 7: Situering plangebied op een oude topografische kaart (ca. 1960)

T.a.v. de Popp kaart (ca. 1879) veranderde het gebied opmerkelijk. De parochie Sint-Jozef, zoals deze vandaag de dag gekend is, is immers ontstaan tussen beide wereldoorlogen in (zie 3.2). Op de oude topografische kaart (ca. 1960) vinden we grotendeels de toestand van het plangebied terug zoals dit vandaag de dag nog steeds is.

Op de kaart valt het dambordpatroon van de wegen in de woonwijk op. Het tracé van de Koetelwijk en de Mûelenaerelaan werd sinds Ferraris (1775) tot heden steeds behouden. Dit tracé stamt af van de contouren van het voormalige Fort Lapin.

Ten westen van de Dudzeelse Steenweg valt de verdere industriële ontwikkeling op. Tevens werden hier diverse treinsporen aangelegd. Deze treinsporen zijn op heden grotendeels verdwenen. Ten westen van deze Dudzeelse Steenweg staat nu het nieuw politiehuis.

In het zuiden van het plangebied wordt met de aanleg en verbreding van de ringlaan - rond 1960 - een zeer groot deel van de 19^{de} -eeuwse en begin 20^{ste} -eeuwse gebouwen langs de noordzijde van de Handelskom afgebroken.

4 BESTAANDE TOESTAND

Het plangebied omvat in hoofdzaak de woonwijk Sint-Jozef. De woonwijk Sint-Jozef wordt in het westen begrensd door de Dudzeelse Steenweg en de Havenstraat en in het oosten begrensd door de Damse Vaart. Het betreft een stedelijke woonwijk die planmatig werd ontwikkeld tijdens het interbellum.

De wijk wordt gekenmerkt door een gesloten bebouwingstypologie en een hoge woondichtheid. Het stratenpatroon is opgebouwd vanuit een dambordpatroon en gelijklopend met de Ring R30. Ten noorden van het plangebied vinden we recentere verkavelingen en hebben we een meer open bebouwing.

Langsheen de Ring (Fort Lapin) komt in beperkte mate grootschalige detailhandel voor.

4.1 FUNCTIES IN HET PLANGEBIED

Zie functiekaart in kaartenbundel

Binnen het plangebied komen een diversiteit aan functies voor.

In de planmatig aangelegde kern van Sint-Jozef vinden we vooral de woonfunctie terug. In de Ronsaardbekerstraat en de Koolkerkse Steenweg vinden we vooral lokale handelszaken en diensten terug (meestal gekoppeld aan een woonfunctie). In de Koolkerkse Steenweg komen ook een aantal lokale bedrijfsactiviteiten voor. Naast de kerk komen in het centrumgebied ook nog 2 basisscholen en een parochiaal centrum voor. Het parochiaal centrum is sedert 1 januari 2018 in erfpacht van vzw Oranje (organisatie ter ondersteuning van mensen met een beperking en maatschappelijk kwetsbare groepen). De zalen van het parochiaal centrum kunnen gebruikt worden door de buurt. In de Pannebekerstraat bevindt zich net ten noorden van het plangebied 'De Garve'. Het betreft een lokaal dienstencentrum.

Ter hoogte van Fort Lapin komen grootschaligere handelszaken voor. Ze zijn niet enkel gericht op de kern van Sint-Jozef maar fungeren op schaal van Brugge. In de hoek Krommestraat – Fort Lapin komt een handelscomplex voor. Tussen de Koolkerkse Steenweg en de Noorweegse Kaai bevindt er zich een grootschalige detailhandelszaak ('Light Gallery').

Net buiten het plangebied komen, aansluitend op de haven, een aantal gemeenschapsvoorzieningen voor die fungeren op niveau van de stedelijke kern. Het betreft het jeugdcentrum 'Entrepot', het politiehuis, de randparking en de vrachtwagenparking.



Foto 2: Light Gallery – zichtlocatie kruising Fort Lapin en Noorweegse kaai



Foto 3: Centraal dorpsplein met handel en diensten



Foto 4: Parochiekerk



Foto 5: Basisschool

4.2 MORFOLOGIE VAN DE BEBOUWING

Zie kaart bouwhoogte in kaartenbundel

De morfologische tekening geeft inzicht in de samenhang van bebouwing en ruimte. Het plangebied wordt gekenmerkt door een gesloten bebouwingstypologie. In hoofdzaak betreft het een rijbebouwing met een bouwhoogte van 2 bouwlagen + hellend dak.

Ten noorden van het Sint-Jozefsplein, in de omgeving van de Korendragersstraat en langsheen de westzijde van de Dudzeelse Steenweg vinden we een lagere bouwhoogte terug. We vinden hier een rijbebouwing met een bouwhoogte van 1 bouwlaag + hellend dak.

Een hogere bouwhoogte vinden we terug in de zone rond de kerk en de zone rond Fort Lapin.

Meer specifiek betreffende het de volgende bebouwingen:

Zone	Bebouwingen	Bouwhoogte
Zone rond de kerk	Kerk	Meer dan 10 m hoogte
	Basisschool	Meer dan 10 m hoogte
	Kleuterschool	Meer dan 10 m hoogte
Zone rondheen Fort Lapin	Winkelcentrum	0 m tot 5 m hoogte
	Hostel op hoek Havenstraat – Fort Lapin	Meer dan 10 m hoogte
	Restaurant op hoek Dudzeelse Steenweg – Fort Lapin	Meer dan 10 m hoogte

	Showroom bedden / slaapcomfort langsheen Fort Lapin	0 m tot 5 m hoogte
	Private muziekschool en winkel op hoek Fort Lapin – Koolkerkse Steenweg	5 m tot 10 m hoogte



Foto 6: Restaurant op hoek Dudzeelse Steenweg – Fort Lapin



Foto 7: Hostel op hoek Havenstraat – Fort Lapin

4.3 GROENVOORZIENINGEN

Zie kaart groenvoorzieningen in kaartenbundel

Verspreid binnen het plangebied komen er een 3-tal groene zones voor:

- 1) Een eerste groenzone vinden we in het zuiden van het plangebied langsheen Fort Lapin. Deze groenzone betreft er een kleinschalig en weinig kwaliteitsvol park;
- 2) Een tweede groenzone vinden we terug voor de kerk. Deze groenzone betreft een groen aangeklede parking;
- 3) Een derde groenzone terug aansluitend bij een basisschool. Deze groenzone doet er dienst als speelzone bij de basisschool;

Daarnaast komen ook nog enkele grotere private groene zones voor. Het gaat om het omhaagde grasveld achter de parking van de winkel Light Gallery en om enkele groene ruimtes grenzend aan de basisschool De Pannebeke.

Aansluitend in het noorden aan het plangebied komt er één grote groenzone voor, zijnde De Bilk, een speelplein met trapveldje, ten noorden van de Pannebekestraat. Daarnaast is er nabij het oud politiegebouw langsheen de Dudzeelse Steenweg ook een groenzone aanwezig, deze is aangeplant met hoogstammen.

Het groene karakter van het plangebied is voornamelijk afkomstig door de beplanting met straatbomen binnen het plangebied. Volgende straten binnen het plangebied kennen langs weerszijden een groene aankleding met straatbomen:

- 1) Fort Lapin;
- 2) Graaf De Meulenaerelaan;
- 3) Ronsaardbekestraat;
- 4) Pannebekestraat;

5) Koolkerkse Steenweg.

Ten slotte vinden we in het plangebied nog enkele kleinschalige groene eilandjes terug langsheen Fort Lapin en op het kruispunt van de Dudzeelse Steenweg – Graaf De Meulenaerelaan en de Krommestraat vinden we een opvallend ruime groenzone terug. Zowel op dit kruispunt als langsheen Fort Lapin begeleidt de groenaanleg het parkeergebeuren en het circulatiegebeuren.



Foto 8: Zicht op groenaanleg binnen woonstraten



Foto 9: Zicht op groenaanleg rond kerk

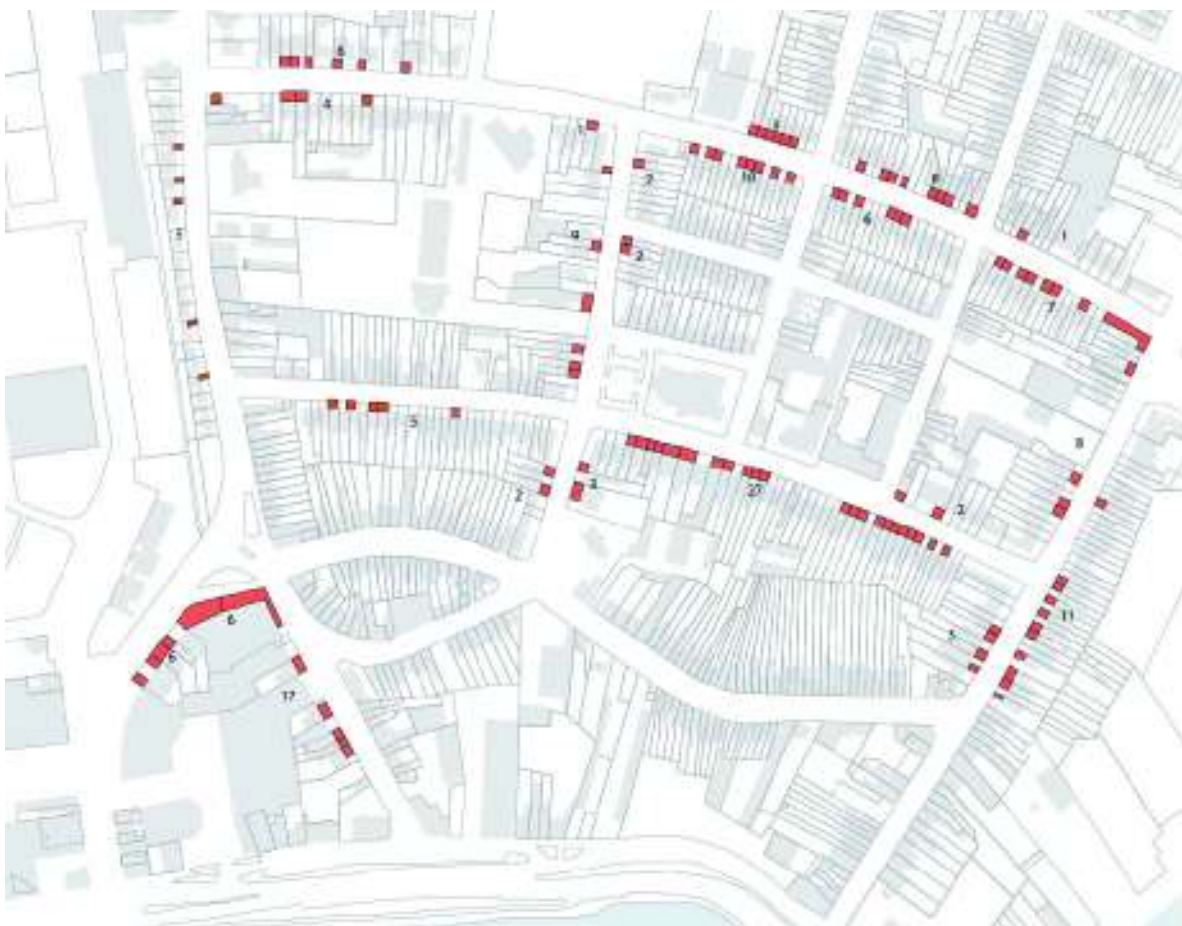


Foto 10: Zicht op groenzone langsheen Fort Lapin



Foto 11: Zicht op groenzone langsheen Fort Lapin

Het groene karakter van de wijk wordt eveneens gevormd door de voortuinen. Diverse voortuinen (159 voortuinen of 12%) werden echter reeds verhard i.f.v. het parkeren wat een bedreiging vormt van het groene karakter van de wijk. Dit wordt weergegeven op onderstaande kaart.



Figuur 8: situering van de verharde voortuinen i.f.v. het parkeren (2018)

4.4 MOBILITEIT- EN INFRASTRUCTUUR

Zie kaart mobiliteit in kaartenbundel

Het plangebied is met alle vervoersmodi toegankelijk. De toegankelijkheid van het plangebied t.a.v. de verschillende verkeersmodi wordt in dit hoofdstuk toegelicht.

4.4.1 Zachte weggebruiker (fietsverkeer – voetgangersverkeer)

Fietsverkeer

Door de nabije ligging bij de stadskern en de relatief korte afstand tot het station (ca. 3km) kan gesteld worden dat veel voorzieningen binnen fietsafstand liggen van de kern Sint-Jozef.

Binnen het plangebied loopt het fietsverkeer gemengd m.u.v. het fietsverkeer langsheen de Krommestraat – Dudzeelse Steenweg, Fort Lapin, Noorweegse Kaai en de Koolkerkse Steenweg. Langsheen deze wegen bevindt zich langs beide zijden van de wegen een fietspad.

Doorheen het plangebied lopen volgende fietsroutes:

- In het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (provincie West-Vlaanderen) werd de Noorweegse Kaai aangeduid als hoofdroute (fietsnelweg). De Havenstraat – Krommestraat – Dudzeelse Steenweg werd aangeduid als bovenlokale functionele fietsroute. Deze selectie staat vooral in het teken van woon-werk of woon-school verkeer;
- Stad Brugge heeft ook een aanvullend stedelijk fietsroutenetwerk. De fietsroute van het aanvullend stedelijk fietsroutenetwerk loopt langsheen de Havenstraat – Krommestraat – Graaf de Meulenaerelaan – Ter Looigemweg. Deze fietsroute staat in het plangebied aangeduid met diverse wegwijzers. Ook de Noorweegse Kaai is opgenomen in het aanvullend stedelijk fietsroutenetwerk (verbinding met Koolkerke);
- De Koolkerksesteenweg tenslotte, werd in het mobiliteitsplan aangeduid als een lokale functionele fietsroute.

Doorsteken binnen het wegennet die enkel voor fietsers of voetgangers te gebruik komen in beperkte mate voor. Zo hebben we een –weinig kwalitatieve– fietsverbinding tussen de Graaf de Meulenaerelaan en Fort-Lapin. Deze fietsverbinding loopt er midden de garageboxen. Aansluitend op het plangebied bevinden zich er nog doorsteken tussen de Pannebekestraat en de Jacob van Maerlantstraat en tussen de Koolkerkse Steenweg en de Christine D’haenstraat.

Voetgangersverkeer

Langs nagenoeg alle wegen in het plangebied is een voetpad aanwezig. Het plangebied is voldoende toegankelijk voor voetgangers. Het plangebied bevindt zich op wandelafstand tot de stadskern.

4.4.2 Openbaar vervoer (bus)

Doorheen het plangebied lopen er 4 buslijnen:

- Een eerste buslijn (streeklijn) betreft de buslijn 41 ‘Brugge – Breskens’ en 42 ‘Brugge-Knokke’ (beide richtingen). Deze buslijn loopt via de Havenstraat – Krommestraat – Dudzeelse Steenweg. Binnen het plangebied heeft deze buslijn 2 haltes;
- Een tweede buslijn (streeklijn) betreft buslijn 43 ‘Brugge-Damme-Oostkerke’. Deze volgt de Noorweegse Kaai. Binnen het plangebied komt 1 bushalte voor.
- Een derde buslijn (stadslijn) betreft de buslijn 14 ‘Station – Centrum – Sint-Jozef’ (beide richtingen). Deze buslijn loopt via de Havenstraat – Krommestraat – Dudzeelse Steenweg – Ronsaardbekestraat – Koolkerkse Steenweg – Pannebekestraat. Binnen het plangebied heeft deze buslijn 5 bushaltes;
- Een vierde buslijn (stadslijn) betreft buslijn 4 ‘Station – Centrum – Sint-Jozef – Koolkerke’. Deze buslijn volgt de Koolkerkse Steenweg. Binnen het plangebied heeft deze buslijn 2 bushaltes.

Er kan gesteld worden dat het plangebied voldoende toegankelijk is met het openbaar vervoer.

Vanaf 1 januari 2022 treedt het nieuw openbaar vervoerplan (OV-plan) in werking (cfr. decreet dd 26/4/2019 betreffende de basisbereikbaarheid). Dit OV-plan voor de regio werd op 23 november 2020 definitief goedgekeurd door de Vervoerregio Brugge. Dit heeft een impact op het stedelijke openbaar vervoersnet.

Het plangebied ligt binnen dit OV-plan langs volgende lijnen:

- streeklijn 41 Brugge - Knokke-Oosthoek
- streeklijn 42 Brugge - Breskens
- stadslijn 2 Entrepot - centrum - station – Kinopolis
- stadslijn 5 Assebroek Daverlo - station - Zand - Sint-Jozef - Koolkerke

Ter hoogte van P Coiseau wordt een mobipunt voorgesteld.

Momenteel wordt dit verder uitgewerkt door De Lijn en het Departement MOW. Dit gebeurt samen met de gemeenten.

4.4.3 Gemotoriseerd verkeer

De ontsluitingsstructuur bestaat uit een ringweg met name Fort Lapin (R30) met radiaal uitgaande ontsluitingswegen. De N376 (Dudzeelsesteenweg – Krommestraat – Havenstraat) en de N374 (Noorweegse Kaai) betreffen de belangrijkste toegangswegen. De overige straten binnen het plangebied betreffen voornamelijk erftoegangswegen.

Verspreid binnen het plangebied komen er een 8-tal clusters van garageboxen voor. Deze garageboxen bevinden zich telkens achter het woonlint en zijn niet zichtbaar vanaf het openbaar domein m.u.v. de cluster van garageboxen tussen de Graaf de Meulenaerlaan en Fort Lapin. Bij deze cluster garageboxen bevindt zich een fietsdoorsteek vanaf de Graaf De Meulenaerlaan naar Fort Lapin.

Over het algemeen kan er binnen het plangebied langs straat geparkeerd worden. Doch binnen en in de onmiddellijke nabijheid van het plangebied vinden we een aantal groepen parkeerplaatsen terug.

De voornaamste parkings betreffen de volgende:

1) Openbare autoparkings:

- Fort Lapin: groep van ca. 44 openbare autoparkeerplaatsen;
- Kerk: groep van ca. 15 openbare autoparkeerplaatsen;
- Nieuw politiehuis: randparking van ca. 75 openbare autoparkeerplaatsen. Deze zal binnenkort uitgebreid worden met 122 autoparkeerplaatsen ter hoogte van de huidige vrachtwagenparking, die verplaatst werd ten noorden van het Politiehuis¹.

¹ Op 2 april 2021 werd een omgevingsvergunning verleend voor het omvormen van de bestaande vrachtwagenparking tot randparking voor 122 personenwagens.

In functie van verbeterde lichttoetreding voor de woningen in de Dudzeelse Steenweg worden de bestaande geluidsschermen met hoogte 3.00m ten opzichte van maaiveld parking vervangen door geluidspanelen van 2.00m hoogte. Er wordt geopteerd om toch een afscherming te behouden om de privacy van de woningen die op een lager niveau liggen te vrijwaren en geluidshinder van de nieuwe randparking te voorkomen.

2) *Openbare vrachtwagenparkings:*

- Nieuw politiehuis: vrachtwagenparking van ca. 22 parkeerplaatsen. Er werd recent beslist om deze te verplaatsen (ten noorden van politiehuis) zodat hier de randparking kan uitbreiden. In juni 2021 was deze nieuwe vrachtwagenparking klaar voor gebruik. Deze bestaat uit 16 parkeerplaatsen voor trekkers met oplegger en 6 kortere plaatsen voor trekkers zonder oplegger of kleine busjes.

3) *Personeelsparkings*

- Nieuw politiehuis: groep van ca. 116 personeelsparkeerplaatsen;
- Jongerencultuurcentrum: groep van ca. 20 + 25 personeelsparkeerplaatsen.

4) *Private parkings*

- Basisschool de Pannebeke: groep van ca. 34 personeels-/bezoekersparkeerplaatsen.

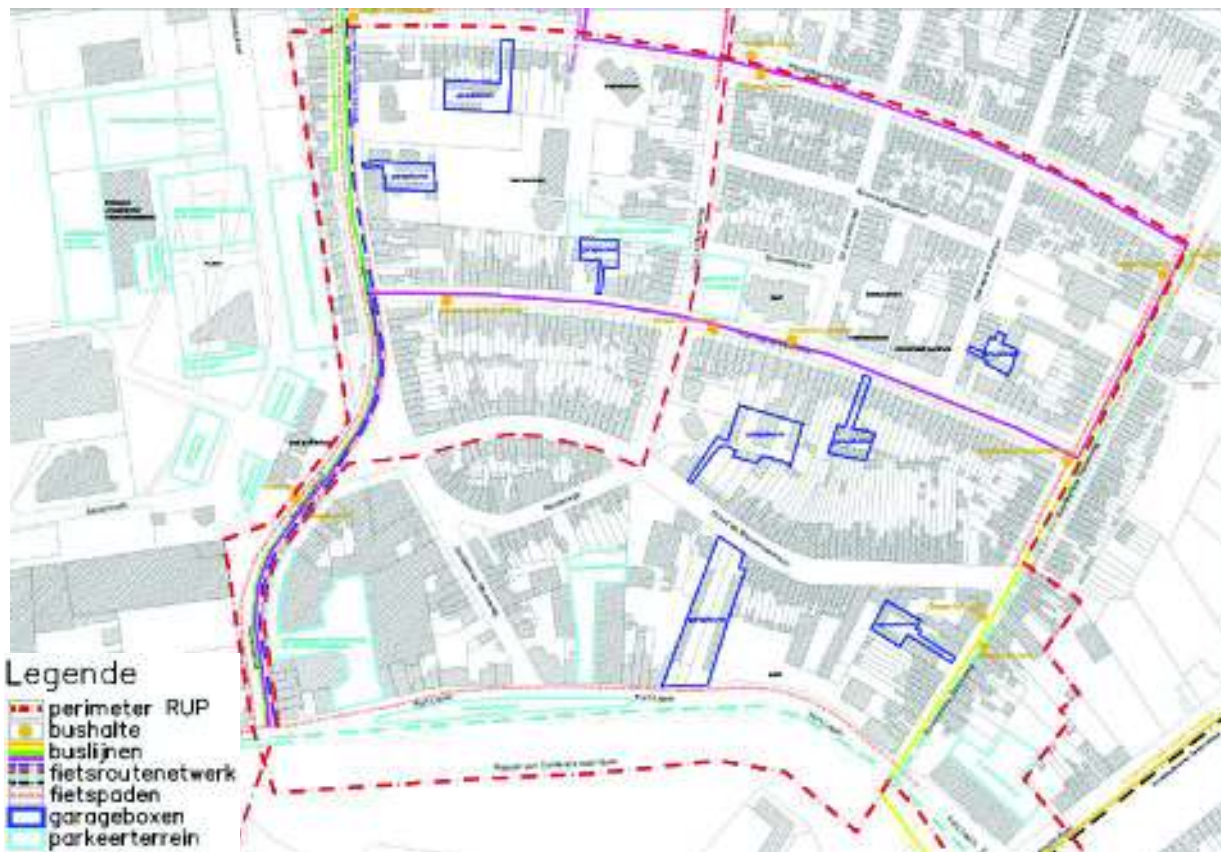
5) *Bezoekersparkings*

- Winkelcentrum: groep van ca. 100 bezoekers autoparkeerplaatsen;
- Light Gallery: groep van ca. 52 bezoekers autoparkeerplaatsen;
- Nieuw politiehuis: groep van ca. 18 bezoekers autoparkeerplaatsen.

¹ Aan de zuidzijde wordt het geluidsscherm verwijderd. Dit zorgt voor een ruimtelijke integratie van deze personenparking in het stedelijk weefsel, alsook voor een grotere zichtbaarheid ten voordele van sociale controle.

De geluidsschermen worden volledig overgroeid met klimhortensia en wilde wingerd. De stad is bereid ook aan de zijde van de woningen beplanting aan te brengen mits goedkeuring van de eigenaar en bewoner aan het aanpalende pand en het engagement dat zij instaan voor het onderhoud van de klimplanten aan zijde woningen.

De parking wordt voorzien van meerdere groenzones (klimplanten aan de geluidsschermen, boomvakken tussen de parkings en groene afscherming van de parking ten opzichte van de Lodewijk Coiseaukaai). Er worden in het totaal 25 bomen voorzien.



Figuur 9: Inventarisatie van het mobiliteitsaanbod in het plangebied (2021)



Foto 11: Zicht op vrachtwagenparking t.h.v. nieuw Politiehuis



Foto 12: Zicht op garageboxen tussen de Graaf de Meulenaerlaan en Fort Lapin



Foto 13: Zicht op Fort Lapin + aanliggend fietspad



Foto 14: Zicht op bewegwijzering fietsroute van het aanvullend stedelijk fietsroutenetwerk

4.4.4 Vervoer over het water

Het plangebied grenst aan twee bevaarbare waterlopen:

- Het kanaal Gent-Oostende ter hoogte van het plangebied (Handelskom) bevaarbaar voor schepen tot 2000 ton en verderop richting Gent tot 1350 ton. Binnen het plangebied zijn geen laad- en loskades aanwezig. In de studie 'Stadsvaart' wordt onderzocht welke aanpassingen nodig zijn op het volledige traject om schepen tot klasse Va toe te laten. Dit zijn schepen die 110m lang en 11,4m breed zijn en tot 3000 ton goederen kunnen vervoeren.
- Het kanaal Brugge-Sluis is bevaarbaar voor schepen tot 300 ton.

Het kanaal Gent-Oostende en het kanaal Brugge-Sluis wordt m.u.v. pleziervaart niet gebruikt voor het vervoer van personen.

4.5 LANDSCHAP EN ERFGOED

Zie erfgoedkaart in kaartenbundel.

Binnen –of grenzend aan– het plangebied komen geen beschermde landschappen of stads- en dorpsgezichten voor. De Damse Vaart met kanaalbeplanting van opgaande populieren die de oostelijke grens van het plangebied vormt is beschermd als monument (M.B. 02.02.2017).

Naast het beschermde erfgoed zijn er nog heel wat erfgoedelementen die niet beschermd zijn maar die wel een architectuurhistorische of stadslandschappelijke waarde hebben.

De erfgoedwaarderingskaart (opgenomen in de kaartenbundel onder de kaart 'Erfgoed') toont het resultaat van de beoordeling uitgevoerd door de erfgoedconsulenten van DRO – Dienst Monumentenzorg & Erfgoedzaken. Zo werd de erfgoedwaarde van het niet beschermde erfgoed binnen het plangebied geïnventariseerd en geëvalueerd. Deze gedetailleerde beoordeling en motivering per gebouw is terug te vinden onder bijlage 12.1.

De vastgestelde inventaris van het onroerend erfgoed vormde hierbij het uitgangspunt en werd aangevuld met een plaatsbezoek waardoor ook bijkomende erfgoedelementen konden worden opgenomen. Het toekennen van een erfgoedwaardering gebeurde op basis van de intrinsieke waarden van een bepaald gebouw binnen een bepaalde context of huizenrij.

Er werd hierbij onderscheid gemaakt in volgende categorieën:

1) *Gebouwen met een architectuurhistorische waarde:*

Dit zijn gebouwen of constructies die zich onderscheiden in hun omgeving door een combinatie van volgende criteria:

- erfgoedwaarde (historische, artistieke, industrieel-archeologische, volkskundige, wetenschappelijke of algemeen socio-culturele waarde);
- gaafheid binnen een bepaalde architectuur;
- typologie;
- zeldzaamheidswaarde;
- homogeniteit;
- waardevol interieur(elementen);

- ruimtelijke context;
- ...

De meeste panden in deze categorie komen al voor in de inventaris van het VIOE; een enkeling is vergeten of over het hoofd gezien. Het zijn vooral deze laatste waar een uitgebreide en goed gemotiveerde erfgoedwaarderingstoets al dan niet kan leiden tot opname in het RUP.

2) *Gebouwen met stadslandschappelijke waarde:*

Een object, gebouw of geheel is onlosmakelijk met zijn landschappelijke, stedenbouwkundige en/of architecturale context verbonden. De context bepaalt dan ook in grote mate de overlevingskansen en de zinvolle vrijwaring van erfgoed. Binnen deze categorie worden twee groepen onderscheiden, namelijk:

- Beeldbepalende gebouwen, objecten of elementen in een specifieke ruimtelijke context van een landschap, met name stedenbouwkundige bakens of herkenningspunten binnen een bepaald landschap (kapelletjes, bruggen, hoeves met omgeving, kasteel,...);
- Aaneenschakelingen van verschillende gebouwen met elk een geringe tot hoge intrinsieke waarde die als geheel de som van de delen overschrijden.

De stadslandschappelijke waarde wordt bepaald door volgende criteria:

- erfgoedwaarde van zowel de onderdelen als het geheel (historische, artistieke, industrieel-archeologische, volkskundige, wetenschappelijke of algemeen socioculturele waarde);
- bewaringstoestand van het geheel;
- samenhang in de omgeving door o.a. een traditionele opbouw, materiaalgebruik, stijl, gevelopbouw, ritmiek en schaal;
- homogeniteit;
- ruimtelijke context;
- ...

Het resultaat van deze beoordeling wordt weergegeven op de erfgoedwaarderingskaart (opgenomen in de kaartenbundel onder de kaart 'Erfgoed'). De gedetailleerde beoordeling en motivering per gebouw is terug te vinden onder bijlage 14.1.

5 BELEIDSKADER EN STUDIES

In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van het gevoerde ruimtelijk beleid, met als voornaamste element de relatie van het RUP met het ruimtelijk structuurplan van de Stad Brugge, waaraan het RUP uitvoering geeft. Daarnaast ook relevante gegevens uit beleidsdocumenten van andere beleidsdomeinen.

5.1 OP VLAAMS NIVEAU

5.1.1 Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is sinds 1997 van kracht en vormt de basis voor het ruimtelijk beleid in Vlaanderen.

Het RSV bevat geen specifieke uitspraken over het plangebied.

Het RSV definieert vanuit de visie op de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen –‘Vlaanderen, open en stedelijk’– twee gebieden waarbinnen een specifiek beleid zal gevoerd worden:

- 1) Enerzijds de gebieden met een overwegend stedelijk karakter of de ‘stedelijke gebieden’;
- 2) Anderzijds de gebieden met een open karakter (waar de open (onbebouwde) ruimte primeert) of het buitengebied.

In het bindend gedeelte van het RSV worden delen van Brugge, Damme, Oostkamp, Jabbeke en Zedelgem geselecteerd als regionaalstedelijk gebied. De regionaalstedelijke gebieden worden door het Vlaams Gewest in samenspraak met de betrokken bestuursniveaus in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen afgebakend. Het gewestelijk RUP voor de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Brugge is goedgekeurd op 4 februari 2011. Het plangebied situeert zich grotendeels binnen het regionaalstedelijk gebied (zie verder bij 5.1.2).

De doelstellingen voor het stedelijk gebied zijn (RSV, RD, pag. 334-335):

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

Dit RUP kadert binnen deze doelstellingen.

5.1.2 Beleidsplan Ruimte Vlaanderen

5.1.2.1 Ruimtelijke ontwikkelingsprincipes

Enkele ruimtelijke ontwikkelingsprincipes welke aan bod komen in de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) en van toepassing zijn voor het voorliggend RUP zijn:

1. Het huidige ruimtebeslag beter gebruiken (p. 33)

Vlaanderen wil inzetten op het verhogen van het ruimtelijke rendement in het huidig ruimtebeslag met een zorgvuldig ruimtegebruik welke aandacht besteedt aan de lokale wensen/noden. Deze rendementsverhoging tracht men te bereiken met maatwerk voor leefkwaliteit, klimaatbestendigheid en verhardingsbeperking. De rendementskansen zijn locatieafhankelijk en dienen dus steeds te worden afgewogen tegenover de potenties dat de locatie/omgeving biedt. Principes zoals functieverweving en een intensivering aan functies binnen het bestaande ruimtegebruik staan hierbij voorop.

Naast de verweving en intensivering van functies is het bijkomend ontharden van het ruimtebeslag eveneens van belang. Het ontharden van de ondergrond draagt bij tot een betere waterhuishouding en reduceert het verhoogde hitte-eiland effect binnen steden en/of grootschalige verhardingen. Daarnaast biedt een ontharding nieuwe opportuniteit voor het inrichten van aantrekkelijke publieke ruimten.

2. Het bijkomend ruimtebeslag stelselmatig verminderen (p. 36)

Ruimtelijk uitbreiden wordt een uitzondering en kan enkel in functie van een aangetoonde maatschappelijke ruimtebehoefte. Het hergebruik van het bestaande ruimtegebruik wordt vooropgesteld om de open ruimte te behoeden van verdere versnippering.

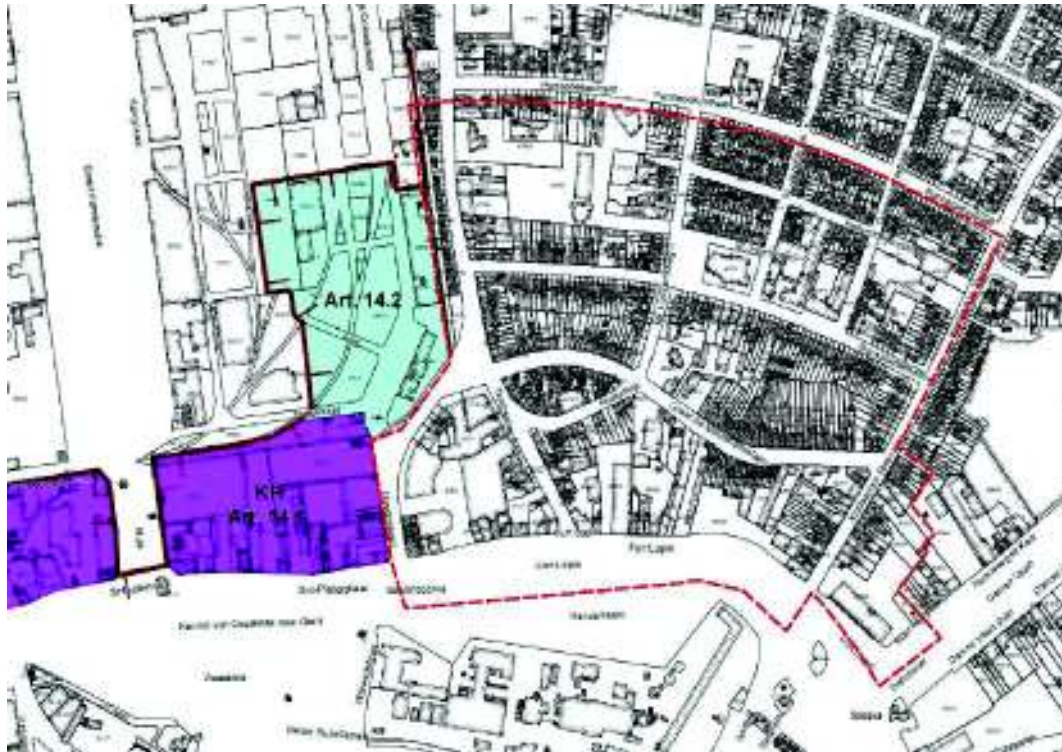
5.1.3 Gewestelijke RUP's

5.1.3.1 Gewestelijk RUP Afbakening Regionaalstedelijk gebied Brugge (d.d. 04/02/2011)

Het plangebied ligt volledig binnen het gewestelijk RUP afbakening van het regionaalstedelijk gebied Brugge (d.d. 04/02/2011).

Dit gewestelijk RUP legt de grens van het regionaalstedelijk gebied verordenend vast en voert een aantal bestemmingswijzigingen door.

Het westelijk deel van het oorspronkelijk BPA Fort Lapin werd opgeheven door dit gewestelijk RUP. Binnen het plangebied van voorliggend RUP werden geen herbestemmingen doorgevoerd.



Figuur 10: Situering plangebied t.a.v. gewestelijk RUP Afbakening Regionaalstedelijk gebied Brugge

5.1.4 Project Stadsvaart

De studie werd opgemaakt om Brugge en de omliggende regio over het water bereikbaarder / toegankelijker te maken.

Het project Stadsvaart van de Vlaamse overheid wil de doorgang voor het scheepvaart- en wegverkeer tussen Brugge en Oostkamp verbeteren. De huidige vaarweg, sluis en bruggen zijn te krap bemeten en bovendien ook erg verouderd. Daarom wil de Vlaamse overheid een oplossing vinden voor de grootste knelpunten, zoals de Dampoortsluis en de brug van Steenbrugge. Die ingrepen, in combinatie met een paar andere maatregelen, maken Brugge en de omliggende regio beter toegankelijk.

Voor het infrastructuurproject 'Stadsvaart' dient een milieueffectenrapport (MER) opgemaakt te worden. In dat plan-MER werden o.a. vijf mogelijke locaties voor de nieuwe Dampoortsluis onderzocht. De verschillende mogelijkheden werden met elkaar vergeleken op vlak van mobiliteit, het milieu, de leefbaarheid en de ruimtelijke context. Deze locaties zijn de volgende:

1. stroomopwaarts van de huidige locatie;
2. de huidige locatie;
3. de Handelskom;
4. de Zwaaiikom;
5. voorbij de Krakelebrug.



Figuur 11: locatie-alternatieven Dampoortsluis

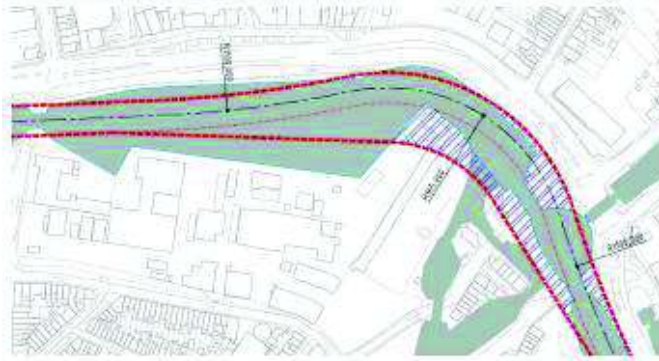
Impact op het plangebied

Naast de 5 voorgestelde alternatieven voor de sluis worden maatregelen voorgesteld voor de bocht in de Handelskom ter hoogte van de Pakhuizen. Deze heeft een uiterst kleine bochtstraal van ca. 50m, zonder de minste voorziening tot bochtverbreding. Er is een koerswijziging van 60° nodig om deze bocht aan de Pakhuizen te kunnen nemen. Dit vormt één van de voornaamste nautische knelpunten langsheen de doortocht, gezien doorvaart voor klasse Va-schepen hier fysiek onmogelijk is. Het plan-MER stelt 4 varianten voor (zie volgende pagina). Deze 4 varianten zijn van toepassing ongeacht de locatie van de Dampoortsluis. Enkel in alternatief 2 van de Dampoortsluis is een bochttoplossing niet meer mogelijk en moet een zwaaiikom voorzien worden. Dit heeft een nog grotere impact op het plangebied.

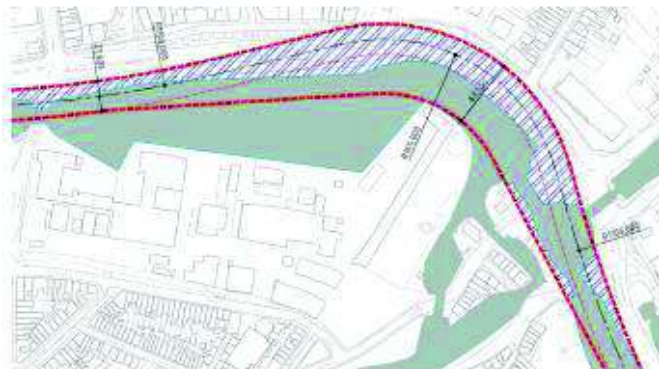
Interferentie met het RUP Fort Lapin

De opmaak van het RUP Fort Lapin werd gestart begin 2014. Sedert eind 2014 stond de opmaak van dit RUP "on hold". Toen startte de studie van Waterwegen en Zeekanaal NV (nu: De Vlaamse Waterweg) over het project "Doortocht Brugge" (Stadsvaart). Het project Stadsvaart zou mogelijks kunnen interfereren met het RUP Fort Lapin door ingrepen aan de waterweg en/of door het herinrichten/verplaatsen van de Dampoortsluis. Door W&Z werd gevraagd om dit RUP 'on hold' te zetten (overleg d.d. 20 augustus 2014 met DRO) totdat er meer duidelijkheid zou zijn over deze impact. Indien de uiteindelijke keuze (afhankelijk van de keuze van de tracévarianten en afhankelijk van de keuze van de locatie van de sluis) binnen het project Stadsvaart een impact zou hebben op het plangebied van dit RUP dan zal het Vlaams Gewest een gewestelijk RUP moeten opmaken die de bestaande bestemmingsplannen (hetzij het huidige BPA, hetzij het toekomstig RUP) zal overschrijven. W&Z deelde mee dat het RUP Fort Lapin daarom niet langer on hold moet gehouden worden. Op 4 september 2017 besliste het college van burgemeester en schepenen om het RUP opnieuw op te starten.

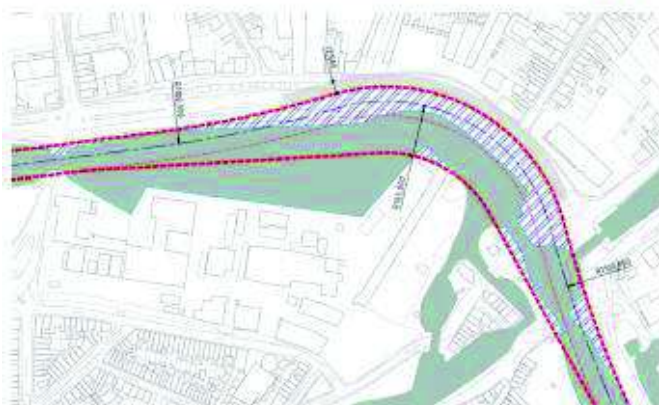
Weerhouden tracévarianten



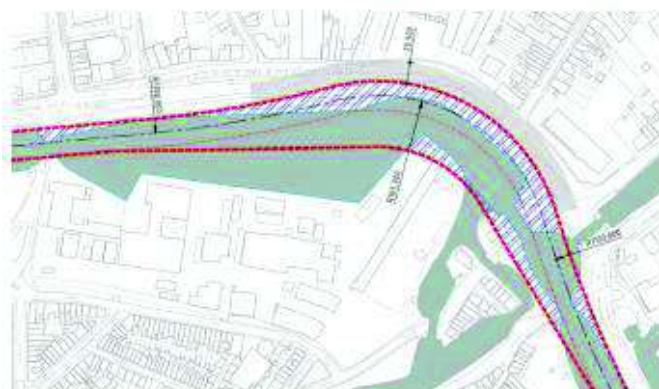
Figuur 5.21: Weerhouden tracévariant voor het segment Dampoortsluis-Pakhuizen-Warandeburg (variant 1: maximaal vrijwaren van de R30, met toepassing van bocht met bochtstraal $R=165\text{m}$ naar binnen toe)- legende zie figuur 5.15.



Figuur 5.22: Weerhouden tracévariant voor het segment Dampoortsluis-Pakhuizen-Warandeburg (variant 2: maximaal vrijwaren van de Pakhuizen, met toepassing van bocht met bochtstraal $R=165\text{m}$ en volledige inname van de R30)- legende zie figuur 5.15.



Figuur 5.23: Weerhouden tracévariant voor het segment Dampoortsluis-Pakhuizen-Warandeburg (variant 3: maximaal vrijwaren van de Pakhuizen, met toepassing van bocht met bochtstraal $R=165\text{m}$ en voldoende vrije ruimte voor 2x1 rijstroken op de R30)- legende zie figuur 5.15.



Figuur 5.24: Weerhouden tracévariant voor het segment Dampoortsluis-Pakhuizen-Warandeburg (variant 4: toepassing van bocht met bochtstraal $R=165\text{m}$ en voldoende vrije ruimte voor 2x2 rijstroken op de R30)- legende zie figuur 5.15.

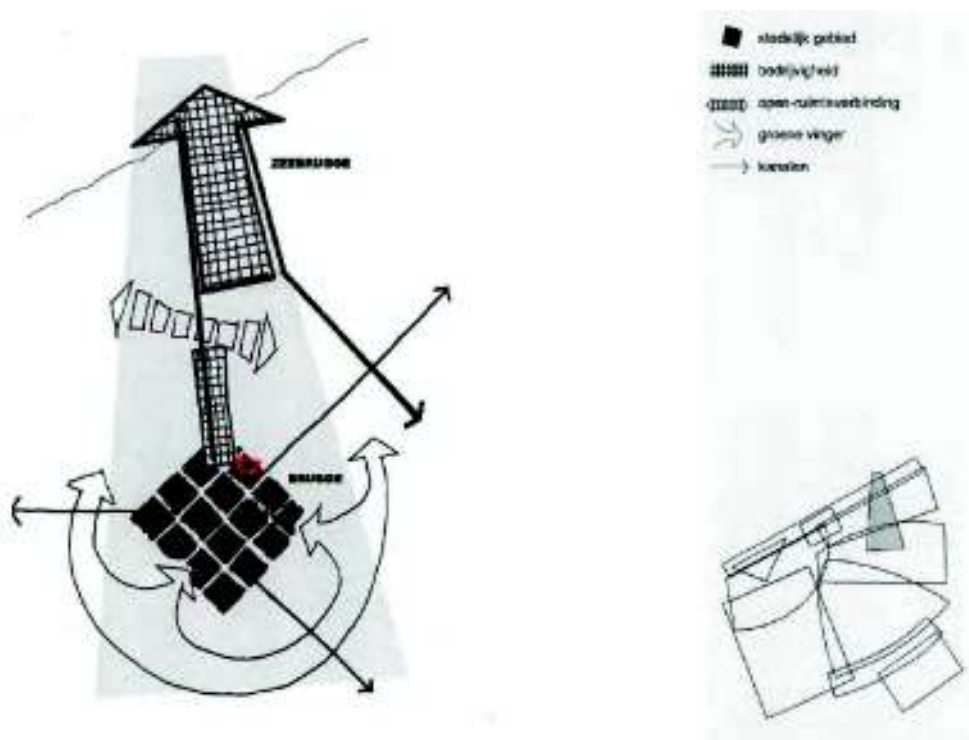
Figuur 12: weerhouden tracévarianten uit het plan-MER voor het traject t.h.v. de Pakhuizen

5.2 OP PROVINCIAAL NIVEAU

5.2.1 Provinciaal ruimtelijk structuurplan West-Vlaanderen

Het PRS West-Vlaanderen werd uitgewerkt binnen het kader van het RSV, rekening houdende met de gebiedsspecifieke eigenheid van de provincie. Het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen werd op 6 maart 2002 goedgekeurd bij Ministerieel Besluit. In 2010 werd het in herziening gesteld. De gedeeltelijke herziening van het PRS werd op 11 februari 2014 door de minister goedgekeurd, mits uitsluiting van de verplichting om sociale woningen te voorzien.

Het plangebied bevindt zich in de deelruimte 'Brugse ruimte'. De ruimte omvat het samenhangend systeem van het regionaalstedelijk gebied Brugge en de economische poort Zeebrugge.



Figuur 13: Situering plangebied binnen de deelruimte 'Brugse Ruimte'

De rol van deze deelruimte wordt grotendeels bepaald op Vlaams niveau, namelijk de zeehaven als motor van economische ontwikkelingen en de bovenlokale verzorgende rol van het regionaalstedelijk gebied Brugge.

Het provinciaal ruimtelijke structuurplan West-Vlaanderen biedt een kader waarmee de opties in het RUP niet strijdig mogen zijn.

In het PRS worden volgende selecties gemaakt:

- Het kanaal Brugge – Sluis en de oude dijk tussen Brugge en Blankenberge -beiden in de onmiddellijke omgeving van het plangebied- worden in het PRS als een toeristisch-recreatief lijnelement aangeduid;

- De R30 (Fort Lapin) binnen het plangebied werd in het PRS geselecteerd als een secundaire weg 2;
- Het plangebied en omgeving werd in het PRS geselecteerd als stadslandschap 'Verstedelijkte gebieden van het stedelijk netwerk 'de Kust' (RSV)';
- Het plangebied bevindt zich in de nabijheid van de in het PRS geselecteerde ankerplaats 'Koolkerke: Fort van Beieren'.

5.2.1.1 De gewenste ruimtelijke nederzettingstructuur

De regionaalstedelijke gebieden zijn een bevoegdheid van het Vlaams Gewest. Het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan onderschrijft de principes van het RSV inzake de ruimtelijke nederzettingstructuur. Daarnaast zijn een aantal specifieke beleidsdoelstellingen opgenomen voor de provincie.

De stedelijke gebieden hebben een belangrijke verzorgende rol voor het ommeland. Een minimum aantal voorzieningen (zoals wonen, werken, dienstverlening) moet aanwezig zijn en dit in relatie met het schaalniveau (de ruimtelijke draagkracht), de identiteit en de grootte van het verzorgingsgebied. Het Stedelijk netwerk Kust, waartoe ook het stedelijk gebied Brugge behoort, heeft vooral een rol in de kustgebonden toeristisch-recreatieve ontwikkeling. Wonen, werken, voorzieningen en toeristisch-recreatieve ontwikkelingen worden in eerste instantie gebundeld in de aanwezige stedelijke gebieden, de industriële ontwikkeling die niet poortgebonden is wordt in hoofdzaak verder ontwikkeld in de achterliggende stedelijke gebieden Brugge en Veurne.

5.2.2 Provinciale RUP's

Er zijn geen provinciale RUP's opgemaakt voor het plangebied.

5.3 OP GEMEENTELIJK NIVEAU

5.3.1 Ruimtelijk Structuurplan Brugge

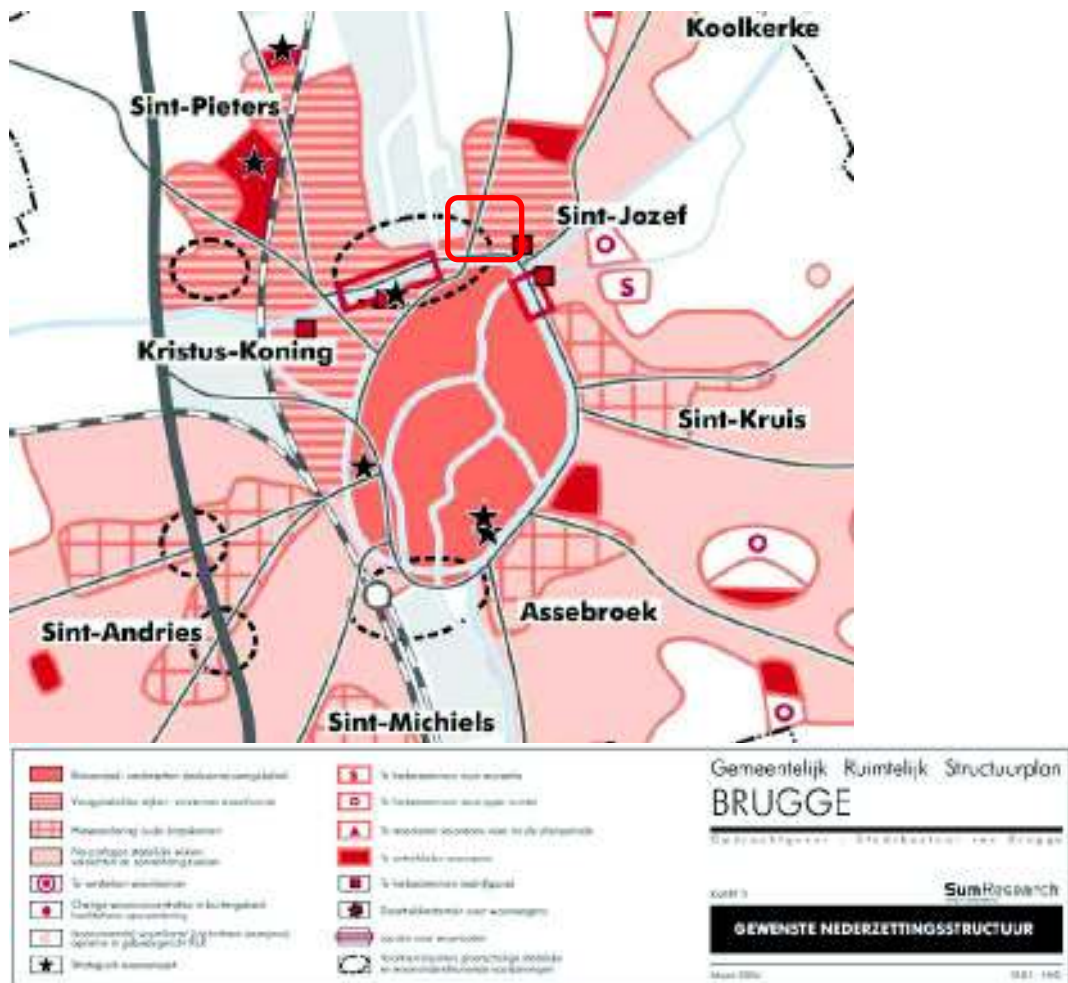
Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (GRS) werd op 03.08.2006 door de deputatie goedgekeurd. Op 27.01.2015 besliste de gemeenteraad om het structuurplan te herzien. Dit proces door middel van opmaak van een ruimtelijk beleidsplan is momenteel lopende. Er is hierbij nog geen (voor-)ontwerp beschikbaar. Bijgevolg wordt hierna het structuurplan uit 2006 besproken.

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan vermeldt voor het plangebied en de nabije omgeving verschillende beleidsopties. Deze beleidsopties worden hieronder verder besproken.

5.3.1.1 Gewenste ruimtelijke deelstructuur

Gewenste nederzettingsstructuur

Cfr. de gewenste nederzettingsstructuur situeert het plangebied zich grotendeels binnen een vroegstedelijke wijk, zijnde de wijk Sint-Jozef. Hier wordt ingezet op het versterken van de woonfunctie.



Figuur 14: Situering plangebied binnen de gewenste nederzettingsstructuur

Het beleid zet in op een verdichtingsstrategie. Een optimale benutting van de ruimte houdt zowel het effectief benutten van gronden en (leegstaande) gebouwen in, als het hanteren van een voldoende hoge dichtheid bij het realiseren van nieuwe woonzones. Voor wat betreft de vroegstedelijke wijk Sint-Jozef wordt een minimum van 25 woningen per hectare voorgesteld.

Het optimaal benutten van de ruimte houdt tevens in dat het stadsbestuur:

- Een stimuleringsbeleid voert ten aanzien van het op de markt brengen van uitgeruste bouwpercelen;
- Het stimuleringsbeleid voortzet ten aanzien van wonen boven winkels in de kernstad. Echter ook boven de grootschalige baanwinkels in de stadsrand dient wonen gestimuleerd te worden. Dergelijke baanwinkels nemen een enorme oppervlakte in en bieden grote potenties voor een efficiënter ruimtegebruik. Bovendien kan op deze manier verhinderd worden dat de woonfunctie in de detailhandelsconcentraties volledig verdwijnt;
- Een herbestemming van de leegstaande bedrijfspanden nastreeft;
- Andere opportuniteiten aangrijpt waar op een kwalitatieve manier aan woonverdichting kan gedaan worden.



Cfr. die visie in het GRS worden, complementair aan de handel in de binnenstad, een aantal bestaande detailhandelsconcentraties bevestigd en versterkt, conform de opties van het afbakeningsproces voor het RSG. Het betreft onder meer de omgeving van Fort Lapin.

adoplan.

Bovendien moet verhinderd worden dat deze lokale handelszones evolueren naar concentratiezones van grootschalige detailhandelszaken of 'baanwinkels'. Deze baanwinkels hebben immers, naast hun streven naar (auto)bereikbaarheid, vooral oog voor de bundeling van koopkracht binnen een ruimer geografisch bereik en houden bij de keuze van de inplanting geen rekening met niet-commerciële centrumfuncties. Vaak is er ook een groot onderscheid qua schaal en ondernemingsstrategie.

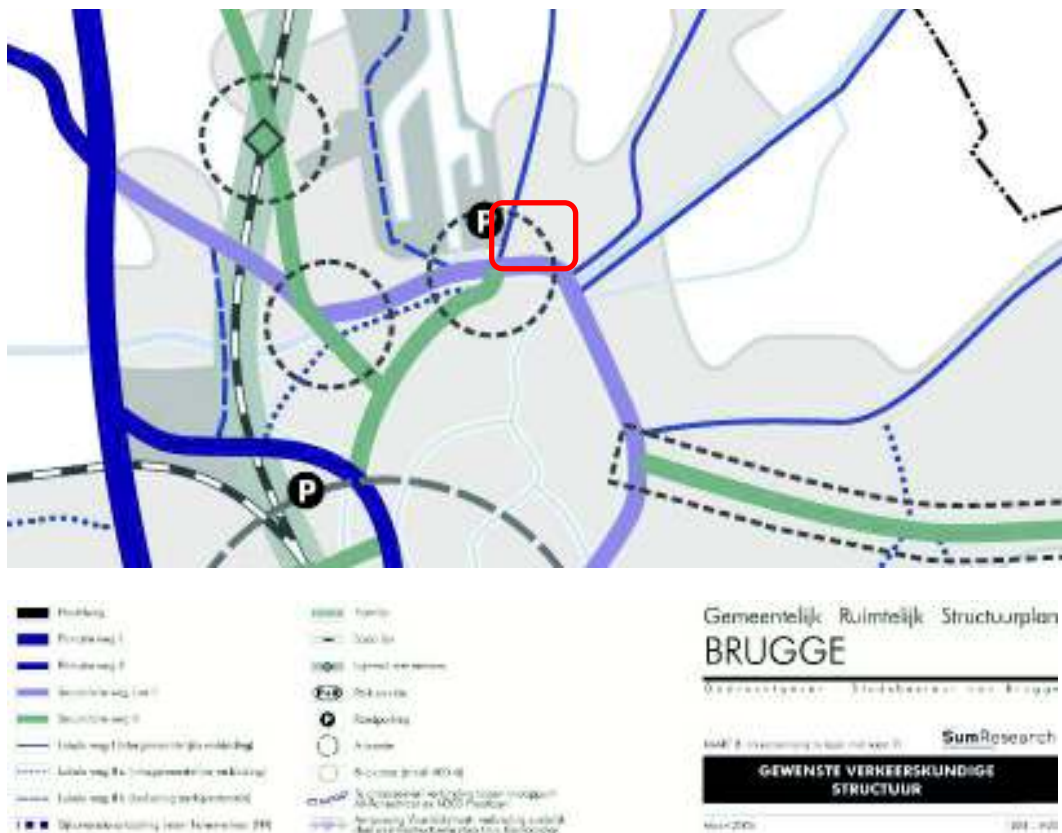
Door de eerder beperkte beschikbaarheid van geschikte terreinen en doordat dergelijke vestigingen elkaar voor een stuk beginnen opzoeken, zijn in het verleden op een aantal goed bereikbare plaatsen concentraties van grootschalige detailhandelszaken die opereren op stedelijke schaal ontstaan. Het betreft onder meer de omgeving van het Fort Lapin.

Het afbakeningsproces voor het RSG Brugge bevestigt deze kleinhandelsconcentraties, en stelt dat na een precieze afbakening van de nog beperkt aanwezige ruimtelijke mogelijkheden (binnen de huidige ruimtelijke contouren van de kleinhandelszones), moet afgewogen worden welke ontwikkeling nog kan toegelaten worden. Hierbij moet de na te streven leefbaarheid van het gebied gerespecteerd worden. Het creëren van ontwikkelingsmogelijkheden voor wonen en/of kantoren boven de baanwinkels kan bijdragen tot een zuiniger en multifunctioneler ruimtegebruik in deze kleinhandelsconcentraties.

Gewenste verkeers- en vervoersstructuur

Volgende selecties werden gemaakt m.b.t. het plangebied:

- Voorstel aan de provincie om de R30 (gedeelte tussen de Sint-Pieterskaai en Katelijnepoort (oostzijde ring), en tussen de Sint-Pieterskaai en Oostendsesteenweg (N9), tot aan de N31, te selecteren als een secundaire weg II;
- Het westelijk deel van het plangebied werd aangeduid als een B-locatie;
- Binnen het westelijk deel van het plangebied wordt er een randparking voorzien;
- De Havenstraat – Krommestraat – Dudzeelse Steenweg en Noorweegse Kaai worden als lokale wegen I (lokale verbindingswegen) geselecteerd.



Figuur 16: Situering plangebied binnen de gewenste verkeers- en vervoersstructuur

R30

Op de kaart van de gewenste verkeers- en vervoersstructuur wordt de R30 binnen het plangebied aangeduid als een secundaire weg type II. De secundaire wegen worden door de provincie in haar structuurplan vastgelegd. Het betreft bijgevolg een voorstel van selectie aan de provincie. Dit werd uiteindelijk overgenomen in het provinciaal ruimtelijk structuurplan.

B-locatie

Naargelang een locatie bereikbaar is per collectief vervoer, langzaam verkeer en de wagen, wordt een onderverdeling gemaakt in vier locatie types:

- Locatietype A: dit zijn de gebieden in Brugge die optimaal door het openbaar vervoer ontsloten zijn. Deze locaties liggen op korte (tijds)afstand van het openbaar vervoersknooppunt op regionaal niveau;
- Locatietype B : dit zijn locaties in Brugge die zowel met de auto als met het openbaar vervoer goed bereikbaar zijn;
- Locatietype C : dit zijn locaties in Brugge die optimaal ontsloten zijn voor de wagen, namelijk in de nabijheid van een oprit van een autosnelweg of expressweg. Er zijn zeer lage eisen voor de bereikbaarheid per openbaar vervoer en langzaam verkeer;
- Locatietype D : dit zijn alle watergebonden locaties in Brugge. Deze moeten ook een goede bereikbaarheid met de weg kennen in functie van het vrachtverkeer.

Het westelijk deel van het plangebied betreft een locatietype B, zijnde een locatie in Brugge die zowel met de auto als met het openbaar vervoer goed bereikbaar zijn.

Randparking

Er wordt verder gewerkt aan een sturend parkeerbeleid. Het parkeerbeleid streeft ernaar om de binnenstad te ontlasten van de hoge parkeerdruk, maar ook de bereikbaarheid te verbeteren door het aanbieden van alternatieven (stimuleren andere vervoerswijzen, parkeren aan de rand). Voor de langparkeerders worden aan de rand van de binnenstad randparkings uitgebouwd, waaronder de randparking in de Coiseaukaai grenzend aan onderhavig plangebied.

Lokale wegen I (lokale verbindingswegen)

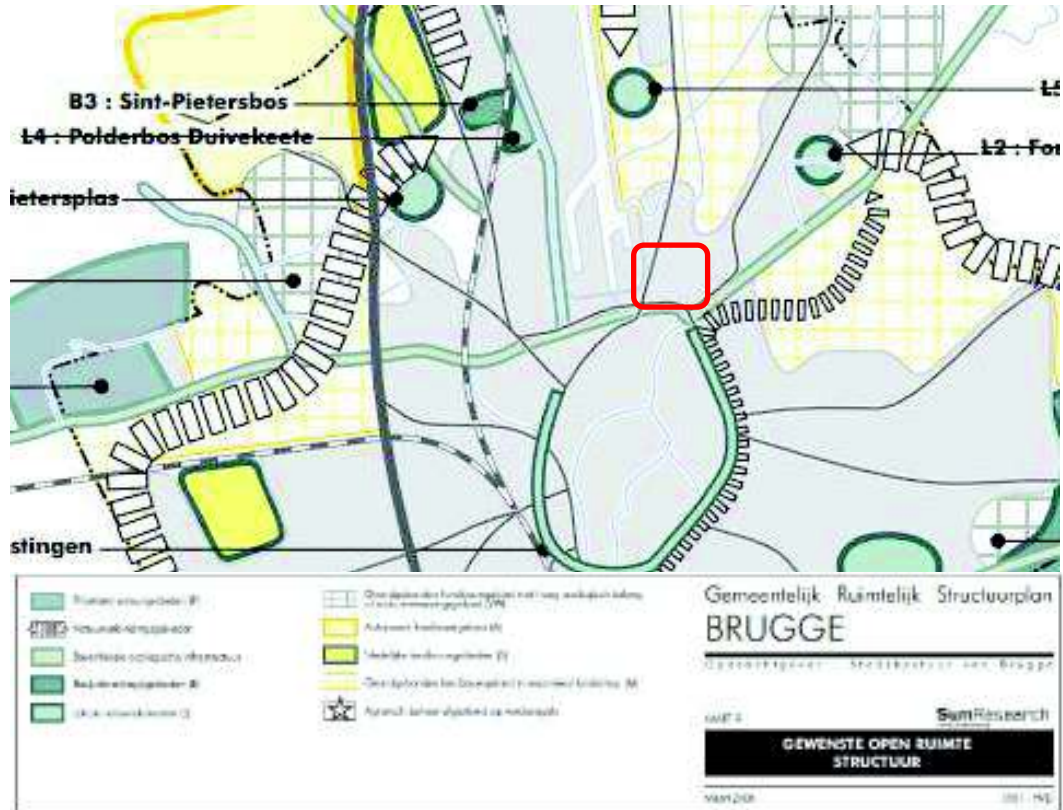
De lokale wegen worden normaal onderverdeeld in drie hoofdcategorieën. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen lokale verbindingswegen, ontsluitingswegen en zuivere verblijfs- of toeganggevend straten. In Brugge is, omwille van de omvang van het stedelijk gebied, een verder onderscheid gemaakt tussen ontsluitingswegen op stedelijk niveau en ontsluitingswegen op wijkniveau. Daarom wordt in Brugge een hiërarchie opgesteld met vier hiërarchische niveaus van lokale wegen.

In onderhavig plangebied worden de Havenstraat, Krommestraat, Dudzeelse Steenweg en de Noorweegse Kaai geselecteerd als lokale wegen I (lokale verbindingswegen). Een lokale weg type I definiëren we als een weg met een verbindende verkeersfunctie tussen kernen, maar die niet functioneert op regionaal niveau.

Alle andere straten binnen het plangebied betreffen lokale wegen IV. Voor deze woonstraten wordt een snelheid van 30km/u aangehouden.

Gewenste open ruimte structuur

Grenzend aan het plangebied vinden we twee elementen uit de bovenlokale natte ecologische infrastructuur. Het betreft enerzijds het kanaal Oostende – Brugge (n30) en anderzijds het kanaal Brugge-Sluis (n31).

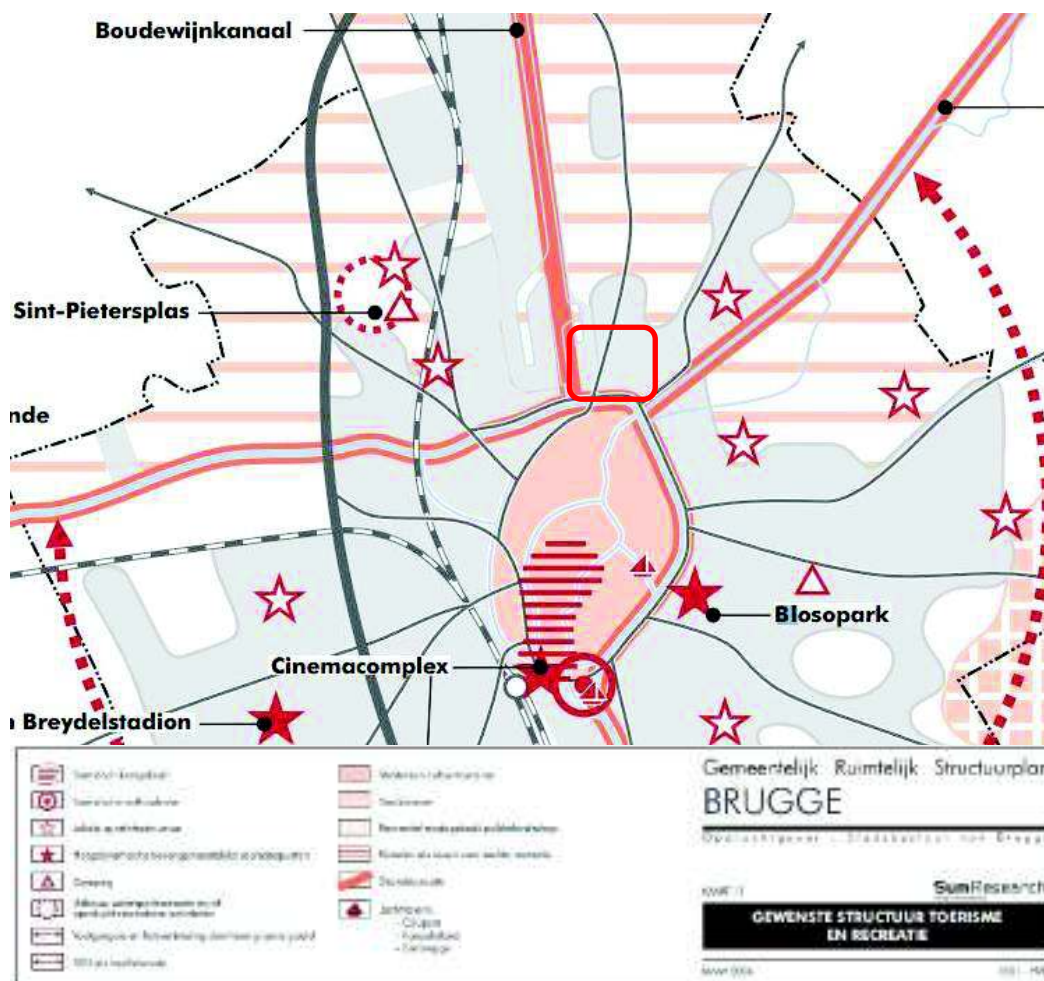


Figuur 17: Situering plangebied binnen de gewenste open ruimte structuur

Gewenste landschappelijke structuur

In de onmiddellijke omgeving van het plangebied vinden we enkele lijninfrastructuren als groenassen.

De landschappelijke inpassing van de haven wordt nagestreefd door de ontwikkeling van infrastructuurassen als lineaire groenstructuren, die het polderlandschap compartimenteren, en die vanuit de open ruimte de havenactiviteiten afschermen. De N31 en het Boudewijnkanaal in het westen, de AX in het zuiden en het Leopold- en Schipdonkkanaal in het oosten geven de grens van de haven aan, en worden landschappelijk versterkt door bufferstroken en hoogstammig lineair groen. Enkel de bakens steken er bovenuit of worden in vista's zichtbaar gemaakt. De landschapselementen sluiten aan bij de reeds bestaande groenstructuren langs de kanalen die het polderlandschap compartimenteren.



Figuur 19: Situering plangebied binnen de gewenste toeristisch-recreatieve en culturele structuur

5.3.1.2 Gewenste ruimtelijke structuur op microschaal

Binnen het GRS behoort het plangebied tot deelruimte 'Noordelijke vleugel'.

Deze deelruimte strekt zich uit ten noorden van de stadskern tussen de N31 en de Damse Vaart. De noordelijke vleugel van het stedelijk gebied vormt een belangrijk element in het stedelijk beleid omwille van de grote reserves aan bouwgrond en de potenties voor bijkomende bedrijvigheid geënt op de expresweg N31. Bovendien bevindt zich hier de strategische overgangszone tussen het stedelijk gebied en het zeehavengebied (omgeving Sint-Pieterskaai).

Tussen de stedelijke wijken Sint-Pieters en Sint-Jozef bevindt zich het zeehavengebied dat zich uitstrekt tot aan de Sint-Pieterskaai. De zuidelijke terreinen van de binnenhaven tegenaan de Sint-Pieterskaai herbergen zowel havengebonden activiteiten als stedelijke activiteiten. Een deel van de terreinen is uit de concessie van de MBZ gelicht in functie van 'stedelijke ontwikkelingen' (omgeving Entrepot). De opmaak van het gewestelijk RUP voor de afbakening van de zeehaven legt de grens tussen het zeehavengebied en het stedelijk gebied vast.

Langsheen de R30 Sint-Pieterskaai en Fort Lapin komt een ongeordend geheel voor van grootschalige winkels, ambachtelijke bedrijvigheid en woningen. Hier moet gestreefd worden naar een herstructurering en een afbakening van deze zone voor grootschalige detailhandel functionerend op regionaalstedelijk niveau.

De economische activiteiten langs de Damse Vaart zijn verdwenen (Structo, Mouterij Huys) en werden herbestemd voor wonen of stedelijke tertiaire functies (kantoren, diensten).

De noordoostelijke vleugel wordt eveneens versterkt met stedelijk wonen door het invullen van de resterende gronden tussen de Brugse Steenweg en de Damse Vaart en de ontwikkeling van het woonuitbreidingsgebied tussen de Dudzeelse Steenweg en de Brugse Steenweg.

Binnen de stedelijke wijk Sint-Jozef worden groenzones voor sport en spel uitgebouwd in de omgeving van De Grendel en de Pannebekestraat.



Figuur 20: Gewenste Ruimtelijke structuur 'Noordelijke Vleugel' (GRS Brugge)

5.3.2 Mobiliteitsplan

Het mobiliteitsplan werd definitief vastgesteld in de gemeenteraad van 26 januari 2016. Hieronder volgt een bespreking van de voor dit RUP relevante thema's.

Uitwerking werkdomein Ruimtelijke Planning

De beschrijving van het werkdomein ruimtelijke planning gebeurt volgens de planologische entiteiten:

- 1) Zeehavengebied Brugge;
- 2) Regionaalstedelijk gebied Brugge;
- 3) Buitengebied.

Voor wat onderhavig RUP betreft is de planologische entiteit 'regionaalstedelijk gebied Brugge' van belang. Gelet op de ligging van het plangebied op de rand met het Zeehavengebied is het van belang dat er gestreefd wordt naar een leefbare, aantrekkelijke en milieuvriendelijke haven, leefbare dorpen en een kwalitatieve omgeving met een gemengde contactzone tussen de haven en de stad Brugge. Door een ruimtelijke (her)ordening van de havenactiviteiten zoals afstandsregels in functie van de activiteiten, een visueel-esthetische en/of akoestische buffering, wordt de impact op de omliggende woonzones beperkt.

Regionaalstedelijk gebied Brugge

a) Wonen

Op niveau van het stedelijk gebied wordt het wonen vooral gestructureerd door de stadsring, de invalswegen en de N31.

De wijk Sint-Jozef, waarbinnen het plangebied zich bevindt, betreft een vroegstedelijke wijk. Binnen deze vroegstedelijke wijken is het van belang dat de woonfunctie verder wordt versterkt en de renovatie verder wordt gestimuleerd. Leegstaande bedrijfspanden langsheen onder meer de Noorweegse Kaai (grenzend in het oosten aan het plangebied) hebben, voor zover nog niet ontwikkeld, potenties voor wonen aan het water.

Gezien de structurerende werking van de invalswegen door de stedelijke ijken, wordt in de nabije omgeving ervan verweving van wonen en stedelijke 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 verbindingsfunctie van deze invalswegen binnen het stedelijk gebied, vlot bereikt worden vanuit de perifere kernen en vanuit de binnenstad.

Wegens de meer externe ligging van de perifere kernen wordt de omgeving van de" invalswegen enkel verdicht op het niveau van de kern zelf. Bijkomende activiteiten van regionaalstedelijk niveau (uitgezonderd wonen) krijgen er geen plek meer.

b) Bedrijvigheid

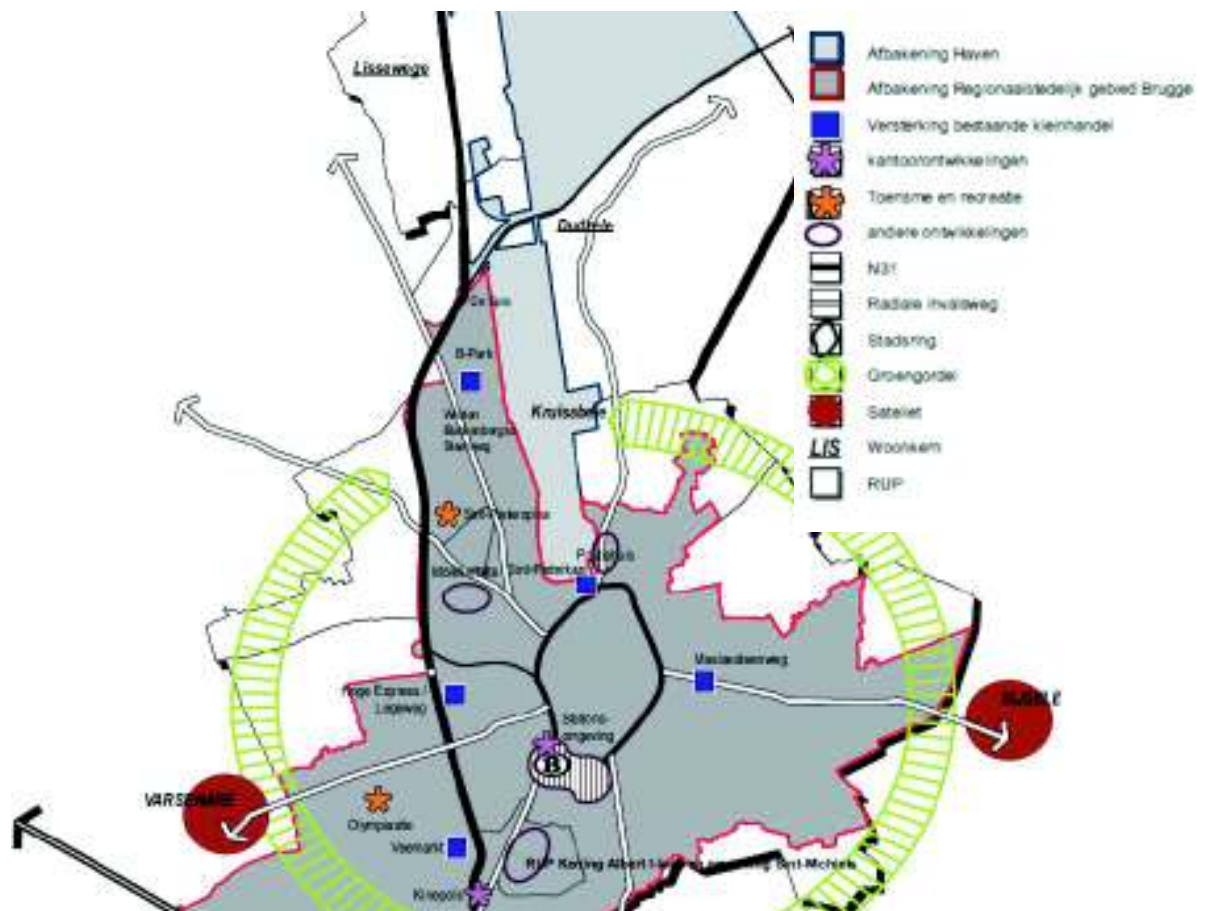
Naast de bedrijvigheid in het zeehavengebied, zal ook in het stedelijk gebied ruimte zijn voor bedrijvigheid:

- Bestaande bedrijventerreinen en leegstaande bedrijfsgebouwen worden geoptimaliseerd;
- De bestaande kleinhandelsconcentraties worden versterkt op specifieke locaties, zoals in de omgeving van de Sint-Pieterskaai – Havenstraat – Fort-Lapin in onderhavig plangebied.

c) Andere ontwikkelingen

Naast bovenvermelde thema's (wonen, bedrijvigheid) kan de ontwikkeling rond het 'Politiehuis en Het Entrepot' nog aangehaald worden.

Voor het gebied rond het politiehuis te Brugge werd een masterplan opgemaakt (zie verder in de nota). Het gebied is gelegen tussen de Lodewijk Coiseaukaai en de Binnenweg. Momenteel is het gebied ingericht als een randparking en een vrachtwagenparking. Aansluitend op het politiehuis bevindt zich Het Entrepot, een regionaal centrum voor jongerencultuur waar ook enkele stadsdiensten gevestigd zijn. De projectsite bevindt zich in een overgangszone tussen de Brugse binnenstad en de haven. In het masterplan wordt de Dudzeelse Steenweg verlegd en krijgt de stad een representatieve toegang via de Lodewijk Coiseaukaai. Deze visie dient in een latere fase verder verkeerskundig te worden onderzocht.. De resultaten van de doortochtstudie Stadsvaart, meer specifiek m.b.t. de Dampoortsluis, worden afgewacht vooraleer hieromtrent meer uitspraken worden gedaan.



Figuur 21: Gewenste ruimtelijke ontwikkelingen cfr. het mobiliteitsplan – werkdomein Ruimtelijke Planning

Ruimtelijke planning

Er wordt gestreefd naar een leefbare, aantrekkelijke en milieuvriendelijke haven, leefbare dorpen, een kwalitatieve omgeving en een gemengde contactzone tussen haven en Stad Brugge. Door een ruimtelijke (her)ordening van de havenactiviteit zoals afstandsregels in functie van de activiteiten, een visueel-esthetische en/of akoestische buffering, ... wordt de impact op de omliggende woonzones beperkt.

Strategische ruimtelijke projecten

De Dampoortsluis zal worden vernieuwd. Er wordt een verkeersmanagementsysteem uitgewerkt dat zorgt voor een goede coördinatie. Zowel op het kanaal als voor het dwarsende wegverkeer (auto's, fietsers en voetgangers) wordt een verbetering bereikt.

Categorisering van de wegen

De R30 / stadsring is ter hoogte van het plangebied gecategoriseerd als een secundaire weg type II. De secundaire wegen categorie II hebben een ontsluitingsfunctie van regionaal belang, maar geen verbindende functie op regionaal niveau. Zij zijn slechts in tweede instantie verbindend. Het toegang verlenen neemt hier nog meer toe dan in de categorie secundair I. Deze assen worden ingericht als een 2x1 weg, niet noodzakelijk met gescheiden verkeersafwikkeling. Ter hoogte van de bebouwde kom wordt een doortochtinrichting voorzien.

De R30 zal binnen het gewenste beleidsscenario verschillende rollen op zich moeten nemen die met elkaar moeten verzoend worden. Het betreft:

- een goede doorstroming voor het doorgaande verkeer naar het hoger wegennet;
- een goede ontsluiting van het stedelijk gebied;
- een goede doorstroming voor het openbaar vervoer;
- een veilige voetgangers-en fietsersverbinding.

De Dudzeelse Steenweg (N376) en de Noorweegse Kaai (N374) zijn geselecteerd als lokale wegen type I. De lokale verbindingswegen verbinden de kernen onderling met het centrum of met het hoofdwegennet. De kwaliteit van de doorstroming moet in evenwicht zijn met de verkeersleefbaarheid.

De overige wegen zijn lokale wegen type III of woonstraten. De lokale wegen type III worden zoveel mogelijk opgenomen in een zone 30. Deze worden als verblijfsgebieden ingericht. Desnoods worden infrastructurele maatregelen genomen om sluipverkeer tegen te gaan. Indien noodzakelijk en mits grondig onderzoek en motivering zullen deze lokale woonstraten "geknipt" worden. Waar nodig wordt een tonnageverbod ingevoerd.

Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen

De inrichting van de verblijfsgebieden en de zone 30 moet ervoor zorgen dat de autobestuurder spontaan die snelheid respecteert (zogenaamde "self explaining roads"). Behalve gericht op de versterking van de verblijfskwaliteit in het algemeen kan verlaging van de voertuigsnelheden ook specifiek gewenst zijn ter verbetering van de oversteekbaarheid voor voetgangers.

De stad maakt de inventaris van de trage wegen op. De talrijke trage wegen worden geherwaardeerd en terug in gebruik genomen.

Fietsroutenetwerk

De routes Brugse Ring (R30) en Brugge-Damme-Heist worden voorgesteld om in te richten als fietssnelwegen. De verschillende tracés worden onderzocht door de provincie.

De Dudzeelse Steenweg is onderdeel van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF).

Volgende wegen of delen van wegen zijn lokale fietsroutes:

- Koolkerkse Steenweg;
- Jules Van Praetstraat;
- Fort Lapin.

Een fietsbrug aan de Handelskom bevordert de bereikbaarheid van de binnenstad vanuit Koolkerke/Sint-Jozef.

De fietsroutes werden weergegeven op de thematische kaart m.b.t. mobiliteit, gevoegd bij de bestaande toestand.

Openbaar vervoer

De hele Brugse agglomeratie moet over een volwaardig busaanbod beschikken. Dat geldt ook voor nieuwe wijken die zich vaak aan de buitenranden van de Brugse deelgemeenten bevinden. Op middellange termijn wil De Lijn het volledige stadsgewest (huidige voorstadsbediening en stadslijnen) evalueren en de lijnvoering eventueel herzien met het oog op een beter aanbod.

De buslijnen en bushaltes werden weergegeven op de thematische kaart m.b.t. mobiliteit, gevoegd bij de bestaande toestand.

(Her) inrichting van de wegen

Ter hoogte van de doortocht wordt de N376 Dudzeelse Steenweg heringericht met het oog op een betere verkeersleefbaarheid. De verkeersleefbaarheid van Sint-Jozef kan verbeterd worden door relatief beperkte stedenbouwkundige ingrepen waarbij de Dudzeelse Steenweg lokaal wordt verlegd. De stad kan een representatieve toegang krijgen via de Lodewijk Coiseaukaai.

Parkeerbeleid

Om verschuiving van de parkeerdruk naar de omliggende gebieden tegen te gaan zal rond het gebied met betalend parkeren een blauwe zone voorzien worden. In deze zone kan men maximaal 4 uren parkeren. Bewoners kunnen er gebruikmaken van de bewonerskaart (uitgezonderd in bepaalde winkelstraten).

De grootte van de blauwe zone wordt bepaald door de loopafstand. In eerste instantie worden alle omliggende gebieden, gelegen op minder dan 5 minuten loopafstand vanaf de R30 opgenomen in de blauwe zone.

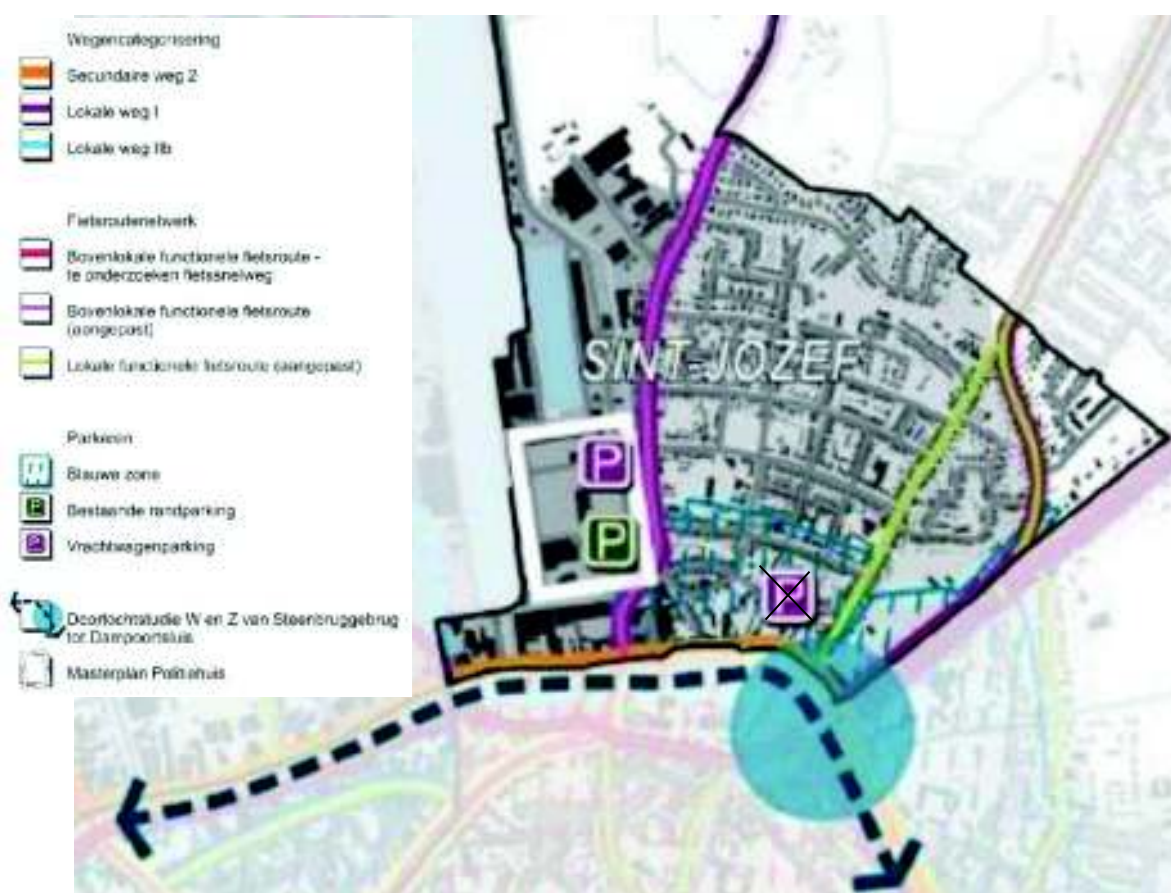
Om het parkeren op afstand te stimuleren worden de randparkings en de 'park-and-ride'- voorzieningen geoptimaliseerd en uitgebreid. De bestaande 'park-and-ride'- parking t.h.v. de Lodewijk Coiseaukaai moet beter worden gebruikt. Bijkomende

voorzieningen zoals toiletten, elektronische informatieborden die de wachttijden van bussen weergeven, een maximaal beschikbare openbaar vervoersbediening (of pendelbussen (haalbaarheid te onderzoeken)), huurfietsen... kunnen hierbij helpen.

Voor de vrachtwagenparking Coiseaukaai wordt de mogelijkheid onderzocht om die te verplaatsen naar de Sluisstraat zodat deze strategische plek een stedelijke invulling kan krijgen.

Goederenvervoer

Een bijzondere aandacht gaat naar het vrijwaren van woonwijken van doorgaand vrachtverkeer. Waar nodig wordt in de omliggende deelgemeenten ook een tonnageverbod ingevoerd.



Figuur 22: Gewenste ruimtelijke ontwikkelingen cfr. het mobiliteitsplan, uitwerking deelgemeente Sint-Jozef

Op bovenstaande schematische weergave wordt een vrachtwagenparking ingetekend in het zuidelijk deel van Sint-Jozef langs de ringweg Fort Lapin. Deze doelstelling is echter achterhaald en zou het woonmilieu in de directe omgeving schaden. Een vrachtwagenparking op deze locatie is bijgevolg niet wenselijk en kan weggelaten worden.

5.3.3 Studie parkeerruimte, parkeerplan en parkeerdrukmetingen

In 2008 werd een studie uitgevoerd voor bijkomende parkeerruimte in Brugge. In de studie is een actieplan opgenomen voor autoparkeren van bewoners in de rand. Het steunt op vier complementaire pijlers:

- Het naleven van de parkeernorm zoals aangegeven in de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening;
- De realisatie van bijkomende autoparkeerplaatsen:
 - Kleinschalige ingrepen in het straatprofiel/huidige autoparkeervoorzieningen in het openbaar domein;
 - Profielgebonden maatregelen in het openbaar domein;
 - Nieuwe parkeervoorzieningen op specifieke locaties of (publieke) bouwprojecten;
 - Realisatie buurtparkings;
- Het wijzigen van de parkeerregimes;
- Het monitoren van de problematiek en effectiviteit van de oplossingen.

In de studie werden prioritaire aandachtsgebieden aangeduid. Een prioritair aandachtsgebied is een gebied waarbij in één of meerdere straatsegmenten de parkeerdruk 's nachts hoger ligt dan 85% en waarbij vandaag en in de toekomst in de onmiddellijke omgeving onvoldoende capaciteit beschikbaar is om deze overdruk op te vangen. Hierdoor dreigt de parkeerdruk af te wentelen naar omliggende straten, waardoor een ruimere zone in de toekomst problematischer kan worden. Binnen het RUP zijn geen prioritaire aandachtsgebieden gelegen.

Na de opmaak van de studie wordt de parkeerdruk in de rand van Brugge verder opgevolgd. Dit gebeurde een eerste maal in 2012.

De bezettingsgraden uit 2012 worden weergegeven in onderstaande figuren. Ze worden weergegeven per seizoen (voorjaar en najaar) en per dagdeel (overdag, 's nachts).





Begin 2017 trad in Brugge het nieuwe parkeerplan in werking, als onderdeel van het mobiliteitsplan. Het doel van het mobiliteitsplan is het realiseren van een verkeersleefbare en verkeersveilige stad, waar iedereen zich veilig en vlot kan voortbewegen. Het parkeerplan richt zich onder andere op het verminderen van de parkeerdruk. Zo werd het bovengronds parkeren voor bezoekers in de binnenstad betalend en beperkt in tijd. Om de parkeerdruk niet te verschuiven naar de rand, werd in bepaalde straten in de deelgemeenten op wandelafstand van de binnenstad een blauwe zone ingevoerd. Dit is ondermeer het geval voor het zuidelijk deel van het plangebied van dit RUP (grens Ronsaardbekestraat). Hier kunnen bezoekers met een blauwe parkeerschijf max. 4 uur parkeren. Bewoners van een blauwe zone parkeren onbeperkt met een digitale bewonerskaart.

De Stad Brugge heeft de parkeersituatie op haar volledige grondgebied in kaart gebracht. Hiertoe worden alle parkeerplaatsen (blauwe zone, kortparkeren, parkeerplaatsen voor personen met een handicap, parkeerplaatsen voor motoren en anderen, laad- en loszones en taxistandplaatsen) op een digitale parkeerkaart ingetekend. Daarnaast werd een parkeerdrukonderzoek uitgevoerd. Dit werd ook voor de kern Sint-Jozef uitgevoerd.

Blauwe zone (Sint-Jozef)

In bepaalde straten in Sint-Jozef geldt er elke dag (dus ook zon- en feestdagen) een blauwe zone van 9u tot 18u. Er mag maximaal 4 uur aan één stuk geparkeerd worden.

Er is een totale beschikbare capaciteit in de blauwe zone van de deelgemeente Sint-Jozef van 540 parkeerplaatsen. Op dinsdagochtend, dinsdagavond en zaterdagmiddag werd een parkeerdruk meting uitgevoerd. Dit leidde tot volgende parkeerdruk in Sint-Jozef:

- Dinsdagochtend: 34%
- Dinsdagavond: 44%
- Zaterdagmiddag: 46%

De parkeerdruk is niet overal gelijkmatig gespreid binnen de kern. De figuren op de volgende pagina geven weer waar de parkeerdruk het sterkst is. Globaal gezien kan gesteld worden dat op deze drie momenten de parkeerdruk lager ligt dan 80% waardoor er geen problemen zijn. Hierop zijn een aantal uitzonderingen:

- Dinsdagochtend: Beperkte segmenten langs de Ronsaardbekestraat (t.h.v. de kerk) en de Dudzeelsesteenweg (tussen Koetelwijk en Graaf de Mûelenaerelaan).
- Dinsdagavond: het westelijk deel van de Graaf de Mûelenaerelaan en Koetelwijk
- Zaterdagmiddag: oostelijk deel van de Ronsaardbekestraat.

Uit de tellingen van 2018 blijkt dat er in Sint-Jozef geen verhoging van de parkeerdruk is ten opzicht van 2012. Waarschijnlijk mede door het invoeren van een blauwe zone. De parkeerdruk van 2012 was vooral te wijten aan de bewoners, waardoor deze ook niet verlegd is. Alle bewoners kregen de mogelijkheid om een bewonersvergunning (max 4) aan te vragen, waardoor er niet uitgeweken diende te worden.



Figuur 23: Parkeerdrukmetingen Ecorys (Parkeeronderzoek Brugge, p. 20)



Figuur 24: Parkeerdrukmetingen Ecorys (Parkeeronderzoek Brugge, p. 20)



Figuur 25: Parkeerdrukmetingen Ecorys (Parkeeronderzoek Brugge, p. 21)

Gele zone

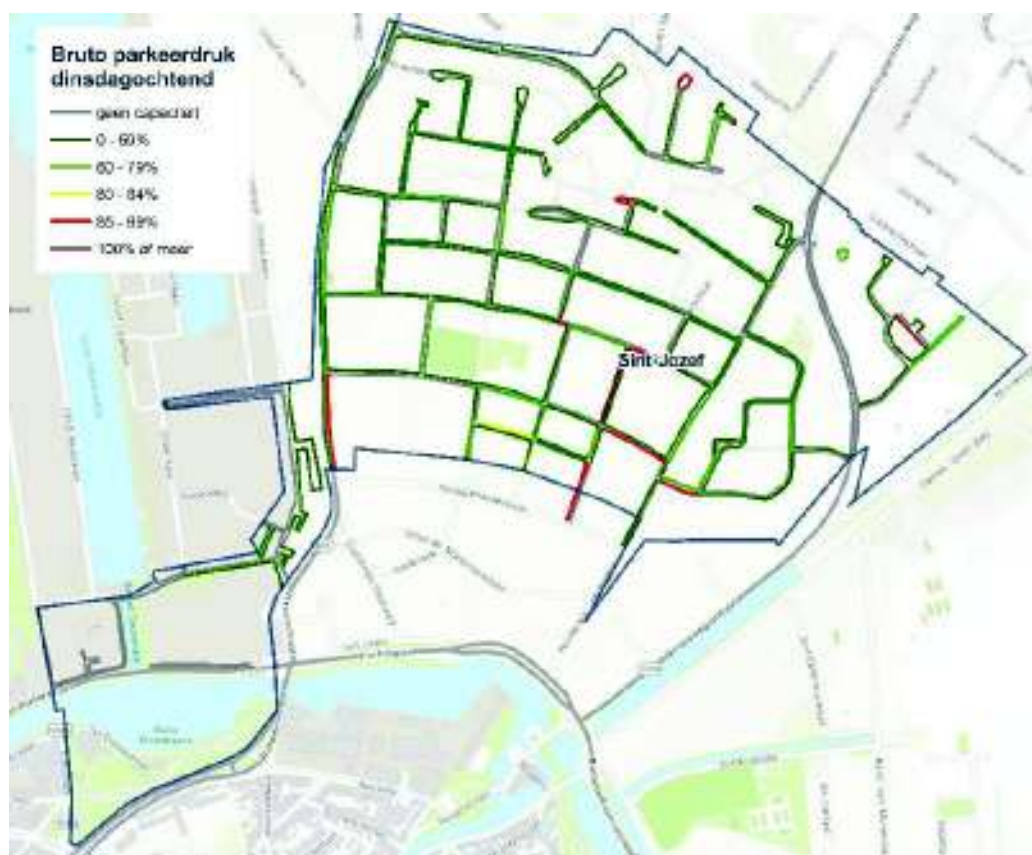
De bewonersparkeerzone met een gele kleur kan gebruikt worden met het bewonersvignet voor bewonerszone 3, enkel in die zone te gebruiken en verplicht tijdens de dagen en uren waarop het betalend parkeren van toepassing is.

Er is een totale beschikbare capaciteit in de gele zone binnen Sint Jozef van 1336 parkeerplaatsen. Op dinsdagochtend, dinsdagavond en zaterdagmiddag werd een parkeerdruk meting uitgevoerd. Dit leidde tot volgende parkeerdruk:

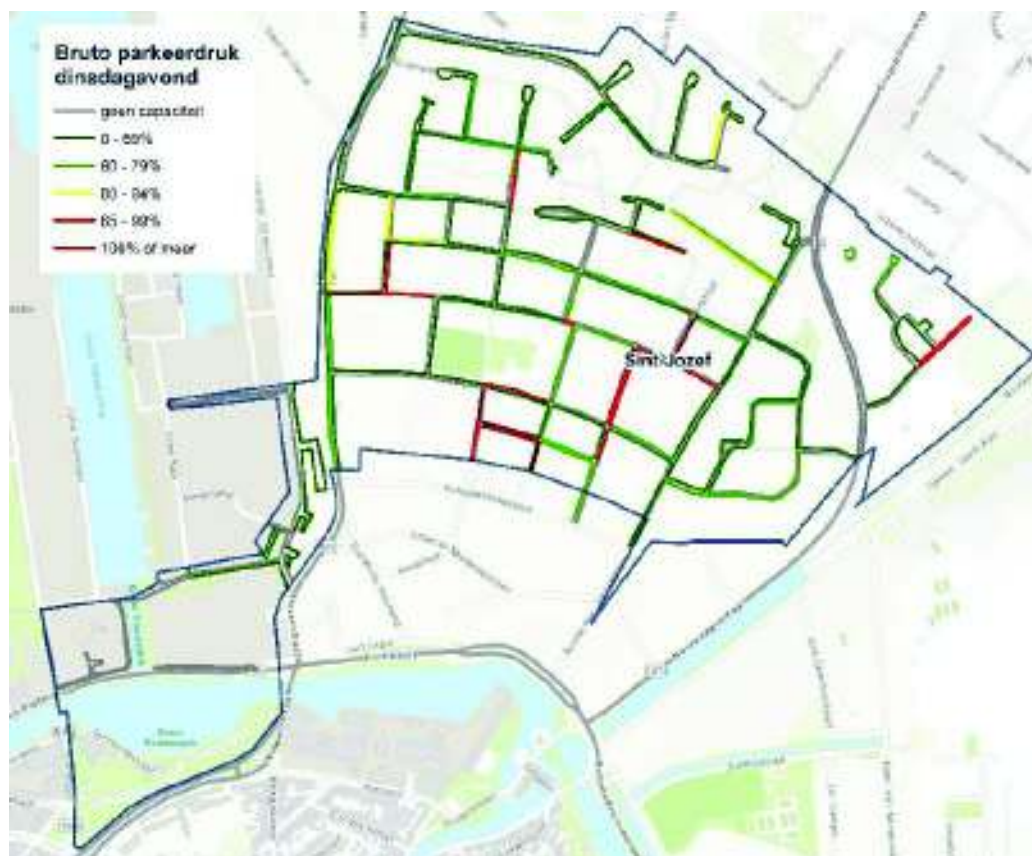
- Dinsdagochtend: 30%
- Dinsdagavond: 43%
- Zaterdagmiddag: 41%

De parkeerdruk is niet overal gelijkmatig gespreid binnen de kern. De figuren geven weer waar de parkeerdruk het sterkst is. Globaal gezien kan gesteld worden dat op deze drie momenten de parkeerdruk lager ligt dan 80% waardoor er geen problemen zijn. Hierop zijn een aantal uitzonderingen:

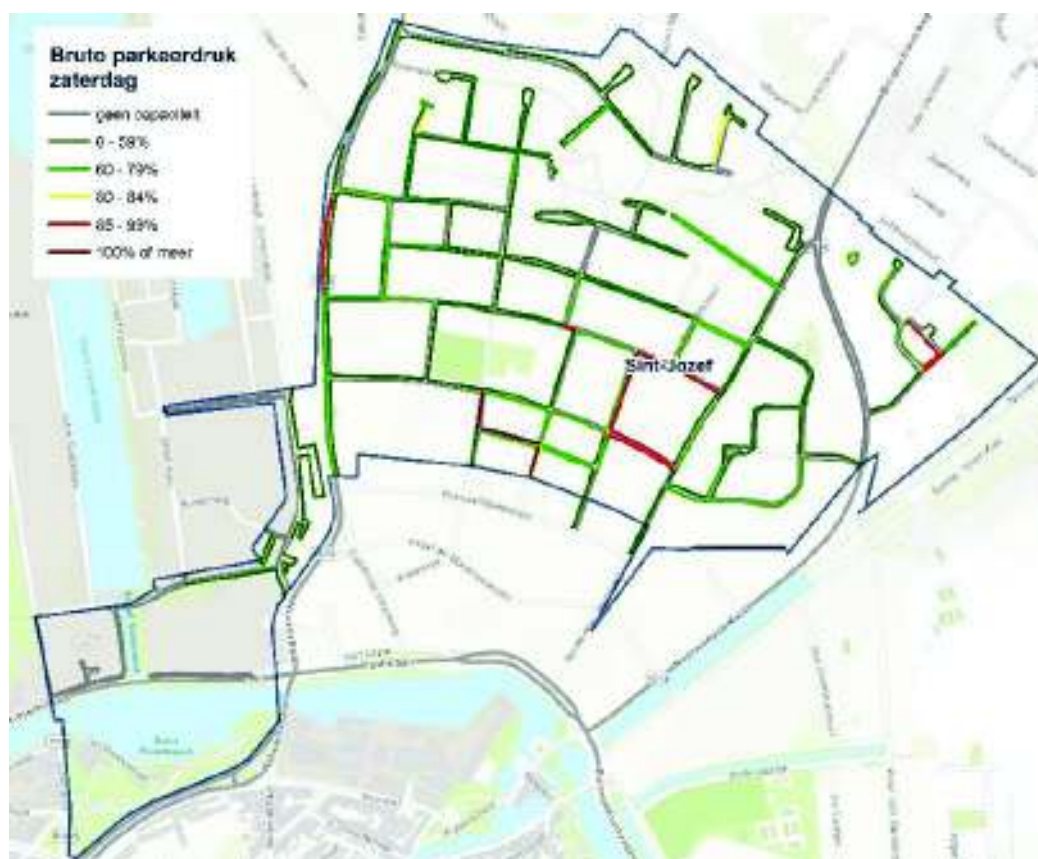
- Dinsdagochtend: Beperkte segmenten langs de Dudzeelsesteenweg (tussen kruispunt van Pannebekestraat en Ronsaardbekestraat) en de Pannebekestraat (oostelijk deel) en in de Dokwerksstraat.
- Dinsdagavond: omgeving kerk en beperkt deel van de Pannebekestraat
- Zaterdagmiddag: omgeving kerk en een beperkt deel van de Pannebekestraat.



Figuur 26: Parkeerdrukmetingen Ecorys (Parkeeronderzoek Brugge, p. 36)



Figuur 27: Parkeerdrukmetingen Ecorys (Parkeeronderzoek Brugge, p. 36)



Figuur 28: Parkeerdrukmetingen Ecorys (Parkeeronderzoek Brugge, p. 36)

5.3.4 Speelruimtebeleidsplan 2014-2020

Het eerste speelruimtebeleidsplan (2006-2013) dateert uit 2006.

Hierin werden verschillende speelmogelijkheden, formeel en informeel, per ruimtelijk deelgebied doorgelicht en geëvalueerd. Daarbij is rekening gehouden met de demografische opbouw en geplande ontwikkelingen in de deelgebieden. Ook het perspectief van het stedelijk beleid en de gebruikers op de speelruimte werd bekeken.

Op basis daarvan werd per deelgebied een fiche opgemaakt en worden concrete acties vooropgesteld. De focus lag op speelruimte voor kinderen van 0 tot 12 jaar, op het vernieuwen van bestaande speelpleinen en op de invulling van de speelruimte in zones waar een tekort aan speelruimte werd vastgesteld.

In de gewenste ruimtelijke speelweefselstructuur voor Sint-Jozef wordt aangegeven dat de kern een goede spreiding kent van speelruimten. Er zijn geen buurten die het zonder speelruimte moeten stellen. Bij de uitbouw van de bestaande formele speelruimte moet aandacht gaan naar verschillende leeftijden. Naar de speelruimte in de Pannebekastraat (net buiten het plangebied) moet gezocht worden naar een meer evenwichtige oplossing voor verschillende speelkansen. Het accent ligt op sportspel maar op buurtniveau (minigoaltjes, 1 basketring,...).

Het Entrepot is een terrein van regionaal niveau die een ruimere Brugse regio bedient. Het is een ruimte bedoeld voor manifestaties en evenementen en het heeft eveneens een

skateplek. Voor jongeren van Sint-Jozef kan het betekenis gegeven worden als marker en 'stapsteen' naar de binnenstad (herkenbaarheid). Belangrijk hierbij is de toegankelijkheid vanuit de Krommestraat-Dudzeelse Steenweg.



Figuur 29: Speelruimtebeleidsplan 2006-2013

In 2014 werd een vervolgstudie opgemaakt (2014-2020) waarbij de situatie vanuit een aantal nieuwe invalshoeken werden bekeken (het nieuwe Speelruimtebeleidsplan vervangt het vorige niet):

- doelgroep opengetrokken van kinderen (0-12j.) naar kinderen en jongvolwassenen (0-20j);
- natuurspeelruimte en avontuurlijke speelruimte wordt belangrijk;
- skateruimte, waterspelen en hangplekken krijgen aandacht omdat hier vraag naar is gerezen;
- speelweefsel (spelprikkels op en bespeelbaarheid van het openbaar domein).

Er gebeurde ook een quickscan van alle speelpleinen, met aanduiding van de prioriteiten.

Ook wordt aandacht besteed aan het aspect water en hoe dit speelkansen kan bieden.

In de quickscan in de vervolgstudie (2014-2020) wordt het noordelijk speelterrein De Bilk (Pannebekestraat) als volgt omschreven:

'De site de Bilk is goed ingeplant in de wijk Sint-Jozef. Er is ook een onmiddellijke relatie met gemeenschapsvoorzieningen en een goede relatie met het traag verkeersnetwerk. Het is dan ook vooral een terrein met potentie en een site met wijk-belang. Het is een oud terrein, waar enige sfeer van vergane glorie voelbaar is. Ook door de beherende diensten wordt de nood tot opwaardering aangevoeld.'

Er word in de quicksan voorgesteld de Bilk als volgt aan te pakken:

'Om een optimale rol te kunnen spelen in het speelweefsel dient 'de Bilk' een integrale benadering als 'jeugdgericht parkje' te krijgen, maar met grote aandacht voor de

bestaande situatie. De verouderde en ietwat verkommerde facetten zullen daarbij worden weggewerkt. Hierbij moet onder meer aandacht gaan naar:

- het versterken van de relatie tussen de straat en het gedeelte achter het gebouw. Er dient bekeken te worden hoe de toegangen meer uitnodigend kunnen zijn;*
- er dient te worden onderzocht hoe de voetbalkansen beter kunnen worden geïntegreerd met het andere gedeelte. Een grotere eenheid moet hier worden nagestreefd;*
- een te ontwikkelen volkstuinje zal in het ontwerp moeten worden geïntegreerd;*
- het verplaatsen van de hangplek zal ook aan de orde zijn.'*

Wat betreft het Entrepot (gelegen in het westen van het plangebied) meldt het speelruimtebeleidsplan dat dit goed gekend is bij jongeren, vooral omwille van de fuiven, DJ-optredens en feestjes in het skatepark. De nieuwe skatevoorziening wordt er sterk gewaardeerd. Skaters melden echter wel dat dit skatepark te vol gepropt is met toestellen. De vraag naar een overdekte skatehal blijft er zeer sterk leven.

5.3.5 Woonbeleid

Recent werd een vernieuwd woonbeleidsplan opgesteld voor het grondgebied Brugge, deze is goedgekeurd op de gemeenteraad d.d. 28.09.2020.

Het woonbeleidsplan kwam tot stand door in eerste instantie data te verzamelen en te analyseren. Hierbij werd gezocht naar gegevens over de vraag naar woningen, het aanbod van woningen en de confrontatie van deze vraag en aanbod.

Vervolgens werd het gevoerde beleid geanalyseerd waarbij een SWOT-analyse werd uitgevoerd waaruit de sterktes, zwaktes, kansen en bedreigingen naar boven kwamen.

Uiteindelijk werd uit deze voorgaande stappen een woonbeleidsplan gedistilleerd met verschillende doelstellingen en bijhorende acties.

Doelstellingen:

- 1) In 2050 zijn alle woningen kwaliteitsvol
 - a. Alle woningen voldoen aan minimale vereisten op vlak van veiligheid en gezondheid
 - b. Energiezuinigheid van woningen sterk verbeteren
 - c. Creëren van een aangename, veilige, gezonde en groene woonomgeving
- 2) In 2050 is menswaardig wonen voor iedereen betaalbaar
 - a. Woonaanbod stimuleren dat betaalbaar is voor huishoudens met een laag inkomen
- 3) In 2050 heeft iedereen de zekerheid te kunnen (blijven) wonen in een geschikte woningen
 - a. Strategie en acties uitwerken om huisuitzettingen te vermijden
 - b. Strategie en acties uitwerken om dak- en thuisloosheid te vermijden en op te lossen
- 4) In 2050 zijn vraag en aanbod van woning op elkaar afgestemd
 - a. Divers en betaaldbaar aanbod in functie van de woonknoten
 - b. Ontwikkeling van divers privaat huuraanbod stimuleren
 - c. Ontwikkeling van nieuwe woonvormen stimuleren

- 5) In 2050 heeft iedereen gelijke toegang tot een woning die tegemoet komt aan de noden
 - a. Bestrijden van discriminatie op de private huurmarkt
 - b. Voldoende aanbod aan aangepaste woningen voor mensen met specifieke huisvestingsnoden die niet op de private markt terecht kunnen
- 6) In 2050 is Brugge divers samengesteld en wonen mensen van verschillende generaties en verschillende sociale achtergrond harmonieus samen
 - a. Stimuleren van de ontwikkeling van een woonaanbod dat tegemoet komt aan de woonwensen van diverse groepen
 - b. Voorzien van een aangename, groene en veilige woonomgeving waar diverse generaties graag tijd doorbrengen in de publieke ruimte
 - c. Het gebruik van 'woonzorgzones' als planningsconcept

Acties (2020-2030):

Er worden tal van acties opgesteld welke het woonbeleidsplan duurzaam dienen te realiseren, hieronder wordt een selectie gemaakt welke relevant zijn voor het RUP.

Visievorming, planning en overleg

1. De Stad volgt de ontwikkelingen op de Brugse woningmarkt en actualiseert de visie van de stad op het woonbeleid;
2. De visie en strategie in het klimaatplan zijn mee richtinggevend voor het woonbeleid;
3. De visie en strategie van de stad op dak- en thuisloosheid zijn mee richtinggevend voor het woonbeleid van de stad;
4. Bij de opmaak van het Beleidsplan Ruimte Brugge zijn de doelstellingen van het woonbeleidsplan mee bepalend;
5. De stad werkt een doelgerichte overlegstructuur uit waarbinnen het overleg over het Brugse woonbeleid met andere stadsdiensten en externe actoren vorm krijgt;

Regelgeving op vlak van woningkwaliteit

6. De Stad voert een proactief woonkwaliteitsbeleid;
7. De inventaris van de leegstand en verwaarloosde gebouwen en het register onbebouwde percelen worden zeer zorgvuldig bijgehouden;

Stedenbouwkundige regelgeving

8. Bij het opmaken of aanpassen van RUP's wordt gezorgd voor een goede vermenging van woonfuncties en andere functies. Er wordt daarbij maximaal rekening gehouden met een aangename leefomgeving en een ruim woonaanbod. Tevens wordt er voldoende aandacht gegeven aan mobiliteit en een veilige verkeerssituatie;
9. De stedenbouwkundige verordening wordt grondig geëvalueerd en bijgestuurd met volgende aandachtspunten:
 - De parkeernorm wordt gekoppeld aan het mobiliteitsplan, zodat bijvoorbeeld op plaatsen waar er voor wordt gekozen het autoverkeer terug te dringen, de parkeernorm lager kan zijn;
 - Er wordt nagegaan hoe via de stedenbouwkundige verordening de duurzaamheid van woningen kan worden verbeterd en hoe het Klimaatplan van Brugge mee kan worden gerealiseerd.
10. Er wordt een beleid uitgewerkt omtrent stedenbouwkundige lasten en verplichtingen bij grote projecten. Verplichtingen die kunnen worden opgelegd zijn o.a. een

minimum aantal sociale woningen, de aanleg van groen in de omgeving, voorwaarden over de opvang en afvoer van hemelwater.

Projectontwikkeling

11. De Stad stimuleert de herbestemming tot wonen van niet langer gebruikte bedrijfs- en fabriekspanden, religieuze gebouwen en openbare gebouwen;
12. De Stad stimuleert de verweving van woonfuncties met andere functies;
13. Bij de ontwikkeling van grote stadsvernieuwingsprojecten wordt nagegaan hoe deze projecten kunnen bijdragen tot de doelstellingen van het Brugse woonbeleid. In deze stadsvernieuwingsprojecten wordt steeds gestreefd naar een relevant aandeel woningen;

5.3.6 Masterplan voor de site van het politiehuis te Brugge

De site van het politiehuis grenst rechtstreeks aan het plangebied van voorliggend RUP Fort Lapin, dit langsheen de Dudzeelse Steenweg welke de westelijke plangebiedsgrens vormt. Door Cluster werd eind 2012 een masterplan voor de site van het politiehuis te Brugge opgemaakt.

De doelstellingen van dit Masterplan werden als volgt omschreven:

'Het nieuwe politiehuis kan een sterke katalysator betekenen voor de omgeving. Het ontwerp van Achtergael Architecten past goed in de omgeving, een havenlandschap in transitie. De doelstelling van deze studie is de opmaak van een masterplan voor de aanleg van een kwalitatief hoogstaand publiek domein rond het politiehuis. Bijzondere aandacht dient daarbij te gaan naar het aspect mobiliteit. De ontsluiting van het politiehuis en de andere voorzieningen voor gemotoriseerd verkeer moeten herbekeken worden. Daarbij is de bereikbaarheid voor de zwakkere weggebruikers van cruciaal belang. Tevens moeten de parkeergelegenheid op ruimer schaalniveau herbekeken worden'.

De visie van het masterplan voor de site van het politiehuis te Brugge viel uiteen in 2 facetten. Zijnde een mobiliteitsvisie en een ruimtelijke visie.

Deze visie werd als volgt omschreven in het masterplan:

A) Mobiliteitsvisie

In het masterplan werd onderzocht hoe de verkeerssituatie voor de site van het politiehuis en omgeving geoptimaliseerd kan worden.

Het weerhouden langetermijnsceario stelt voor om het parallel lopend gedeelte van de Lodewijk Coiseaukaai en de Dudzeelse Steenweg ter hoogte van het projectgebied samen te voegen tot één breed gedimensioneerde weg. Er wordt geopteerd om de Dudzeelse Steenweg (N376) te verleggen naar het traject van de Lodewijk Coiseaukaai.

Deze ingreep levert een aantal belangrijke voordelen op. Door het koppelen van beide wegen kunnen het politiehuis, het Entrepot en de randparking rechtstreeks aangetakt worden op een lokale weg type 1. Dit accentueert deze functies in het straatbeeld. Bovendien kan de herkenning van de randparking in het straatbeeld leiden tot een frequenter gebruik. Momenteel zitten deze functies te veel 'weggestopt' achter de bebouwing langs Havenstraat-Krommestraat-Dudzeelsesteenweg.

Omdat de Lodewijk Coiseaukaai momenteel reeds breed gedimensioneerd is, wordt de bestaande capaciteit van de weg door het samenvoegen van beide verkeersstromen ten volle benut. Tegelijkertijd wordt het 'afgeknipte' stuk Dudzeelse Steenweg binnen de woonwijk ontlast, en kan de weg gereduceerd worden tot een lokale erftoegangsweg voor de wijk met een sterk gedowngrade profiel. Het oud politiecommissariaat komt door deze ingreep in een grote groenruimte te liggen die aansluit op de woonwijk en de woningen.

Binnen dit scenario werd op vlak van verkeersafwikkeling gekozen voor een ovonde ter hoogte van de parking van het nieuwe politiehuis. Een ovonde is een ovale rotonde en wordt vaak toegepast op plaatsen waar meer dan vier aansluitende wegen samenkomen en waar het vanwege de inpasbaarheid niet mogelijk of verkeersveilig is om twee rotondes of andere kruispuntvormen vlak achter elkaar te leggen.



Voordelen Ovonde

Dit voorstel heeft een aantal belangrijke voordelen. Het gebruik van een langgerekte ovonde zorgt voor een beperkte ruime-inname. Er wordt uitgegaan van bochten met een straal van 15 meter waardoor ook zwaar verkeer –in combinatie met de voorziene brede rijstroken– een vlotte doorgang heeft.

Het verkeer van de Dudzeelse Steenweg wordt dus via een ovonde afgeleid naar de L. Coiseaukaai. De huidige Krommestraat wordt een erftoegangsweg. De omgelegde Dudzeelse Steenweg biedt potenties om het politiehuis nadrukkelijker in het straatbeeld te brengen en om voor het politiehuis een ruimere randparking te voorzien. Op die manier kan de woonkwaliteit in een deel van de Dudzeelse Steenweg en de Krommestraat aanzienlijk worden verhoogd.



Door de aansluiting van de Dudzeelse Steenweg met de Lodewijk Coiseaukaai te verschuiven naar het noorden van de projectsite ontstaat een grote groenruimte die verbinding met de aangrenzende woonwijk mogelijk maakt. De karakteristieke rijhuizen die de projectsite in het oosten begrenzen komen dan in deze groenruimte te liggen. Deze woningen zijn opgenomen in de inventaris van Onroerend Erfgoed. Voor de realisatie van de ovonde is het noodzakelijk om 4 woningen af te breken.

Verkeerscirculatie ten gevolge van de ovonde

Het verkeer van de R30 naar de haven zal hetzelfde traject blijven volgen. De afslaan beweging van de Havenstraat naar de L. Coiseaukaai verdwijnt wat de circulatie en de verkeersveiligheid ten goede komt. Het havenverkeer dient echter wel de ovonde op te rijden om verder de haven in te rijden. Gelet op het geringe waargenomen havenverkeer wordt verwacht dat de invloed gering is.

Het doorgaande verkeer op de Dudzeelse Steenweg (N376) wordt omgeleid. Door de realisatie van een ovonde wordt een verkeersremmend effect gecreëerd voor het verkeer op de N376. Het havenverkeer tussen de Sluisstraat en de L. Coiseaukaai blijft behouden. Het havenverkeer wordt wel gemengd met doorgaand verkeer. Gelet op het geringe waargenomen havenverkeer wordt verwacht dat de invloed gering is.

De Krommestraat en een deel van de Dudzeelse Steenweg wordt ingericht als een woonstraat. Dit komt de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid in deze straat ten goede. Het meest noordelijke deel vanaf de Ronsaardbekerstraat wordt enkelrichting gemaakt richting de rotonde. Het deel tussen de Graaf de Muelenaerelaan en de Ronsaardbekerstraat blijft dubbelrichting. Op die manier wordt sluipverkeer vanaf het noorden vermeden.

B) Ruimtelijke visie

Identiteit

De projectsite wordt vandaag gekenmerkt door een sterk versnipperde structuur van kleinschalige publieke en private ruimtes zonder duidelijke identiteit. In de ruimtelijke visie wordt een strikte ruimtelijke afbakening van de diverse publieke en semi-publieke en private buitenruimten nagestreefd. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen vier deelgebieden op het niveau van de publieke ruimte: een groot park rondom het oude politiekantoor, een centrale parking voor het nieuwe politiehuis, een ommuurde verblijfsplek met skatepark en voetbalveldje en ten slotte een multifunctioneel plein rondom het Entrepot.

Door het toepassen van één lus voor het verkeer, die in één beweging alle functies ontsluit, kunnen de verschillende aparte ontsluitingswegen worden opgeheven. De zone rondom het oude politiekantoor wordt omgevormd tot een volwaardige parkzone aansluitend aan de aangrenzende woonwijk. Het skatepark wordt omgevormd tot een duidelijk gedefinieerde verblijfsplek en wordt omrand door bomenrijen. De huidige binnenweg kan verdwijnen en wordt een kwalitatieve voetgangerszone.

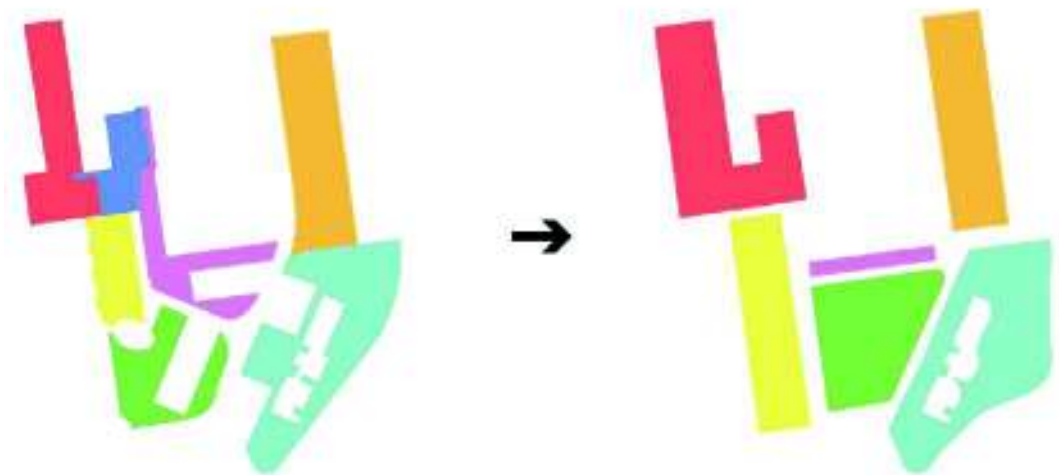
De overbodige wegeninfrastructuur rondom het entrepotgebouw en het jeugdcentrum verdwijnt. Voor het nieuwe politiekantoor komt een grote gecentraliseerde parking die aan één zijde omrand wordt door hagen.

Op lange termijn wordt de huidige vrachtwagenparking verplaatst naar de Sluisstraat. Op de plaats van de huidige vrachtwagenparking kunnen nieuwe woonontwikkelingen gepland worden.

Door het samenvoegen van de versnipperde deelruimtes tot samenhangende structuren krijgen de verschillende publieke ruimtes een duidelijke identiteit. Tegelijk ontstaat een representatieve toegang tot Brugge zodat het oude politiekantoor en het nieuwe politiehuis meer zichtbaar worden bij het binnenrijden van Brugge. Door het verdwijnen van de verkeersbarrières kan het park aansluiten op de aangrenzende woonwijk.

Gecentraliseerd parkeren

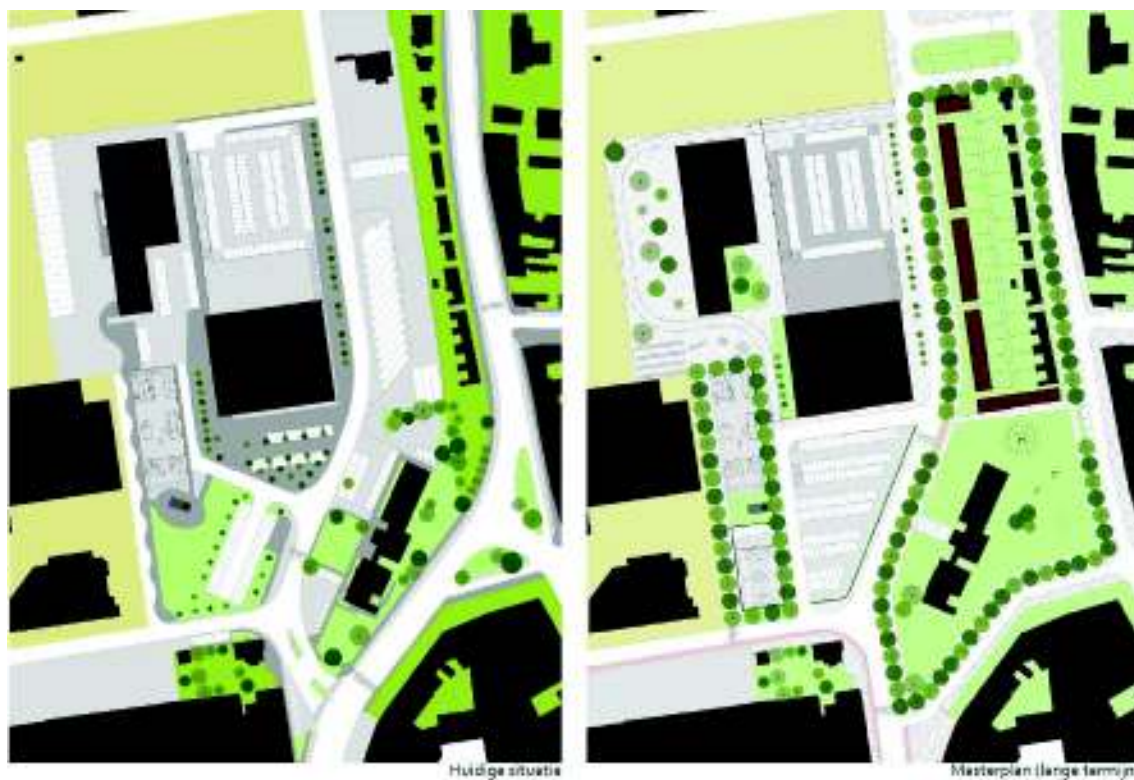
De ruimte voor het nieuwe politiehuis wordt ingericht als één aaneengesloten parking met een capaciteit van 114 parkeerplaatsen. Deze parking dient voor zowel de bezoekers van het politiehuis, het oude politiegebouw, de jeugddienst en het Entrepot. Daarnaast functioneert het ook als randparking voor de binnenstad van Brugge. Door functies te combineren ontstaat complementair gebruik en kan de ruimte-inname beperkt worden. Het complementair gebruik vloeit voort uit de stelling dat de randparking vooral in het weekend of bij evenementen gebruikt kan worden, terwijl de andere functies voornamelijk tijdens de kantooruren parkeerplaatsen nodig hebben.'



Elke functie heeft zijn eigen buitenruimte

Restruimten worden afgebakende zones met duidelijke identiteit

Deze mobiliteitsvisie en ruimtelijke visie resulteren samen in het masterplan:



Figuur 30: Huidige situatie en de lange termijn visie (bron: Masterplan Politiehuis Brugge)



Figuur 31: Zicht vanuit de Sint-Pieterskaai (bron: Masterplan Politiehuis Brugge)

Dit masterplan maakt niet langer deel uit van het RUP en wordt louter informatief meegenomen in het RUP Fort Lapin.

5.3.7 Klimaatplan 2030

Het klimaatplan 2030 'BruggeNaarMorgen' (d.d. februari 2022) vertrekt vanuit de ambitie om een klimaatneutraal en -robuust Brugge op te bouwen.

De stad Brugge heeft op 30 juni 2020 het burgemeestersconvenant 2030 ondertekend. Daarmee engageert de stad Brugge zich om tegen 2030 minstens 40% minder CO₂ uit te stoten op haar grondgebied én om de stad aan te passen aan de nieuwe klimaatomstandigheden.

Tegen 2050 wil de stad Brugge klimaatneutraal zijn.

Het klimaatplan 2030 bestaat uit 7 Bruggen gebaseerd op 20 pijlers. De 7 concrete Bruggen worden onderstaand opgesomd:

1. Brug 1: Brugge verwarmt fossielvrij;
 - Focus op het renoveren en fossielvrij verwarmen
2. Brug 2: Brugge hernieuwbare elektriciteitsstad;
 - Focus op onze lokale hernieuwbare energieproductie
3. Brug 3: Brugge verplaatst zich slim fossielvrij en gezond;
 - Focus op een duurzame mobiliteit
4. Brug 4: Brugge onderneemt klimaatvriendelijk en circulair;
 - Focus op ondernemen
5. Brug 5: Brugge smaakt;
 - Focus op de Brugse voedselstrategie: eet lokaal, plantaardig en met respect
6. Brug 6: Brugge is klimaatrobuust;
 - Focus op het voorkomen van droogte, hitte en wateroverlast
7. Brug 7: Brugge organiseert zich op een klimaatneutrale toekomst voor iedereen
 - Focus op acties rond samenwerking

De eerste drie en tevens belangrijkste resultaatgebieden zijn dan ook gericht op onze lokale uitstoot van CO₂.

De indirecte uitstoot van CO₂ die samenhangt met de productie van voedsel en goederen die we hier verbruiken willen we met dit klimaatplan ook aanpakken. Daarbij mikken we vooral op het versterken van Brugge als circulaire stad en het verder uitbouwen van de lokale Brugse voedselstrategie Brugge smaakt.

In het klimaatplan 2030 willen we ook inspanningen doen om Brugge aan te passen aan de wijzigende weersomstandigheden, met meer heviger regen en meer droogte.

Tenslotte zal het belangrijk zijn om Brugge ook organisatorisch klaar te maken voor de klimaattransitie om samen met zoveel mogelijk betrokkenen deze grote uitdagingen te realiseren, want zonder samenwerking lukt dit niet.

Per brug zijn telkens een aantal aangeven waarop deze Brug rust. Deze pijlers geven aan welk aspecten van het resultaatgebied aangepakt moeten worden. De pijlers zijn bijgevolg opgebouwd uit een lijst met (concrete) acties. De voorziene pijlers (per brug) binnen het klimaatplan 2030 zijn de volgende:

1. Brug 1:
 - Pijler 1: De energievraag versneld doen dalen door de renovatiesnelheid te verhogen.
 - Pijler 2: Omschakelen naar fossielvrije verwarmingssystemen in gebouwen.
2. Brug 2:
 - Pijler 3: Verder uitrollen van de productiecapaciteit windenergie.
 - Pijler 4: Opdrijven van de productiecapaciteit fotovoltaïsche zonnepanelen.
 - Pijler 5: Efficiënt en innovatief met elektriciteit.
3. Brug 3:
 - Pijler 6: slim omgaan met de mobiliteitsvraag.
 - Pijler 7: verhogen van het aandeel fietsen, stappen en openbaar vervoer in de mobiliteitsmix.
 - Pijler 8: voertuigen worden fossielvrij en energie-efficiënt.
4. Brug 4:
 - Pijler 9: Brugge uitbouwen als een circulaire stad.
 - Pijler 10: We werken aan klimaatvriendelijke en circulaire ondernemingen, bedrijventerreinen en haven.
5. Brug 5:
 - Pijler 11: Lekker eten met minder klimaatimpact.
 - Pijler 12: Stimuleren, verduurzamen en verbinden van de lokale voedselproductie.
 - Pijler 13: Voedseloverschotten en voedselverlies omzetten in winst.
6. Brug 6:
 - Pijler 14: Via slimme ontharding, gerichte afkoppeling en bronmaatregelen creëren we een waterrobuuste stad.
 - Pijler 15: Zorgen voor een aangename leefomgeving, een klimaatrobuuste landbouw en veerkrachtige natuur via groenblauwe maatregelen en netwerken.
 - Pijler 16: Samen met Bruggelingen en partners bouwen aan een klimaatrobuuste stad.
7. Brug 7:
 - Pijler 17: Samen de klimaattransitie betaalbaar houden voor iedereen.
 - Pijler 18: Meten van en communiceren over de realisaties van het klimaatplan 2030.
 - Pijler 19: Een stadsbrede aanpak van de Brugse klimaatdoelstellingen.
 - Pijler 20: Externe partners verbinden voor de realisatie van de Brugse klimaatdoelen.

De specifieke acties, gekoppeld aan deze pijlers zullen hier niet verder worden toegelicht. Hiervoor verwijzen we naar het uitgebreide Klimaatplan 2030 'BruggeNaarMorgen'.

5.3.8 Klimaatadaptatie

De Stad liet een klimaatadaptatiestudie opmaken. Dit zowel voor de historische binnenstad (GR 30/06/2020) als voor de deelgemeenten (GR 31/01/2022). Om een antwoord te bieden op de klimaatverandering zet de stad in op 3 strategische thema's: vergroening, ontharding en slim regenwaterbeheer.

In het klimaatadaptatieplan voor de historische binnenstad werd wel een actie opgenomen die betrekking heeft op de rand nl. Actiepunt 1.4: Vertalen van het klimaatadaptatieplan naar ruimtelijke plannen: "Het klimaatadaptatieplan (en daarbij horend waterplan) beschrijft een visie en traject voor het klimaatrobuust maken van de reien, de riolering, straatinrichting en gebouwen. Het is belangrijk om dit plan en bij uitbreiding de principes daarachter verder te vertalen naar en te concretiseren in diverse ruimtelijke plannen voor de binnenstad en de rand. Hierbij moeten niet enkel specifieke maatregelen worden opgenomen, maar ook algemenere, meer principiële en brede bepalingen rond klimaatverandering en -adaptatie. Dit moet ontwerpers en ingenieurs aanzetten om klimaatrobuustheid standaard mee op te nemen in hun opdrachten. Deze actie omvat het onderzoeken van de onthardingsmogelijkheden bij studies en plannen op perceel niveau en bij het herinrichten van (delen van) straatinrichting. Ontharden is immers een van de belangrijkste klimaatadaptatiemaatregelen: het gaat zowel wateroverlast, droogte als hittestress tegen.

Bij de opmaak van de ruimtelijke deelplannen wordt tevens gestreefd naar het planjuridisch beschermen van groene ruimtes, inclusief het onderzoeken van een planschaderegeling. De vertaling naar ruimtelijke plannen houdt rekening met het resultaat van andere acties en principes uit het klimaatadaptatieplan: onder andere de perceelsgebonden normering (Actiepunt 1.6), het maximaal vermijden van het aansnijden van niet-bebouwde ruimte voor nieuwe bebouwing, het maximaal streven naar ontharding (zie studie in deze actie) en het uitbouwen van meer groen (Actiepunten: 4.11 en 4.12 meer groenvoorzieningen en groenblauwe netwerken uitbouwen)."

Het is aangewezen om bij de opmaak van dit RUP rekening te houden met deze principes inzake klimaatadaptatie waar mogelijk.

5.3.9 Gemeentelijke beleidsnota Detailhandel / Winkel- en horecaplan

Het CBS keurde op 24 december 2008 de Beleidsnota Detailhandel goed. In 2015 werd een winkel- en horecaplan opgesteld dat, na goedkeuring door het CBS, de beleidsnota detailhandel zou moeten vervangen. Tot op heden werd die niet goedgekeurd. Wel wordt door de dienst Economie ingezet op bepaalde acties.

Bij de opmaak van het winkel- en horecaplan werd de vaststelling genoteerd dat er op Fort Lapin heel wat leegstand is. Dit is een winkelgebied die de nodige aandacht vereist. Er werd opgenomen dat er verschillende opties zijn om de toekomst van het gebied te verduidelijken: (1) via een specifieke marktstudie bekijken of er nog retailmogelijkheden zijn op die locatie (zo ja, dan kan dit geheel gerenoveerd worden om zo te voldoen aan hedendaagse eisen van retailers), of (2) herbestemming realiseren naar wonen/kantoorruimte/.... Daarbij wordt vermeld dat een RUP in opmaak is voor deze zone.

Ingegeven vanuit de bescherming van het handelsapparaat in de Brugse binnenstad, dat zich op slechts enkele kilometers van het plangebied bevindt en geconfronteerd wordt met een zekere leegstand, werd overwogen om voor bepaalde kleinhandelscategorieën² een verbod op te nemen. Zo zijn in het plangebied van het RUP handelszaken met goederen voor persoonsuitrusting niet wenselijk gezien deze concurrentieel zijn met deze in de binnenstad, maar de vraag stelt zich of een verbod in een RUP wel het meest geschikte instrument is om dit te bekomen.

De visie van het RUP Fort Lapin is om de zone langs de R30 niet langer te ontwikkelen als een grootschalige detailhandelszone (handelszaken >400 m² netto vloeroppervlakte (nvo)). In het bouwblok Havenstraat-Krommestraat-Dudzeelse Steenweg-Fort Lapin wordt kleinhandel enkel in nevenbestemming toegelaten, zonder oppervlaktebeperking. In de rest van het plangebied wordt de nvo voor kleinhandel beperkt tot 400m².

Er werd overwogen om een verbod op te nemen in het RUP voor bepaalde kleinhandelscategorieën. Dit zou echter een zeer adhoc keuze zijn, zonder overkoepelende gemeentelijke visie op kleinhandel. Bovendien is dit bij projecten waar

² In het Decreet Integraal Handelsvestingsbeleid van 15 juli 2016 worden 4 kleinhandelscategorieën onderscheiden:

- Voeding
- Goederen voor persoonsuitrusting
- Planten, bloemen en goederen voor land- en tuinbouw
- Andere producten




Dit decreet bepaalt het toepassingsgebied en de beoordelingscriteria van de omgevingsvergunning voor kleinhandelsactiviteiten; de vroegere socio-economische vergunning. Een vergunning is nodig voor nieuwe kleinhandelsactiviteiten in een kleinhandelsbedrijf of handelsgeheel > 400 m² netto verkoopoppervlakte en bij bepaalde wijzigingen (na samenvoeging > 400 m², uitbreidingen > 20% en wijziging van de categorieën met min. 10%).

de nvo van de handelsruimte <400m² bedraagt niet vergunningsplichtig, waardoor een RUP niet het geschikte instrument is. Vanuit het RUP willen we sturend werken richting projectniveau i.p.v. verbiedend en daarom nemen we liever op wat we wel willen om zo in gesprek te gaan met de bouwheer/ontwikkelaar/investeerder bij concrete projecten. Indien hier handelsruimte wordt voorzien, dan is deze bij voorkeur voor volumineuze goederen gezien deze complementair zijn met het winkelaanbod in de binnenstad.


6 JURIDISCHE TOESTAND

Zie kaart juridische toestand in kaartenbundel

6.1 VERORDENEND KADER

Type	Binnen en grenzend aan het plangebied
<p>Gewestplan</p> 	<p>Cfr. het gewestplan Brugge - Oostkust (K.B. 07/04/1977 en wijzigingen) situeert het plangebied zich hoofdzakelijk binnen woongebied.</p>
<p>Gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen</p>  <p>Figuur 11: situering t.a.v. het gewestelijk RUP Afbakening Regionaalstedelijk gebied Brugge.</p>  <p>Figuur 10: situering t.a.v. het gewestelijk RUP Afbakening Zeehavengebied Brugge.</p>	<p>Het plangebied bevindt zich volledig binnen het <u>gewestelijk RUP Afbakening Regionaalstedelijk gebied Brugge</u> (d.d. 04/02/2011).</p> <p>Het noordwestelijk deel van het plangebied, grenst aan het <u>gewestelijk RUP Afbakening Zeehavengebied Brugge</u> (d.d. 19/06/2009).</p> <p>Binnen dit gewestelijk RUP grenst het plangebied aan art. 5 'Gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven op de watergebonden terreinen'.</p>

Provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen	Geen
Gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen	<p>Er bevinden zich geen gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen binnen het plangebied.</p> <p>Ten oosten van het plangebied vinden we het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Noorweegse Kaai' terug (d.d. 09/06/2011).</p>
Algemeen Plan van Aanleg	Geen
Bijzondere plannen van aanleg	<p>Het plangebied bevindt zich volledig binnen het BPA Fort Lapin (d.d. 08/09/1994) en het BPA Noorweegse Kaai (d.d. 06/10/1997).</p> <p>Aangrenzend aan het plangebied vinden we diverse BPA's terug, zijnde:</p> <ul style="list-style-type: none"> - BPA Gistfabriek (d.d. 28/08/1997); - BPA Sint-Jozef / Ter Panne (d.d. 15/11/1999).
Verkavelingsvergunningen	<p>Verspreid binnen het plangebied komen er 5 geldige verkavelingen voor, namelijk VK 7106, VK 8901, VK 0915, VK 1009 en VK 1213.</p> <p>Voor wat betreft de loten 3, 4 en 5 van VK 7106 werden de voorschriften van deze verkaveling VK 7106 vervangen door de voorschriften van het BPA.</p>
Ruilverkaveling / landinrichting	Geen

<p>Erfgoed</p> <p>(Zie erfgoedkaart in kaartenbundel)</p>	<p>Binnen en grenzend aan het plangebied komen er geen beschermde stads- of dorpsgezichten en landschappen voor.</p> <p>Volgend beschermd monument komt voor langs de oostelijke grens van het plangebied:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Damse Vaart met kanaalbeplanting van opgaande populieren (02.02.2017) <p>Het zuidelijk deel van het plangebied ligt binnen de bufferzone van het Unesco Werelderfgoed.</p> <p>Binnen -en in de onmiddellijke nabijheid van- het plangebied komen diverse elementen voor die opgenomen zijn in de vastgestelde inventaris van het bouwkundig erfgoed³.</p>
<p>Vogelrichtlijngebieden</p> 	<p>Binnen een straal van 2km komt het vogelrichtlijngebied 'Poldercomplex' voor.</p> <p>Het meest nabije punt van dit vogelrichtlijngebied situeert zich op ca. 1,37km ten noorden van het plangebied.</p>
<p>Habitatrichtlijngebieden</p>	<p>Binnen een straal van 2km komen geen habitatrichtlijngebieden voor.</p>

³Opname in de vastgestelde inventaris van het onroerend erfgoed betekent voor elk van de erfgoedobjecten dat zij een vorm van vrijwaring voor de toekomst genieten. Deze vrijwaring verschilt echter sterk van een bescherming als monument. Voor beschermde monumenten gelden immers alle juridische bepalingen uit het monumentendecreet. Door de vaststelling van de inventaris van het onroerend erfgoed treden een aantal andere wettelijke bepalingen in de Vlaamse decreet- en regelgeving in werking. Er gelden binnen het onroerend erfgoedbeleid, stedenbouwkundig, woon- en energieprestatiebeleid een aantal uitzonderingsmaatregelen ten gunste van gebouwen uit de vastgestelde inventaris, met als doel die zoveel mogelijk te vrijwaren. (bron: inventaris.vioe.be)



Gebieden van het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN), decreet Natuurbehoud



Binnen een straal van 2km komen er geen VEN-gebieden voor.



Natuur- en bosreservaten





Binnen een straal van 2km komen bos- noch natuurreservaten voor.

Beschermingszones grondwaterwinningen

Geen

Waterlopen – cfr. de Vlaamse Hydrografische Atlas	<p><u>Bevaarbare waterlopen</u></p> <p>Ter hoogte van de zuidgrens van het plangebied vinden we het Handelsdok. Binnen de Vlaamse Hydrografische atlas wordt het Handelsdok geselecteerd als een bevaarbare waterloop (VHAG code: 12).</p> <p>Ten oosten van het plangebied bevindt zich het Kanaal van Brugge naar Sluis. Het betreft eveneens een bevaarbare waterloop.</p> <p><u>Onbevaarbare waterlopen</u></p> <p>Binnen het plangebied komen er -cfr. de Vlaamse Hydrografische Atlas- geen onbevaarbare waterlopen voor.</p> <p>De meest nabije onbevaarbare waterloop, zijnde de Zijdelingsevaart, bevindt zich -cfr. de Vlaamse Hydrografische Atlas- op ca. 80m ten noorden van het plangebied en vloeit noordwaarts af. Het betreft een waterloop van tweede categorie (VHAG code: 2249). Ter plaatse op het terrein kan echter waargenomen worden dat deze waterloop zich eveneens binnen het plangebied bevindt. Binnen het plangebied is deze waterloop overwelfd en deels in gebruik als tuin van de woningen langs de Dudzeelse Steenweg.</p>
Stroomgebiedbeheerplan	 <p>Het plangebied is hoofdzakelijk gelegen binnen het stroomgebiedbeheerplan van de Schelde (Bekkenspecifiek deel van de Brugse Polders). In het bekkenspecifieke deel wordt een gebiedsgerichte visie geformuleerd op het waterbeheer van het bekken. Deze gebiedspecifieke visie vormt een aanknopingspunt voor het formuleren van acties.</p>
Rooilijnen	Geen
Gebieden met recht van voorkoop	 <p>Voor het gebied van de site Novus en de detailhandelsite langsheen Fort Lapin geldt er een recht van voorkoop voor De Vlaamse Waterweg NV.</p>

<p>Voet- en buurtwegen</p> 	<p>De Graaf de Meulenaerlaan komt in de atlas der buurtwegen voor als buurtweg nr. 7. Deze buurtweg heeft een breedte van 10,0m tot 17,8m.</p> <p>De Koolkerkse Steenweg komt in de atlas der buurtwegen voor als buurtweg nr. 1. Deze buurtweg heeft een breedte van 12,3m tot 16,9m t.h.v. het plangebied.</p> <p>De Noorweegse Kaai is aangeduid als buurtweg nr.9 en heeft een breedte variërend tussen 7 en 8m.</p>
<p>Biologische waarderingskaart – versie 2</p> 	<p>Binnen het plangebied komt er één biologisch waardevol gebied terug.</p> <p>Het betreft een complex van biologisch waardevolle en waardevolle elementen, zijnde een soortenarm permanent cultuurgrasland en een bomenrij aansluitend bij een bestaande basisschool.</p> <p>Grenzend in het noorden van het plangebied vinden we een terrein met recreatie-infrastructuur terug die op de biologische waarderingskaart als een complex van biologisch minder waardevolle en waardevolle elementen is aangeduid. Het grasland betreft er een soortenarm tijdelijk ingezaaid grasland en er bevindt zich tevens een kenmerkende bomenrij.</p>
<p>Gewestwegen / Gemeentewegen</p>	<p>Binnen het plangebied komen van west naar oost de volgende gewestwegen voor:</p> <ul style="list-style-type: none"> • N376 (Dudzeelse Steenweg); • R30 (Fort Lapin); • N374 (Noorweegse Kaai). <p>Alle overige wegen binnen het plangebied betreffen gemeentewegen.</p>

6.2 BPA FORT LAPIN

Met uitzondering van het zuidoostelijk deel bevindt het plangebied zich volledig binnen het BPA Fort Lapin (d.d. 08/09/1994).



Figuur 32: BPA Fort Lapin (d.d. 08/09/1994)

Bij dit BPA worden volgende knelpunten waargenomen:

1) Achterhaalde bestemmingen

Een aantal (binnen)gebieden zijn volgens het huidige BPA expliciet bestemd voor handel, kantoor, ambacht en/of bergplaatsen. In diverse gebieden is deze bestemming achterhaald en niet meer wenselijk. Het is wenselijk om tot meer flexibele bestemming te komen voor bepaalde delen van het BPA waardoor verweving kan zijn tussen verschillende functies.

2) Versterken ruimtelijke kwaliteiten / groenzones

Langs de ring R30 bevindt zich een groenzone, een restant van Fort Lapin. Deze groenzone is momenteel bestemd als een soort parkzone, waarbij het bomenbestand maximaal moet behouden blijven. De ruimtelijke kwaliteit is er momenteel minimaal en er is geen optimale integratie met het omliggende woonweefsel.

3) Buurtparkeren

Her en der in het plangebied (zijnde o.a. in de Koetelwijk, de De Meulenaerelaan, de Pannebekestraat en de Koolkerksesteenweg) is er een tekort aan buurtparkeren. Hieraan gekoppeld is er de problematiek van verharde voortuinen.

4) Sint - Jozefskerk

Gelet op het feit dat het aantal kerkgangers jaar na jaar achteruit gaat, kan op langere termijn de kerk eventueel ontwaard worden. Het is wenselijk een mogelijke nabestemming te suggereren.

5) Flexibelere actualisatie voorschriften + bestemmingsplan

In het huidige BPA worden de zones te strikt afgebakend (bijvoorbeeld problematiek van apart afgebakende voor- en achtertuinzones) en zijn de stedenbouwkundige voorschriften te verouderd en/of te beperkend (bv. inzake % nevenbestemmingen, materiaalgebruik, dakvorm,...).

6.3 BPA NOORWEEGSE KAAI

Het oostelijk deel van het plangebied bevindt zich in het BPA Noorweegse Kaai (d.d. 06/10/1997). Het BPA Noorweegse Kaai werd grotendeels vervangen door het RUP Noorweegse Kaai maar niet voor het deel dat opgenomen wordt in het RUP Fort Lapin.



Figuur 33: BPA Noorweegse Kaai (d.d. 06/10/1997)

Bij dit BPA worden volgende knelpunten waargenomen:

1) Achterhaalde bestemmingen

Het handelspand tussen de Koolkerse Steenweg en de Noorweegse Kaai is bestemd voor handel, horeca en kantoren. Een eengezinswoning is enkel toegelaten als nevenbestemming. Dit betekent dat een woonproject of een betere verweving tussen wonen en werken niet mogelijk is.

2) 3 waardevolle beuken

Het BPA maakt melding van 3 waardevolle beuken (langs de Noorweegse Kaai) die behouden moet blijven. Binnen de kruinprojectie van die bomen mogen geen ophogingen of afgravingen worden uitgevoerd. Op het terrein blijkt er slechts nog 1 beuk aanwezig te zijn.

6.4 GEMEENTELIJKE STEDENBOUWKUNDIGE VERORDENINGEN

Stad Brugge heeft een gemeentelijke stedenbouwkundige verordening op het bouwen, verkavelen en op de beplantingen. Ze werd definitief vastgesteld in de gemeenteraad van 25 januari 2011, goedgekeurd door de deputatie op 7 april 2011 en gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 19 april 2011.

Met betrekking tot het RUP Fort Lapin zijn volgende elementen uit de verordening bepalend voor het RUP:

Vrijwaren Unesco Werelderfgoed:

Bij aanvragen om een stedenbouwkundige vergunning voor constructies met een zekere hoogte moet het aanvraagdossier een studie bevatten met de visuele impact op de zichtlijnen vanuit en naar het werelderfgoed van de geplande constructie (art. 9).

Het betreft constructies met volgende hoogte:

- binnenstad hoogste punt : 15m;
- buiten binnenstad:
 - constructies binnen de bufferzone: vanaf hoogste punt 20m;
 - constructies buiten de bufferzone: vanaf hoogste punt 30m.

De zone in het plangebied gelegen tussen enerzijds Fort Lapin en anderzijds de Graaf de Mûelenaerelaan en Koetelwijk ligt in de bufferzone. De gebieden ten noorden liggen buiten de bufferzone.

Parkeernormen:

In het kader van het stedelijk mobiliteitsbeleid is het voorzien van voldoende parkeerplaatsen voor wagens en fietsen heel belangrijk; dit zowel bij nieuwbouw als bij herbouwen.

Volgende parkeernormen worden gehanteerd (art. 11):

- Ééngesinswoningen < 150m²: 1 parkeerplaats +2 fietsenstallingen;
- Ééngesinswoningen > 150m²: 2 parkeerplaatsen +2 fietsenstallingen;
- Meergezinswoningen: 1,33 parkeerplaats en 1,33 fietsstalplaats per woonentiteit;
- Handel en kantoren: 1 parkeerplaats en 1 fietsstalplaats per 50m² bruto-vloeroppervlakte;
- Industriële en ambachtelijke gebouwen: 1 parkeerplaats en 1 fietsstalplaats per 100m² bruto-vloeroppervlakte.

Het plaatsen van een garagepoort in de voorgevel is enkel toegestaan indien deze voorgevel een breedte van minstens 9 meter heeft (art. 15).

Voortuin

Bij het voorzien van de toegang van en naar het openbaar domein en het aanleggen van opritten moet het aantal parkeerplaatsen op het openbaar domein altijd maximaal gevrijwaard worden en moet de voortuin maximaal met groen worden ingevuld.

Volgende verhardingen worden toegelaten in de voortuin (art. 16):

- paden, palend aan de bebouwing en toegangspaden met een maximum breedte van 1 meter;
- opritten naar een vergunde garage, carport en de toerit naar een vergunde parking.

De voortuin mag niet gebruikt noch aangelegd worden als parkeerplaats. Indien in de voortuin evenwel een oprit naar een autostalplaats is vergund, mag op die oprit wel geparkeerd worden.

Enkel bij grotere woningbouwpercelen en bij handels- en kantoorgebouwen en onder bepaalde randvoorwaarden kan de voortuin (deels) worden ingenomen door parkeerplaatsen.

Gabarietbepaling langs bepaalde wegen

Art. 20 is van toepassing op Fort Lapin, de Koolkerkse Steenweg en de Dudzeelse Steenweg.

Langs Fort Lapin wordt het maximum gabariet als volgt bepaald:

- De bouwhoogte langs deze wegen kan maximaal 13,00m bedragen (max. 4 volwaardige bouwlagen), waar dit stedenbouwkundig toelaatbaar is;
- De bouwhoogte van de bebouwing dient aan te sluiten op de bouwhoogte van de bebouwing langs de straten die uitkomen op de ringlanen. Deze aansluiting dient gerealiseerd te worden op de ringlanen zelf en niet in de zijstraten, teneinde het karakter van de binnenstad niet aan te tasten;
- De bebouwing zal over de volledige overspanning met hellende daken worden afgedekt.

Langs Dudzeelse Steenweg en Koolkerkse Steenweg wordt het maximum gabariet beperkt tot maximaal 3 bouwlagen (10,00m) waar het stedenbouwkundig toelaatbaar is en met respect voor de buurpanden. Ofwel wordt het gabariet van het buurpand gevolgd ofwel is er een verantwoorde overgang.

7 SWOT-ANALYSE

Op basis van een analyse van de bestaande, juridische en planologische context is het mogelijk een SWOT-analyse op te maken. In dergelijke analyse worden de knelpunten tegenover de kwaliteiten geplaatst en wordt nagegaan welke bedreigingen en kansen er zijn voor het plangebied. De analyse werd opgedeeld in 3 thema's: wonen en voorzieningen, mobiliteit en groen.

Op 23 november 2017 fungeerde de SWOT-analyse als input voor ronde tafel gesprekken met inwoners van het plangebied. Hierdoor was het mogelijk de analyse verder te verdiepen en uit te breiden. Op deze manier ontstond er nog een beter beeld van de sterktes, knelpunten, kansen en bedreigingen in het plangebied.

7.1 WONEN EN VOORZIENINGEN

Sterktes

- Sint-Jozef heeft een eigen karakter door een uniforme typologie en architectuur. Dit vloeit voort uit de planmatige aanpak bij aanleg van de kern;
- De woningprijzen vallen in vergelijking met andere delen in Brugge mee. De woningen zijn betaalbaar door de kleinere bebouwing;
- Er is een aangename leefkwaliteit;
- De wijk bevindt zich op korte afstand van het stadscentrum. De Grote Markt en het station van Brugge liggen binnen fietsafstand;
- De kern heeft een kwalitatief en uitgebreid voorzieningenniveau met 2 basisscholen, een lokaal dienstencentrum, voldoende lokale handelszaken, bejaardenwoningen en assistentiewoningen.



Foto: toegang tot basisschool



Foto: Dienstencentrum 'De Garve' in de Pannebekerstraat.

Knelpunten

- Uniforme woontypologie hoofdzakelijk bestaande uit rijwoningen. Hierdoor ontstaat een weinig gevarieerd aanbod op de woonmarkt;
- De ruimte langsheen Fort Lapin is weinig kwaliteitsvol ingericht. Het is er zeer heterogeen zowel wat betreft typologie als functies;
- Leegstand in het winkelcentrum van de Havenstraat;
- Er is nood aan een volwaardige sportzaal/polyvalente ruimte die eventueel overdag door scholen kan gebruikt worden en 's avonds door de inwoners.



Foto: gesloten bebouwingstypologie



Foto: garageboxen t.h.v. Fort Lapin

Kansen

- Twee bestaande bedrijvenzones met name t.h.v. de Graaf de Mûelenaerelaan en t.h.v. de Koolkerkse Steenweg bieden mogelijkheden om het woonweefsel kwalitatief te verdichten;
- De kerk kan op termijn een nieuwe invulling krijgen;
- Verdichting van het woonweefsel langs Fort Lapin kan zorgen dat het handelscomplex in de Havenstraat nieuwe impulsen krijgt;
- De zone tussen Graaf de Mûelenaerelaan en Fort Lapin biedt kansen voor het bouwen van meergezinswoningen;



Foto: bedrijf t.h.v. Graaf de Mûelenaerelaan

<ul style="list-style-type: none"> De parochiezaal in de Ronsaardbekestraat (in erfpacht bij vzw Oranje sinds 1/1/2018) kan gebruikt worden voor de buurt. Vzw Oranje heeft intenties om er een buurtgerichte functie te voorzien. De school/kinderopvang wenst gebruik te maken van de vroegere speelplaats; Het plein voor de kerk kan ingericht worden als een evenementenplein. De overige tijd kan het gebruikt worden als parkeerruimte. 	 <p><i>Foto: kerk Sint-Jozef</i></p>
<i>Bedreigingen</i>	
<ul style="list-style-type: none"> Er is een verstedelijkingsdruk op het plangebied. Dit kan leiden tot het verappartementiseren van de omgeving; Op lange termijn zal de kerk hoogstwaarschijnlijk leeg komen te staan. 	

7.2 MOBILITEIT

<i>Sterktes</i>	
<ul style="list-style-type: none"> Relatief autoluwe wegen in het centrum van Sint-Jozef. Er is geen doorgaand verkeer; Er is een goede bediening van het openbaar vervoer; De fietsdoorsteek Tijn Uilenspiegelstraat / Ter Looigemweg vormt een kwalitatieve fietsdoorsteek vanuit het noorden van de kern naar het centrum. 	 <p><i>Foto: Fietsdoorsteek Tijn Uilenspiegelstraat / Ter Looigemweg</i></p>

Knelpunten

Verkeer:

- De Dudzeelse Steenweg vormt een knelpunt. Het betreft een breed wegprofiel met een grote verkeersdruk. De oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers (bvb. jongeren richting Entrepot) wordt als een groot knelpunt ervaren. Door het brede en rechte profiel kan er snel gereden worden. De oversteekbaarheid t.h.v. de Ronsaardbekerstraat wordt ook als negatief ervaren doordat de zichtbaarheid er slecht is (t.g.v. geparkeerde wagens);
- De toegang tot de stadskern via Noorweegse Kaai en Havenstraat is zeer druk;
- De doorgang in de Koolkerkse Steenweg is moeilijk door geparkeerde wagens (beurtelings parkeren). De Lijn en vrachtwagens kunnen moeilijk passeren. Hierdoor ontstaat soms sluipverkeer in woonwijken om verkeerslichten / kruispunten op de ringweg te ontwijken (bvb. via Noorweegse Kaai en Louis de Potterstraat);
- De Graaf de Mûelenaerelaan wordt als sluipweg gebruikt tussen Koolkerkse Steenweg en Dudzeelse Steenweg (en omgekeerd). Dit in functie van het ontwijken van verkeerslichten en kruispunten op de ringweg.

Parkeren:

- Een tekort aan parkeerplaatsen is sterk afhankelijk van waar men woont;
- De parkeerdruk wordt als hoog ervaren in de Graaf de Mûelenaerelaan tussen Dudzeelse Steenweg en Ter Looigemweg;
- In de Pannebekerstraat worden de voortuinen ingenomen als



Foto: profiel Dudzeelse Steenweg



Foto: Kruispunt Havenstraat/Fort Lapin



Foto: parkeerdruk in de woonstraten.

<p>parkeerplaats. Hierdoor verdwijnt een parkeerplaats op openbaar domein;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Het aantal garages is beperkt. Indien een garage vrijkomt is deze onmiddellijk opnieuw verhuurd. 	
<i>Kansen</i>	
<ul style="list-style-type: none"> • Door de nabijheid van voorzieningen, handelszaken en werkplekken zijn alternatieve vervoermiddelen een optie; • Het voorzien van kwalitatieve fietsstallingen kan het fietsgebruik stimuleren; • Bij een aantal nieuwe projecten kan de parkeercapaciteit verhoogd worden waarbij een aantal parkeerplaatsen ook door de buurt kan gebruikt worden. Dit kan gaan om bvb private woonprojecten waarbij er extra parkeerplaatsen gecreëerd worden voor bewoners uit de buurt. 	
<i>Bedreigingen</i>	
<ul style="list-style-type: none"> • Het toenemend autobezit zorgt er voor dat de verkeersdruk en de parkeerdruk steeds toeneemt. 	

7.3 GROEN

<i>Sterktes</i>	
<ul style="list-style-type: none"> • Sint-Jozef heeft een behoorlijk groen karakter door: <ul style="list-style-type: none"> ◦ De aanwezigheid van laanbomen in de Koolkerkse Steenweg, de Graaf de Mûelenaerelaan, de Ronsaardbekestraat en de Pannebekestraat; ◦ De aanwezigheid van groene voortuinen in de Koolkerkse 	 <p><i>Foto: groenaanleg op het plein voor de kerk</i></p>

<p>Steenweg, Ronsaardbekestraat en de Pannebekestraat;</p> <ul style="list-style-type: none"> o De groenaanleg rond de kerk; • T.h.v. de Pannebekestraat is een publieke groene ruimte aanwezig met spelmogelijkheden; • In de omgeving rond het oud politiehuis en de Krommestraat vinden we groenzones terug. 	 <p><i>Foto: Spelvoorzieningen t.h.v. de Pannebekestraat.</i></p>
<p><i>Knelpunten</i></p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Grotere groenvolumes zoals een park ontbreekt in de omgeving; • Het parkje langs Fort Lapin wordt niet gebruikt en ligt er troosteloos bij; • De voortuinen worden ingenomen voor parkeren hoewel het huidige BPA dit verbiedt; • De laanbomen (Koolkerkse Steenweg Pannebekestraat en Ronsaardbekestraat) zorgen voor problemen met name schade door wortels en bladval. De groene omgeving wordt als positief ervaren maar er moeten de juiste soorten bomen voorzien worden en het nodige onderhoud moet voorzien worden. 	 <p><i>Foto: parkje Fort Lapin</i></p>  <p><i>Foto: verharden voortuinen i.f.v. parkeren</i></p>
<p><i>Kansen</i></p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Bij eventuele nieuwe projecten kan de footprint beperkt worden ten voordele van groen; • De groenzones rond het oud politiehuis en de Krommestraat kunnen versterkt worden. 	
<p><i>Bedreigingen</i></p>	
<ul style="list-style-type: none"> • De verdere inname van de voortuinen door parkeren kan leiden tot een minder groen karakter van de straten. 	

8 VISIE OP DE GEWENSTE RUIMTELIJKE ONTWIKKELING

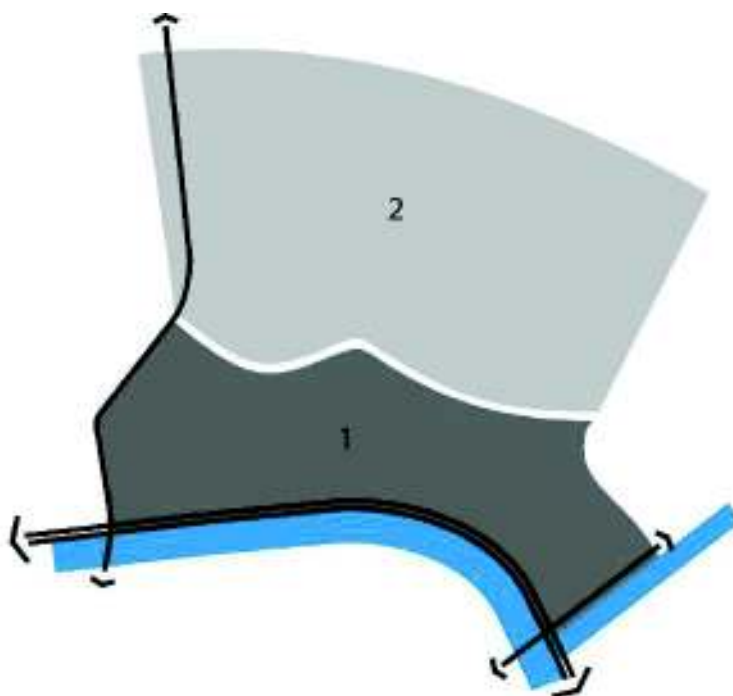
Uit de gedane analyse en SWOT-analyse kunnen duidelijke doelstellingen gehaald worden voor het vormen van een visie op de ruimtelijk gewenste ontwikkeling van het plangebied. Om dit verder vorm te geven werden vervolgens verschillende onderzoeksthema's meer in detail uitgewerkt.

8.1 DOELSTELLINGEN VAN HET RUP

De analyse en de SWOT-analyse vormen de basis voor het formuleren van doelstellingen van het RUP. Vanuit de analyse van de ruimtelijke structuur kunnen twee deelgebieden onderscheiden worden. Gelet op hun specifiek karakter zijn de doelstellingen van het RUP per deelgebied anders.

8.1.1 Inleiding

Vanuit de SWOT-analyse en in combinatie met de bestaande, juridische en planologische context is het mogelijk het plangebied in te delen in 2 grote delen. Deze delen onderscheiden zich van elkaar door een eigen morfologie en een differentiatie in functies.



Figuur 34: Indeling plangebied

Het zuidelijk deel (1) strekt zich uit tussen de ringvaart en de Graaf de Mûelenaerelaan. Het gebied viel buiten de planmatige ontwikkeling van Sint-Jozef. Het zuidelijk deel

bevindt zich binnen de contour van het voormalige Fort Lapin. M.u.v. het stratenpatroon is er een geen enkel relict of verwijzing aanwezig. De invulling van het gebied gebeurde ad hoc en kent hierdoor een heterogene aanblik. De randen worden gevormd door woonlinten (Koolkerksesteenweg, Graaf de Mûelenaerelaan, Koetelwijk). Intern komt een parkje voor langs Fort Lapin, een groot aantal groepeerde garages, een grootschalige winkel ('Light Gallery') en een detailhandelscomplex. Deze ruimte heeft weinig ruimtelijke kwaliteit. Nochtans is deze ruimte door het zicht vanaf de ringweg duidelijk aanwezig in het stedelijk weefsel. Om een uniformer beeld en een betere beeldkwaliteit te krijgen is een homogener inrichting gewenst. Hierbij moet onderzocht worden of deze ruimte in aanmerking komt voor een verdere invulling met grootschalige detailhandel (cfr. GRS en gemeentelijke beleidsnota detailhandel) of voor een invulling i.f.v. de wijk Sint-Jozef (wooninbreiding, groen,...).

Het noordelijk deel (2) vormt de kern van Sint-Jozef. De wijk wordt gekenmerkt door kleinschalige bebouwing waarbij de woonfunctie domineert. Daarnaast komen ook wijkondersteunende functies voor zoals een kerk, school en lokale handelszaken. Deze voorzieningen zitten voornamelijk geconcentreerd rond de kerk en de Ronsaardbekestraat. Het is van belang om in het RUP de ruimtelijke kwaliteit van de kern te behouden en waar mogelijk te versterken. De ruimtelijke kwaliteit wordt vooral ingegeven door de kleinschalige bebouwing, het aanwezige groen (o.a. rond kerk, de 'Bilk'), de aanwezigheid van voortuinen en de aanwezige laanbomen in diverse straten.

8.1.2 Doelstelling per deelgebied

8.1.2.1 Zuidelijk deel (1): Beeldkwaliteit langs ringweg versterken door een ontwikkeling i.f.v. de noden van Sint-Jozef.

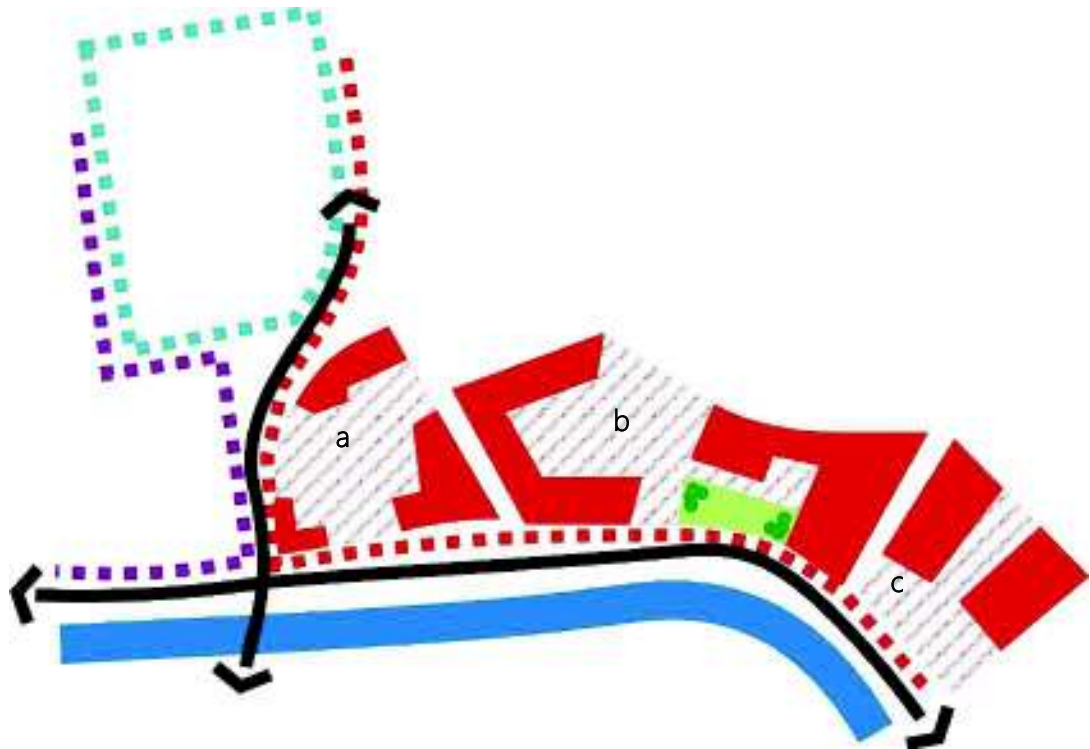
De huidige strook tussen Fort Lapin en de Graaf de Mûelenaerelaan heeft een zeer versnipperde indruk. Grootschalige detailhandelszaken worden afgewisseld met wonen en grote rijen garageboxen. Tussenin ligt een verdwaald parkje dat onderbenut wordt. Het voelt aan als een restgebied tussen binnenstad en Sint-Jozef dat ad hoc ontwikkeld is vanuit de logica van elke afzonderlijke functie zonder dat hier een samenhang te bemerken is.

Het doel is om dit gebied een sterkere identiteit en grotere beeldkwaliteit te geven. Daarom wordt gekozen om kwalitatief stedelijk wonen te stimuleren waarbij het aanwezige groen in het woonweefsel geïntegreerd wordt. Hierdoor zal dit gebied meer aansluiting vinden bij de woonwijk Sint-Jozef. Een verdere invulling met grootschalige detailhandel is hierbij niet wenselijk. Dit betekent echter niet dat handel uitgesloten wordt. Het is wenselijk te komen tot een verweving tussen handel en wonen.

We onderscheiden 3 zones (zie figuur 30, a – b – c) langs de ringweg waar aan de hand van strategische projecten op korte of lange termijn de identiteit en beeldkwaliteit kan versterkt worden. Het gaat hierbij om woonprojecten waarbij in nevenbestemming (bvb op het gelijkvloers) handel, horeca, diensten en kantoren kunnen toegelaten worden. Hierbij moet ook de visuele relatie tussen stad en binnenstad kwalitatief versterkt worden zonder de Universele Uitzonderlijke Waarden van het Werelderfgoed te schaden.

Het gaat hierbij om volgende gebieden:

- De kleinhandelszone langs de Havenstraat kan op termijn omgevormd worden tot een gemengd project waar wonen geïntroduceerd wordt;
- Een aantal grootschalige percelen in het gebied tussen Graaf de Mûelenaerelaan en Fort Lapin bieden potenties voor een kwalitatief wooninbreidingsproject. Een ontwikkeling per perceel zonder geïntegreerde visie is niet wenselijk. Hierdoor is afstemming nodig;
- De grootschalige handelszaak 'Light Gallery' kan op termijn vervangen worden door een woonproject of gemengd project.



Figuur 35: Mogelijkheden tot wooninbreiding t.h.v. Fort Lapin

De wooninbreiding moet gepaard gaan met het voorzien van aantrekkelijke groene ruimten en parken en de realisatie van veilige en kwalitatieve wandel- en fietsverbindingen richting Sint-Jozef en richting binnenstad. Door deze focus wordt de versnipperde structuur weggewerkt en wordt bovendien de beeldkwaliteit langs de ring versterkt.

De huidige woondichtheid voor het volledige plangebied van het RUP bedraagt 31,08 adressen/ha. Gezien dit zowel de stedelijk georiënteerde zuidelijk deel van het RUP betreft alsook het noordelijk deel met een kleinschalige dorpsstypologie, kunnen we stellen dat de toekomstige woondichtheid in het zuidelijk deel van het RUP hoger kan liggen. Gezien de stedelijke oriëntatie van het zuidelijk deel en de opportuniteiten tot functieverweving, overschrijdt een hogere woondichtheid de ruimtelijke draagkracht van de locatie niet.

8.1.2.2 Noordelijk deel (2): Versterken van de woonkwaliteit in Sint-Jozef

De kern van Sint-Jozef is ondanks zijn ligging binnen het stedelijk gebied relatief gaaf gebleven. Het is wenselijk om de woonkwaliteit te behouden en waar mogelijk te versterken.

Volgende doelstellingen worden nagestreefd:

- Het is wenselijk het kleinschalige karakter van de kern te behouden. Het is wenselijk dat ook de bebouwing kleinschalig blijft waarbij het residentiële karakter overweegt. Handel, horeca en diensten zijn toegelaten voor zover ze wat schaalgrootte betreft beperkt blijven tot de aangrenzende woningen;
- Groene volumes dragen bij tot de leefbaarheid en woonkwaliteit van de kern. De beplanting in de kern wordt gevormd door laanbomen, kleine pleintjes (bvb. kerk) en de voortuinen. Deze groenstructuren worden minimaal behouden en verder aangevuld tot een netwerk;
- De woonkwaliteit wordt eveneens bepaald door de mobiliteit van en naar de kern. Enerzijds wordt gezocht naar voldoende parkeermogelijkheden en garages zodat de woningen aantrekkelijk zijn. Dit mag echter niet ten koste gaan van groene ruimte. Anderzijds moeten ook aantrekkelijke voorzieningen gecreëerd worden voor fietsers en voetgangers;
- Het is wenselijk dat de kern van Sint-Jozef zijn eigen identiteit als woonentiteit kan behouden. Het uitgesproken residentiële karakter met lokale voorzieningen en de nabijheid van stedelijke voorzieningen creëert een aantrekkelijk woonklimaat in Sint-Jozef. I.f.v. dit aantrekkelijk woonklimaat is het van belang dat ook de bestaande (gemeenschaps)voorzieningen (scholen, parochiaal centrum) verder worden versterkt;
- Bij het verdwijnen van ambachtelijke zones in nabije of verre toekomst (bvb. ter hoogte van het bedrijf Tjonck) moet een herinvulling gezocht worden die de woonkwaliteit versterkt. Dit draagt bij tot het versterken van het centrum van Sint-Jozef. Dergelijke wooninbreidingsgebieden moeten eveneens het groen netwerk en het netwerk voor traag verkeer versterken.

8.1.3 Onderzoekthema's in het RUP

De visie vormt een eindbeeld op lange termijn. Hiervoor is verder onderzoek noodzakelijk. Daarom werden volgende onderzoekthema's onderscheiden en meer in detail uitgewerkt:

- visie op wooninbreiding;
- visie op opvang parkeerbehoefte;
- visie op parkeren in de voortuin;
- visie op het versterken van het groen karakter van de woonwijk;
- visie op het uitbouwen van een zacht netwerk;
- visie op bewaren van erfgoed.

8.1.3.1 Visie op wooninbreiding

Binnen het plangebied komen 4 locaties voor waar herbestemming en wooninbreiding mogelijk is. Het gaat om drie locaties langs Fort Lapin en 1 locatie langs de Koolkerkse Steenweg. Bij de locaties langsheen de ringweg kunnen eveneens kantoren en/of handelsruimten voorzien worden. Door het voorzien van een kwalitatieve gemengde woonomgeving moet het gebied een sterkere identiteit en grotere beeldkwaliteit krijgen. Er kan voor geen enkele van onderstaande zones rechtstreekse toegang genomen worden voor gemotoriseerd verkeer tot de R30 Fort Lapin. De ontsluiting dient te verlopen via de weg van de laagste categorie.

Voor deze wooninbreidingsgebieden worden een aantal principes geformuleerd die via ontwerpend onderzoek verder zullen uitgewerkt worden (zie hoofdstuk 9).

Zone 1: Havenstraat – Fort Lapin – Dudzeelse Steenweg

Op de huidige detailhandelssite kan op termijn een nieuw gemengd project gerealiseerd worden waarbij wonen en lokale handelszaken, diensten, horeca en kantoren verweven worden met elkaar. Het project moet een zekere openheid hebben. Dit betekent dat het minimaal voor voetgangers en fietsers vanaf de Havenstraat, Fort Lapin en de Dudzeelse Steenweg moet toegankelijk zijn. Langs deze wegen mag geen volledige gesloten gevelwand voorzien worden. Transparantie vanaf deze straten tot in het binnengebied van het woonproject is noodzakelijk. Dit bevordert eveneens de doorwaadbaarheid van het gebied voor fietsers en voetgangers. De Havenstraat kan omwille van de nabijheid van verkeerslichten, de huidige verkeersdrukte en omwille van de middengeleider niet als in- en uitrit voor autoverkeer gebruikt worden. Toegang kan genomen worden via de ventweg van Fort Lapin en via de Dudzeelse Steenweg. Het parkeren dient ondergronds opgevangen te worden. Beperkte bovengrondse parkeerhavens zijn toegelaten voor kortparkeren t.h.v. de toegangen aan Fort Lapin en de Dudzeelse Steenweg. De niet-bebouwde delen dienen ingericht te worden als hoofdzakelijk publieke ruimte (bvb. plein of groenvoorzieningen).



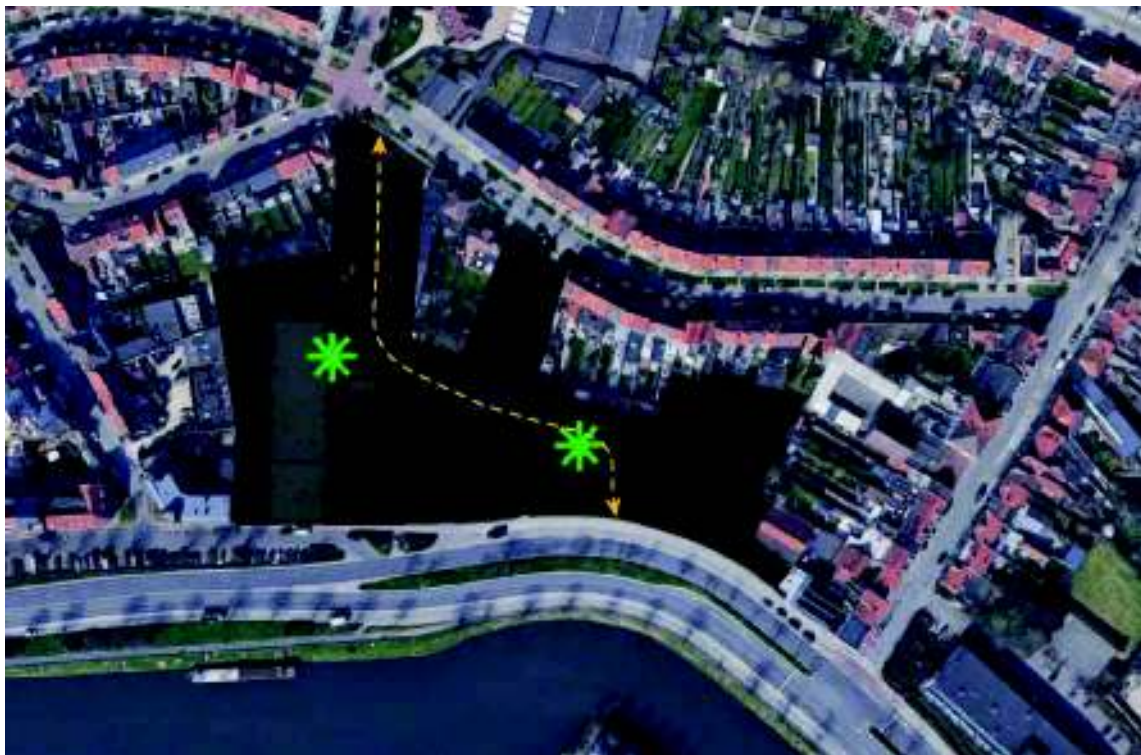
Figuur 36: concept projectzone A

-  projectgebied
-  toegang gemotoriseerd verkeer
-  traag netwerk
-  kwalitatieve groenvoorzieningen

Zone 2: Fort Lapin – Graaf de Mûelenaerelaan

Ter hoogte van de huidige garageboxen en het parkje van Fort Lapin kan een tweede inbreidingsproject ingericht worden. De eigendomsstructuur in deze zone is versnipperd. De realisatie hangt af van het particulier initiatief. De voorgestelde principes betreffen bijgevolg doelstellingen op lange termijn die gefaseerd moeten kunnen gerealiseerd worden. Volgende inrichtingsprincipes worden vooropgesteld:

- De beleving van het parkje is momenteel laag. Het is wenselijk dit parkje op te waarderen. Hier moet gezocht worden naar een inrichting die toelaat de beleving te verhogen. Dit kan bvb. door een traag netwerk te voorzien doorheen het parkje of door de voorzijde van woningen te oriënteren naar het parkje.
- Het is wenselijk het groen netwerk uit te breiden met bijkomende groenzones over het binnengebied. Anderzijds betreft het een stedelijke omgeving waar een grotere dichtheid wenselijk is. De footprint van de bebouwing zal bijgevolg beperkt gehouden worden i.f.v. het versterken van het groen netwerk. Dit betekent dat er naar densere (en hogere) bouwvolumes zal gestreefd worden.
- Er kan geen extra toegang op Fort Lapin gecreëerd worden. De ontsluiting dient bijgevolg via de Graaf de Mûelenaerelaan te gebeuren of via de ventweg langs Fort Lapin. Er wordt hierbij ook rekening gehouden met de tracévarianten van de stadsvaart.



Figuur 37: concept projectzone B

- projectgebied
- toegang gemotoriseerd verkeer
- - - traag netwerk
- ★ kwalitatieve groenvoorzieningen

Zone 3: Fort Lapin – Noorweegse Kaai

Op deze site bevindt zich momenteel een handelszaak. Op termijn moet het eveneens mogelijk zijn om wonen en woonondersteunende functies toe te laten op de site.

De achterzijde van het plangebied sluit aan op enkele braakliggende terreinen en verderop op een recent woonproject met appartementen (Hanzepark), sociale woningen en assistentiewoningen (Militza).

Het is van belang dat parallel tussen de Noorweegse Kaai en de Koolkerkse Steenweg een trage verbinding kan gerealiseerd worden die deze projecten met elkaar verbindt en ontsluit richting de stadskern. Hierdoor ontstaan binnen dit project 2 bouwblokken die verder ingevuld kunnen worden.

Gelet op de ligging en de specifieke ruimtelijke kenmerken van de omgeving kunnen hier meer gezinswoningen -al dan niet in combinatie met woonondersteunende functies op de gelijkvloerse verdieping- voorzien worden.

De toegang tot het gebied voor auto's dient te gebeuren via de Noorweegse Kaai en/of de Koolkerkse Steenweg.



Figuur 38: concept projectzone C

-  projectgebied
-  toegang gemotoriseerd verkeer
-  traag netwerk
-  kwalitatieve groenvoorzieningen

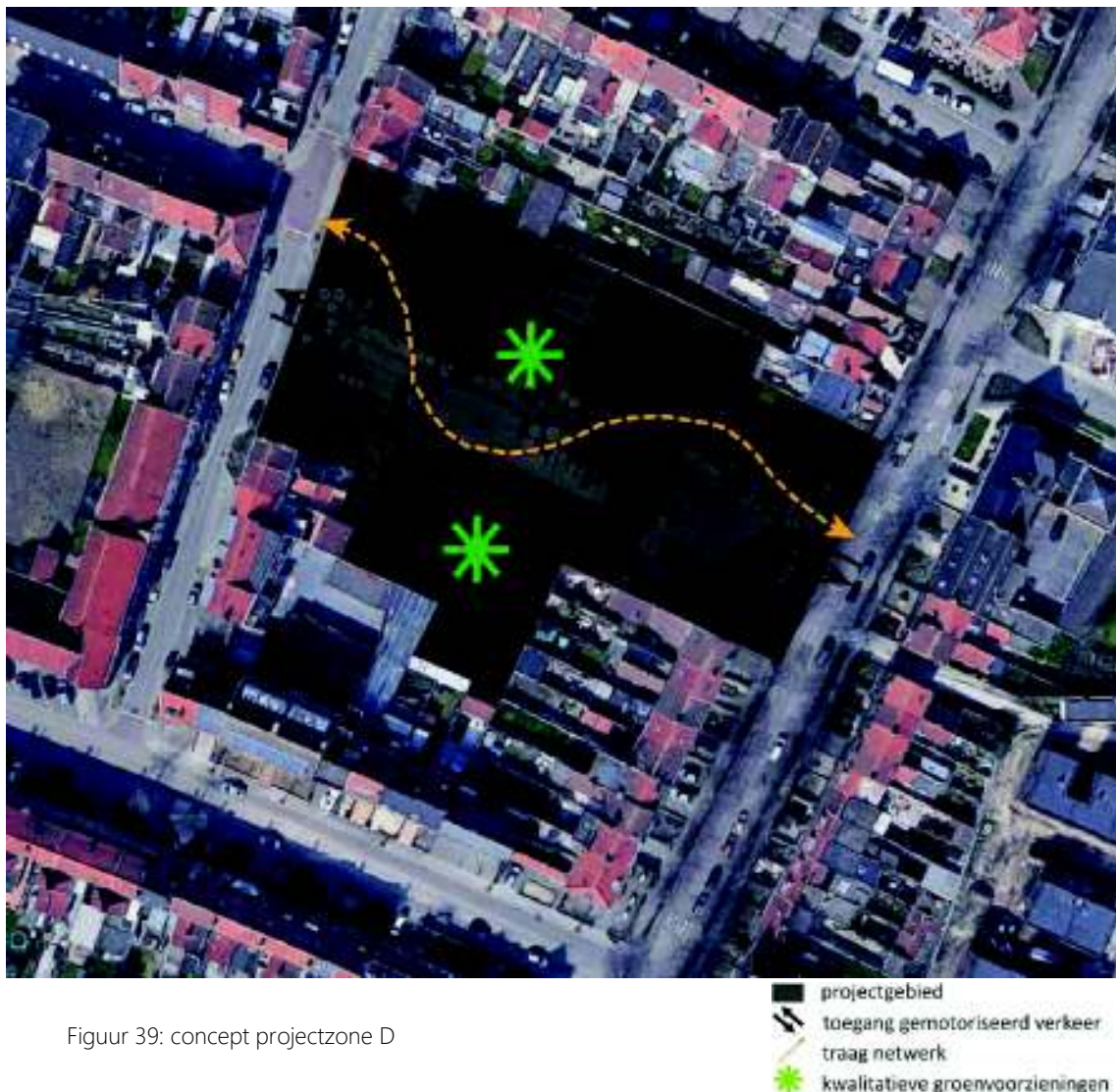
Zone 4: Wooninbreidingsproject site 't Jonck

Op deze site bevindt zich momenteel een opslagplaats voor bouwmaterialen en een fietsenwinkel. Wanneer deze activiteiten stopgezet worden moet het mogelijk zijn om wonen toe te laten op de site, dit gepaard gaande met voldoende kwalitatieve, groene ruimte en zachte doorsteken om de woonkwaliteit te optimaliseren.

Westwaarts van de projectsite vinden we het parochiaal centrum, een kleuterschool en een basisschool. Oostwaarts van de site vinden we een recent woonproject met appartementen (Hanzepark), sociale woningen en assistentiewoningen (Militza).

De invulling van het plangebied dient op schaal van de kern Sint-Jozef te gebeuren. Gelet op de ligging en de specifieke ruimtelijke kenmerken van de omgeving is het wenselijk hier grondgebonden woningen te voorzien in een parkomgeving. De toegang tot het gebied voor auto's dient te gebeuren via de Koolkerkse Steenweg en/of de Dokwerkersstraat.

Het is van belang dat door het gebied, tussen de Dokwerkersstraat en de Koolkerkse Steenweg, een trage verbinding gerealiseerd wordt die de westelijke scholengroep met het oostelijk gelegen woonproject verbindt.



Figuur 39: concept projectzone D

8.1.3.2 Visie op het opvangen van de parkeerbehoefte

In 2012 werd een parkeerbezettingsonderzoek uitgevoerd. Hieruit bleek dat er zich overdag geen grote problemen voordoen. De grootste bezettingsgraad (tussen 75% en 85%) was terug te vinden in de Ronsaardbekestraat en de Koolkerkse Steenweg. 's Avonds is er een gelijkaardige bezettingsgraad in de Graaf de Mûelenaerelaan, Koetelwijk en de Koolkerkse Steenweg. De bezettingsgraden zijn niet problematisch maar vragen een verdere monitoring.

In 2017 werd in het zuidelijk deel van het plangebied blauwe zone ingevoerd. Uit recente parkeertellingen blijkt dat de parkeerdruk in het plangebied nog steeds niet problematisch is, maar dat in enkele (delen van) straten wel hoge bezettingscijfers worden vastgesteld.

Tijdens het eerste participatiemoment d.d. 3.12.2018 werden variërende meningen ontvangen betreffende de heersende parkeerdruk. Zo blijkt de parkeerdruk niet van toepassing op de volledige wijk van Sint-Jozef. Er werd gesteld dat de parkeerdruk in de Graaf de Mûelenaerelaan geen probleem meer vormt sinds de invoering van de Blauwe zone daarginds. Daarentegen werd gesteld dat er desondanks nog een tekort bestaat aan buurtparkings. Het RUP zal naast het volledig opvangen van de parkeervraag op eigen terrein bij nieuwe ontwikkelingen, eveneens het parkeeraanbod voor de bestaande inwoners van de wijk trachten uit te breiden.

Het verlichten van de parkeerdruk is niet mogelijk via 1 grote ingreep maar moet gebeuren via meerdere kleinere ingrepen. Op deze manier kan het aanbod ook gespreid worden. Om de parkeerdruk niet verder te laten toenemen zijn volgende maatregelen wenselijk:

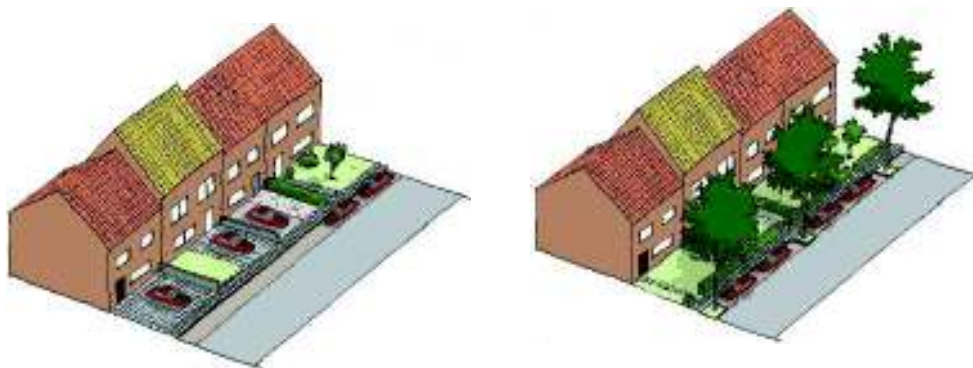
- De verdere handhaving van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening moet er voor zorgen dat min. 1 parkeergelegenheid per woning en min. 1,33 parkeergelegenheid per entiteit in een meergezinswoning moet voorzien worden. Dit moet er toe leiden dat bij de bouw van nieuwe woningen (in dit geval de voorgestelde wooninbreidingsprojecten) het parkeren niet afgewenteld wordt op straat. Bij grotere projecten zal onderzocht worden of de parkeernorm niet kan verhoogd worden én waarbij (een deel van) het bezoekersparkeren ook toegankelijk gemaakt wordt voor de buurt;
- In het huidige BPA werd tussen de Ronsaardbekestraat en de Graaf de Mûelenaerelaan een zone voor garages ingetekend aan de achterzijde van de tuinen. In dit deel komen reeds een aantal garages voor. In deze zone is de mogelijkheid aanwezig tot realisatie van een bijkomende toegang, dit al dan niet naar een fietsenberging of garage die in de woonzone opgericht kan worden. Het is ruimtelijk te verantwoorden doordat het hier om zeer diepe tuinen gaat. Bij realisatie van de garages blijft een voldoende grote tuinstrook over. De nodige bepalingen zullen worden opgenomen om dit achterliggend gebied veilig en kwalitatief te ontsluiten;
- De parking t.h.v. de school 'De Pannebeke' die toegankelijk is via de Ter Looigemweg wordt gebruikt door het personeel van de school en voor het ophalen van leerlingen. Er kan onderzocht worden of de parking buiten de schooluren kan gebruikt worden door de buurt. Het verplaatsen van de poort aan de ingang kan hierbij van belang zijn;

- Het uitbreiden en aantrekkelijker maken van de randparking Coiseau, net buiten het plangebied, zal er toe leiden dat deze parking door het westelijk deel van Sint-Jozef frequenter gebruikt zal worden. De afstand is immers beperkt tot 200 m van het begin van Koetelwijk en Graaf de Mûelenaerelaan. Dit valt binnen de wandelbare afstand. Door de komst van de zachte verbinding⁴ tussen de Dudzeelse Steenweg en de L. Coiseaukaai (net ten noorden van het oud politiecommissariaat) wordt de afstand naar deze parking nog een stuk korter. Voor de Koolkerkse Steenweg bestaan er plannen om een buurtparking te realiseren net buiten het plangebied;
- Waar bestaande garageboxen verdwijnen door toekomstige ontwikkelingen zal gezocht worden om deze parkeerplaatsen te compenseren zodat het parkeeraanbod niet nadelig wordt beïnvloed;

Door het handhaven van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening, het voorzien van voldoende parkeerplaatsen bij nieuwe projecten en het benutten van de aanwezige potenties moet het mogelijk zijn om een voldoende groot parkeeraanbod te hebben die de behoefte kan invullen.

8.1.3.3 Visie op het parkeren in de voortuin

De voortuinen geven de woonomgeving een groen karakter. Voortuinen komen vooral voor langs de Ronsaardbekerstraat, Koolkerksesteenweg, Pannebekerstraat en Ter Looigemweg. Door de parkeerdruk wensen meerdere eigenaars de voortuin te verhard en i.f.v. het stallen van een auto. Het BPA en de verordening laten dit niet toe. Indien de voortuin verhard wordt i.f.v. het parkeren van de wagen wordt één of soms twee private parkeerplaatsen bij gecreëerd maar gaat dit ten koste van een parkeerplaats langs de rijweg.



Figuur 40: parkeren in de voortuin versus langsparkeren

In de startnota van het RUP werden drie scenario's voorgesteld:

⁴ Deze verbinding voor voetgangers en fietsers werd vergund op 19 december 2019



Scenario 1: parkeren in de voortuin toelaten. In dit scenario primeert het groen karakter van de wijk niet langer.



Scenario 2: parkeren in de voortuin blijven verbieden. Het groen karakter primeert.



Scenario 3: parkeren in de voortuin toelaten maar met strikte randvoorwaarden naar materialisatie (bvb. grasdallen) en groeninrichting (bvb. haagjes op zijdelingse perceelsgrens).

De opkomst van de elektrische wagen kan eveneens zijn invloed hebben op het parkeren in de voortuin. Het is echter wenselijk om de laadmogelijkheden voor elektrische wagens te koppelen aan gegroepeerde parkeereilanden of om laadfuncties te voorzien gekoppeld aan bvb. verlichtingspalen naast parkeerplaatsen -voor zover deze voor iedereen toegankelijk zijn-. Het bundelen van gegroepeerde laad- en parkeervoorzieningen leidt tot een compact en ruimtelijk verantwoord ruimtegebruik. De stad Brugge zet in op het voorzien van publieke laadpalen voor elektrische wagens op haar grondgebied (uitrol van basisinfrastructuur binnen het CleanPowerForTransport-plan). In de buurt van het plangebied, op de randparking Coiseau, bevindt zich een publieke laadpaal met 2 laadpunten.

Bij de opmaak van de scopingnota werd beslist dat parkeren in de voortuin niet wordt toegestaan met uitzondering van de bestaande vergunde parkeerplaatsen en met uitzondering van een oprit naar een bestaande, vergunde garage. Het weren van de parkeerplaatsen in de voortuin volgt uit volgende argumenten:

- Het aanbod aan publieke parkeerplaatsen wordt maximaal gehouden. Privaat parkeren in de voortuin leidt tot een vermindering van de publieke parkeerplaatsen.

- Het toelaten van verharding in de voortuin leidt tot een kakafonie aan verhardingen. Het is moeilijk om hier een uniformiteit te behouden. Dit schaadt het straatbeeld.
- Het irlchten van parkeerplaatsen in de voortuin gaat dikwijls gepaard met het rooien van groen op het openbaar domein (bvb. laanbomen, groenperkjes) om toegang te krijgen tot de voortuin. Dit is niet wenselijk.
- Sint-Jozef situeert zich binnen de stedelijke kern van Brugge. Veel voorzieningen liggen op fiets- of wandelafstanden. Het openbaar vervoer binnen een stedelijk gebied is goed uitgebouwd. Hierdoor vormen duurzame vervoersmiddelen een goed alternatief voor het autogebruik en autobezit.
- De verharde voortuinen t.b.v. het privaat parkeren heeft een significante impact op de waterhuishouding en het klimaat in de woonwijk. Door onverharde voortuinen op te leggen wordt bijgedragen aan het beperken van wateroverlast bij extreme buien, wordt extreme droogte tijdens hittegolven vermeden en wordt het hitte-eilandeffect tegengegaan. Dit alles komt de leefkwaliteit in Sint-Jozef ten goede.

Ook vanuit het eerste participatiemoment is gebleken dat de inwoners waarde hechten aan het groene karakter van de wijk. Het toelaten van het parkeren in de voortuin werd hierbij niet ondersteund.

8.1.3.4 Visie op het versterken van het groen karakter van de woonwijk

Het karakter van Sint-Jozef wordt deels bepaald door het relatieve groene karakter van de kern. Dit groene karakter wordt vorm gegeven door de aanwezigheid van groene parkjes, de laanbomen en de voortuinen. Om dit groene karakter te versterken, maar ook ingegeven vanuit klimaatadaptatie, is het aangewezen om bestaande groene ruimtes zoveel mogelijk te vrijwaren van bijkomende verharding en bebouwing. Op die manier kunnen ze een invulling krijgen als groengebied, infiltratie/buffergebied en/of als verblijfsgebied voor de buurtbewoners, school,...

Groene parkjes komen nu o.a. voor t.h.v. de kerk en in de Pannebekestraat net buiten het plangebied. Het RUP voorziet nieuwe groene parkjes t.h.v. de wooninbreidingsprojecten. Hiermee wordt het groen in de stadsrand verder ontwikkeld.

Laanbomen zijn momenteel aanwezig in de Graaf de Mûelenaerelaan, de Koolkerksesteenweg, de Pannebekestraat en de Ronsaardbekestraat. Het is wenselijk om bij heraanleg van wegenis de ontbrekende delen te vervolledigen en het netwerk uit te breiden naar andere straten. Het groen doorbreekt de stenen ruimte van de wegenis en creëert letterlijk en figuurlijk lucht in het bebouwd weefsel. Het is hierbij van belang om de juiste soort laanbomen te kiezen die geen schade toebrengen tot het openbaar domein en met een zuilvormige kruin zodat de kruin in oppervlakte beperkt blijft.

8.1.3.5 Visie op het uitbouwen van een zacht netwerk

Het creëren van aantrekkelijke fietsroutes stimuleert het fietsgebruik voor korte afstanden (bvb. verbinding met binnenstad). De stad heeft hiervoor reeds een aanvullend stedelijk fietsroutenetwerk geselecteerd.

Voor Sint-Jozef gaat dit via de Ter Looigemweg, Graaf de Mûelenaerelaan, Krommestraat en Havenstraat. De verschillende voorgestelde wooninbreidingsprojecten bieden opportuniteiten om het zacht netwerk uit te breiden. Er kan vanaf Fort Lapin diverse

doorsteken gemaakt worden richting de kern van Sint-Jozef. Ook via het voorgestelde woonproject in de Koolkerkse Steenweg kan een doorsteek voorzien worden richting Hanzepark.



Figuur 41: Uitbouwen van een zacht netwerk



Figuur 42: Huidige Ter Looigemweg en heringerichte Ter Looigemweg als fietsas

8.1.3.6 Visie op het bewaren van erfgoed

De erfgoedwaarderingskaart (zie kaartenbundel), het resultaat van de beoordeling door de erfgoedconsulenten van de dienst Monumentenzorg en Erfgoedzaken (zie hoofdstuk 4.5. en gedetailleerde beoordeling en motivering per gebouw onder bijlage 14.1), krijgt een ruimtelijke doorvertaling in het RUP. Hierbij is het niet de bedoeling om de elementen op deze lijst één op één over te nemen, maar wordt gekeken naar de ruimtelijke context. Zo zullen prominente en architectuurhistorisch waardevolle gebouwen in het plangebied een expliciete aanduiding krijgen als architectuurhistorisch waardevol. Een maximaal

behoud van het authentieke karakter en de architectuurhistorische waardevolle elementen (zowel exterieur als interieur) moet hierbij worden nagestreefd. Meestal komen deze gebouwen in aanmerking voor de stedelijke subsidie 'Kunstige herstellingen'. De architectuurhistorisch waardevolle gebouwen binnen het plangebied zijn de volgende:

- Dudzeelse Steenweg 3
- Dudzeelse Steenweg 12
- Dudzeelse Steenweg 66
- Fort Lapin 25
- Fort Lapin 27
- Graaf de Mûelenaerelaan 49
- Koolkerkse Steenweg 27
- Koolkerkse Steenweg 29
- Koolkerkse Steenweg 30
- Lodewijk Coiseaukaai 2
- Ronsaardbekestraat 53
- Ronsaardbekestraat 55
- Ter Looigemweg 6

Gebouwen, behorende tot een rij/groep, die in hun geheel een stadslandschappelijke waarde bezitten en die zeer beeldbepalend zijn voor het straatbeeld en/of zijn omgeving, worden opgenomen in een zone met een stadslandschappelijke waarde. Behoud van deze elementen is een must, maar nieuwbouw kan indien er een meerwaarde ontstaat voor de omgeving. Binnen het RUP worden volgende zones met stadslandschappelijke waarde onderscheiden:

- Zone 1: De gebouwen Dudzeelse Steenweg 2, 4, 6, 8 en 10 zijn eenheidsbebouwing uit het einde van de 19de eeuw. Ze hebben een sterke beeldbepalende waarde langs de steenweg door hun bakstenen gevels met horizontaal belijnende kordons en muizentandlijsten. Inpasbaarheid op vlak van schaal, ritmering en materialen vormen binnen deze zone belangrijke aandachtspunten.
- Zone 2: De gebouwen Dudzeelse Steenweg 14, 16 en 18 vormen een geheel van drie neoclassicistische rijwoningen uit laatste kwart van 19de eeuw. Ze hebben een beeldbepalende waarde langs de steenweg door hun bepleisterde gevels met twee bouwlagen en drie traveeën onder zadeldak. Inpasbaarheid op vlak van schaal, ritmering en materialen vormen binnen deze zone belangrijke aandachtspunten.
- Zone 3: De gebouwen Dudzeelse Steenweg 24, 26 en 28 zijn eenheidsbebouwing uit het interbellum. Ze hebben een beeldbepalende waarde langs de steenweg door hun traditionele baksteenbouw met horizontaal belijnende kordons van simili en verticaal ritmerende pilasters gecombineerd met rond- en korfbogige muuropeningen met benadrukte sluitsteen. Inpasbaarheid op vlak van schaal, ritmering, architecturaal voorkomen en materialen vormen binnen deze zone belangrijke aandachtspunten.
- Zone 4: De gebouwen Dudzeelse Steenweg 34, 36, 38, 40, 42, 44 en 46 vormen een interessant stadslandschappelijk geheel van zeven identieke trapgevels volgens spiegelbeeldschema gelegen in bocht van steenweg, recht tegenover de voormalige douanekantoren. Aanvankelijk bakstenen trapgevels met twee bouwlagen op

verhoogde souterrain en twee traveeën (drielicht thv verhoogd gelijkvloers). Enkel nr. 40 nog in oorspronkelijke toestand, overige gebouwen met aangepaste muuropeningen en bepleisterd en/of geschilderd. Inpasbaarheid op vlak van architecturaal uitzicht, schaal en ritmering vormen binnen deze zone belangrijke aandachtspunten.

- Zone 5: De gebouwen Dudzeelse Steenweg 35, 37, 39, 41, 43, 45, 47, 49, 51, 53, 55 en 57 vormen een rij met eenheidsbebouwing uit 1935 en zijn als geheel beeldbepalend langs de steenweg. Het zijn lage huizen onder een mansardedak geïnspireerd op de tuinwijkgedachte uit het interbellum. Sommige met gedeeltelijk vooruitspringende gevel, afgewerkt met topgevel, onder geknikt zadeldak. Karakteristieke, grotendeels bewaarde, verticale roeden. Inpasbaarheid op vlak van architecturaal uitzicht, schaal en ritmering vormen binnen deze zone belangrijke aandachtspunten.
- Zone 6: De gebouwen Fort Lapin 1 en Havenstraat 2 vormen samen een beeldbepalend stadslandschappelijk geheel. Het gebouw Fort Lapin 1 (voormalig kantoorgebouw of directeurswoning uit het interbellum) is sterk beeldbepalend door zijn bakstenen gevels met twee bouwlagen onder schilddak. De voorgevel is opgebouwd uit vijf traveeën; centrale travee in risaliet, met deur onder schouderboogvormige boog, trapezoidale erker op verdieping en klokvormige bekroning. Doorlopende kroonlijst op consoles. Het hoekpand Havenstraat 2 (voormalig "Shiphotel" uit ca. 1907) is sterk beeldbepalend vanaf de ringweg door zijn rode baksteenbouw met hoektravee. De gevel met 3 bouwlagen onder mansardedak wordt horizontaal belijnd door bepleisterde en witbeschilderde banden. De kroonlijst is doorbroken door dakvensters met driehoekige frontonbekroning rustend op zware consoles. Inpasbaarheid op vlak van architecturaal uitzicht, volume, schaal, ritmering en materiaalgebruik vormen binnen deze zone belangrijke aandachtspunten.
- Zone 7: De gebouwen Graaf de Mûelenaerelaan 12, 14, 16, 18 en 20 zijn eenheidsbebouwing uit de jaren 30. Gevelrij van 2 bouwlagen onder dak, met variatie in de afwerking en de vorm van de geveltoppen. Inpasbaarheid op vlak van schaal en ritmering vormen binnen deze zone belangrijke aandachtspunten.
- Zone 8: De gebouwen Koolkerkse Steenweg 24, 26 en 28 zijn eenheidsbebouwing uit 1920 en hebben een beeldbepalende waarde langs de steenweg. De bakstenen gevelrij bestaat uit een lijstgevel geflankeerd door twee puntgevels. Laatst genoemde hebben horizontaal belijnende kordons en in de punttop een houten bebording. Rondboogdeuren en rondboognissen van de vensters zijn historiserend. Inpasbaarheid op vlak van architecturale uitzicht, schaal, materialen en ritmering vormen binnen deze zone belangrijke aandachtspunten.
- Zone 9: De gebouwen Pannebekestraat 74, 76, 78, 80, 82, 84, 86, 88, 90, 92, 94 en 96 zijn sociale eenheidsbebouwing uit het interbellum en hebben als geheel een beeldbepalende waarde. Het is een geheel van twaalf bakstenen woningen met voortuin, opgesplitst in twee types. Type I bestaande uit twee bouwlagen en twee traveeën. Type II opgevat als puntgevels met een bouwlaag. Korfboogvormige deuren onder tweeledig bovenlicht. Inpasbaarheid op vlak van ritmering, schaal en

materialen en het groene karakter door de voortuinen vormen binnen deze zone belangrijke aandachtspunten.

- Zone 10: De gebouwen Sint-Jozefsplein 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 en 14 vormen een geheel van veertien sociale woningen uit midden van 20ste eeuw. Ze hebben als geheel een beeldbepalende waarde. Bakstenen gevels met één bouwlaag onder zadeldak. Deur en liggend venster op benedenverdieping en brede dakkapel in dak. Deuren gekoppeld en onder luifel. Hoeken en centrale gevels van het geheel uitgewerkt als puntgevels met zoldervenster. Inpasbaarheid op vlak van schaal, materialen en ritmering vormen binnen deze zone belangrijke aandachtspunten.
- Zone 11: De gebouwen Ter Looigemweg 18, 20, 22, 24, 26, 28, 30, 32 en 34 en Pannebekestraat 46 en 48 zijn eenheidsbebouwing van gele baksteen. Ze zijn als geheel beeldbepalend. Het zijn woningen met voortuintjes, afgezoomd door haagjes of bakstenen muurtjes. De rij verankerde lijstgevels wordt onderbroken door een puntgevel ter hoogte van nummer 22 en eindigt op een tuitgevel. De eenvoudige gevels zijn enkel gedifferentieerd door geometrisch metselwerk op de muurdam van de venstertravee. Boven de deuren rusten de luifels op geometrische consoles; enkel bij nummers 28 en 34 is de originele deur bewaard. Inpasbaarheid op vlak van ritmering, schaal en materialen en het groene karakter door de voortuinen vormen binnen deze zone belangrijke aandachtspunten.

9 ONTWERPEND ONDERZOEK

Omdat de ontwikkeling van de 4 wooninbreidingsgebieden een belangrijke bijdrage kunnen leveren tot de ruimtelijke kwaliteit van Sint-Jozef wordt ontwerpend onderzoek uitgevoerd voor deze sites. Het doel van het ontwerpend onderzoek is niet tot een finaal plan te komen maar is bedoeld om tot krachtlijnen te komen voor nieuwe ontwikkelingen die vertaald kunnen worden in het grafisch plan en stedenbouwkundige voorschriften.

In een eerste stap worden principes vooropgesteld voor het ontwerpend onderzoek. Het vormt het uitgangspunt voor het verder onderzoek. Deze principes worden per projectzone toegepast aan de hand van concepten. Op basis van deze concepten wordt steeds een scenario van inrichting voorgesteld. Deze scenario's zijn niet bindend maar geven een mogelijke gewenste inrichting weer die voldoen aan de gestelde principes. Met de scenario's wordt de haalbaarheid gecheckt. In een laatste stap wordt aangegeven hoe de krachtlijnen van het ontwerpend onderzoek vertaald zullen worden in het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften.

De schetsen in het ontwerpend onderzoek zijn niet bindend en vormen enkel voorbeelden en visualisaties van hoe de verschillende sites kunnen ingericht worden. Het is geenszins de bedoeling het ontwerpend onderzoek integraal te verankeren in het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften.

9.1 INRICHTINGSPRINCIPES

9.1.1 Maximale doorwaadbaarheid traag verkeer

Veel van de projectzones bestaan vandaag uit harde infrastructuren die een barrière vormen voor de gebruikers van het openbaar domein. Een maximale doorwaadbaarheid van de verschillende projectzones zal de toegankelijkheid verzekeren voor de trage weggebruiker. Een hogere toegankelijkheid maakt een bezoek aan/het gebruik van de sites uitnodigend waardoor een grotere kans bestaat op sociale interacties. Deze sociale interacties liggen aan de basis van de levendigheid van de locatie en zal op zijn beurt de aantrekkingskracht van de site verhogen. Het openwerken van barrières zorgt voor een efficiëntere ontsluiting van de kern van Sint-Jozef naar zijn omgeving toe. Daarnaast kan het uitbreiden van het trage verkeersnetwerk - met de bijhorende zachte infrastructuur - meer open ruimte creëren binnen de verschillende projectzones en deze ook onderling verbinden. Zo maakt het trage verkeersnetwerk dat de verschillende projectzones als een samenhangend geheel kunnen fungeren om de kern van Sint-Jozef te opwaarderen.

9.1.2 Ontharden en vergroenen

Op vandaag zijn de projectzones grotendeels verhard waarbij slechts minimaal groenstructuren aanwezig zijn. Als er groenstructuren aanwezig zijn, zoals het park langsheen de ringweg, worden deze onderbenut. Dit maakt dat er nood is aan kwalitatieve en uitnodigende groenruimten.

Het principe bestaat uit twee luiken, naast het ontharden van de sites wordt een vergroening vooropgesteld. Het ontharden zal enerzijds bijdragen tot een betere waterhuishouding op de verschillende projectsites waarbij hemelwater rechtstreeks zal kunnen worden opgevangen zonder dat deze gaat afstromen. Anderzijds helpt het ontharden om de projectsites af te stemmen op nodige klimaatadaptatie zoals het tegengaan van het stedelijk hitte-eiland effect. Dit alles verhoogt de leefbaarheid van de locaties.

Het vergroenen van de verschillende projectsites vergroot eveneens de leefbaarheid van die locaties. Naast het recreatieve en uitnodigende aspect van groenruimtes, dragen deze ook bij tot de klimaatadaptatie en een betere waterhuishouding. Groenruimtes verhogen het verblijfsgevoel, de aantrekkelijkheid en de levenskwaliteit van de locatie. Er wordt hierbij eveneens een onderscheid gemaakt tussen de types van groenvoorzieningen en de rechtstreekse toegankelijkheid ervan. Er is zowel publiek groen (publiek toegankelijk), semi-publiek groen (toegankelijk voor een gemeenschap) en privaat groen (horende bij een wooneenheid).

9.1.3 Slim verdichten

De projectsites kennen op vandaag een sterke graad van verharding met veel bebouwde zones. De projectzones worden zo gekenmerkt door bebouwing die zich horizontaal uitspreidt, hierdoor is er weinig ruimte voor andere (zachte) functies. Door op de verschillende sites slim te verdichten kan eenzelfde aanbod aan bebouwde oppervlakte worden gecreëerd terwijl er nog steeds ruimte is voor ontharding en groenvoorzieningen.

Door de beschikbare ruimtes van de verschillende projectsites als een geheel te bekijken, kan tot een slimmer ruimtegebruik gekomen worden waarbij een cohesie van harde en zachte functies tot stand komt. Dit zal de leef- en woonkwaliteit van de locatie en zijn omgeving verhogen.

9.1.4 Bouwhoogtes

Om naast het ontharden, vergroenen en het optimaliseren van de woonkwaliteit, de ruimtelijke inrichting van de verschillende projectsites haalbaar te houden, dient de bebouwde ruimte – beperkt in oppervlakte – een hogere intensiteit te kennen. Om de leefbaarheid op de verschillende locaties te garanderen wordt een algemene richtlijn voor bouwhoogtes vooropgesteld. Dit om de sites te vrijwaren van een wildgroei aan hoogbouw, terwijl een referentiebouwhoogte voor handen is om hoogteaccenten aan te toetsen op zichtlocaties van de verschillende sites. In hoofdzaak bestaat de bebouwing in de kern van Sint-Jozef uit 3 bouwlagen. Het gaat hierbij om 3 volwaardige bouwlagen of om 2 bouwlagen met een dakvolume. Deze bouwhoogte wordt als basis genomen voor de verdere ontwikkeling. Dit laat toe om nieuwe bebouwing te integreren in het bestaande woonweefsel zonder dat er een schaalbreuk ontstaat. In de rand langs de ringweg kunnen omwille van het stedelijke karakter hoogteaccenten voorzien worden. Een hoogteaccent is pas duidelijk indien er minstens 2 bouwlagen verschil is. Er worden bijgevolg hoogteaccenten voorzien met een totale hoogte van 5 bouwlagen (3 basisbouwlagen + 2 bouwlagen hoogteaccent). Het hoogteaccent binnen projectzone C (artikel 4) bestaat uit slechts 1 teruggetrokken bouwlaag en kent dus een totale hoogte van 4 bouwlagen (3 basisbouwlagen + 1 teruggetrokken bouwlaag hoogteaccent). Een

hoogteaccent markeert de eigenheid van een plek (bvb. toegang, park,...). Langsheen Fort Lapin wordt o.a. een hoogte accent gekoppeld aan de Damse Vaart en aan het buurtparkje. Hogere bebouwing wordt hier niet toegelaten gezien dit een negatieve impact zou hebben op de universele waarden van het werelderfgoed. De locatie betreft namelijk een knooppunt van belangrijke zichtassen van en naar het werelderfgoed vanuit de beschermde stadsgezichten Langerei, Potterierei, Vesten en beschermde monumenten.

9.1.5 Autoluwe binnengebieden

Bij de herontwikkeling van de projectzones komt onlosmakelijk ook een mobiliteitsvraagstuk kijken. Naast het zacht verkeer is er ook steeds gemotoriseerd verkeer en de gekoppelde parkeernood. Gezien we bij de toekomstige ontwikkelingen inzetten op een autoluw karakter waarbij de trage weggebruikers van een maximale doorwaadbaarheid genieten, is een combinatie met een volledige doorwaadbaarheid door gemotoriseerd verkeer niet wenselijk. Het gemotoriseerd verkeer en de bijhorende parkeernood zal zo goed als mogelijk opgevangen worden aan de randen van de verschillende projectzones. Er wordt een onderscheid gemaakt in de toegangen tot de projectzones waarbij toegangen bedoeld zijn voor het zachte verkeer en waarbij specifieke toegangen worden vastgelegd voor het gemotoriseerd verkeer. Waar het gemotoriseerd verkeer de projectzones bereikt, zullen parkeermogelijkheden aangereikt worden. Zo blijven de binnengebieden van de verschillende projectzones gevrijwaard van doorgaand verkeer.

9.1.6 Duurzaam en gedeeld gebruik

De verschillende projectzones kennen op heden een monofunctionele invulling waar geen synergie tussen verschillende functies optreedt. Bij de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van de verschillende zones is een multifunctionele invulling wenselijk. Een multifunctioneel voorzieningenaanbod verhoogt de aantrekkelijkheid van de site en laat synergetische relaties toe tussen de verschillende functies. Met het oog op een efficiënt ruimtegebruik biedt een multifunctionele invulling van de sites veel mogelijkheden. Door middel van gedeeld gebruik van de ruimte kent de locatie een hogere ruimtelijke efficiëntie terwijl duurzame onderlinge relaties tussen de functies tot stand komen.

9.2 ZONE VOOR STEDELIJK WONEN A

Het projectgebied huisvest op heden een (baan)winkelcluster en kent een volledige verharding met weinig tot geen ruimtelijke kwaliteit. Het volledig bouwblok heeft een totale oppervlakte van ca. 19.450m² en kent een zeer lage doorwaadbaarheid.

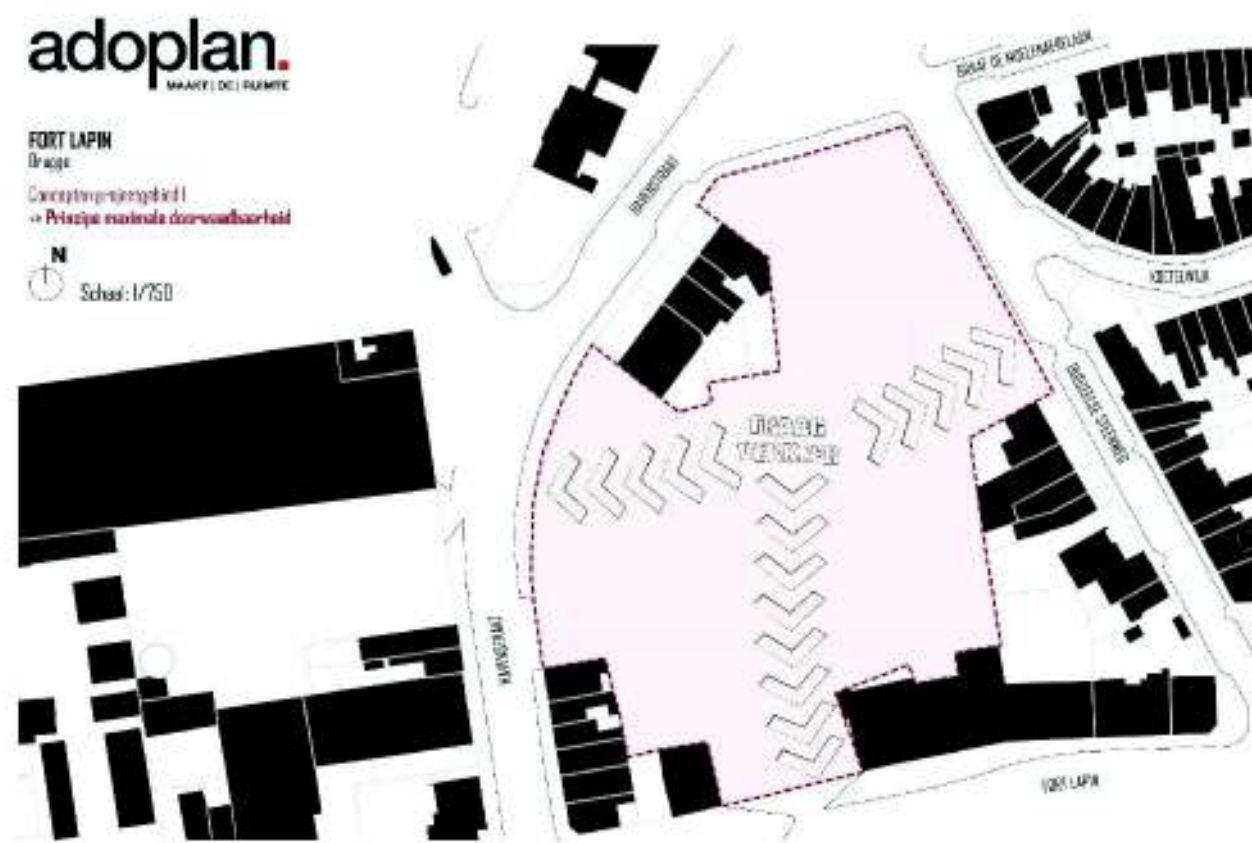


Figuur 43: Luchtfoto zone voor stedelijk wonen A Havenstraat – Dudzeelse Steenweg – Fort Lapin (Bron: Bing Maps)

9.2.1 Concepten

Maximale doorwaadbaarheid

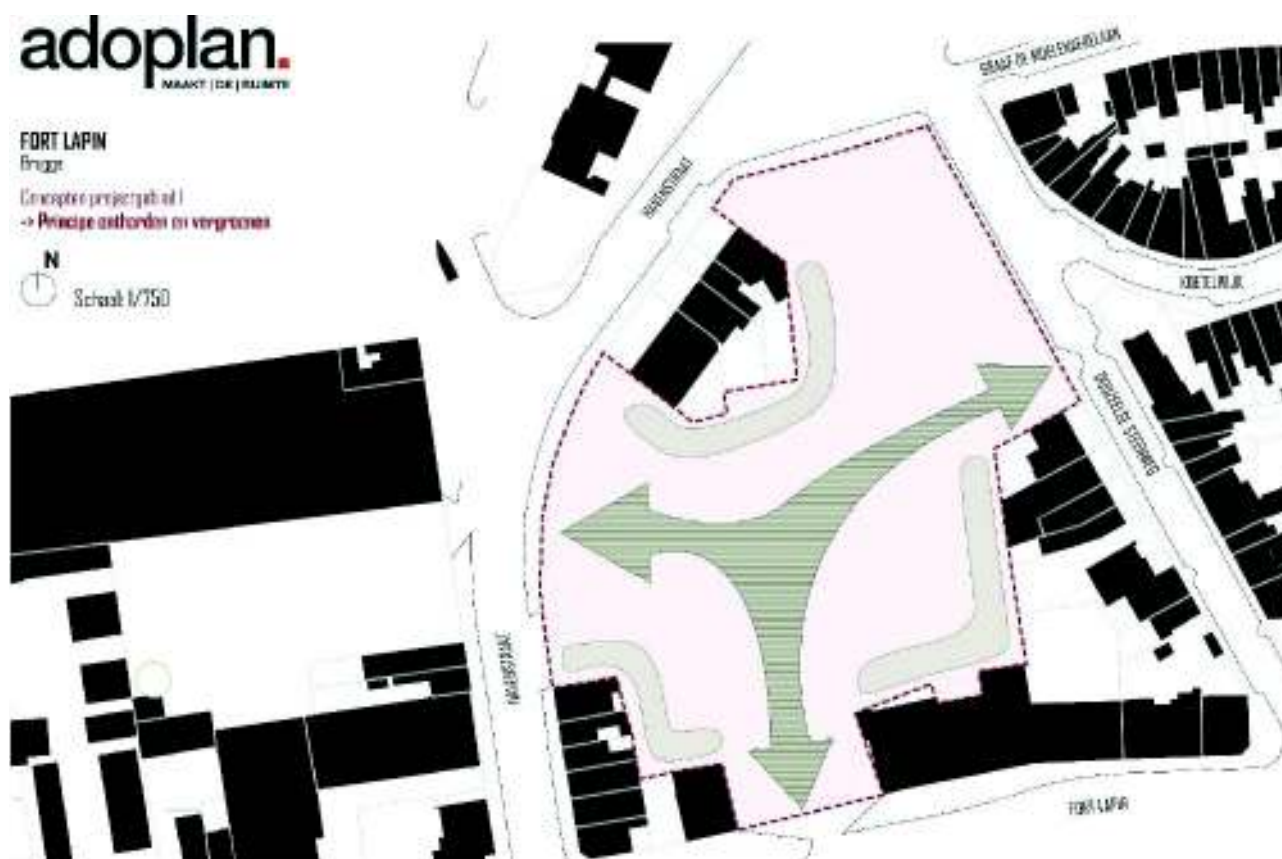
In de planopties werd de uitbouw van een traag netwerk voorgesteld. Binnen deze projectzone werd een verbinding voorzien tussen de Dudzeelse Steenweg en de ventweg aan Fort Lapin. Om een openheid in het bouwblok te creëren is een opening richting Havenstraat eveneens noodzakelijk. Deze kan eveneens gebruikt worden voor fietsers/voetgangers komende uit Brugge richting Sint-Jozef. Voormelde verbindingen zijn van belang op niveau van het bouwblok en moeten publiek toegankelijk zijn.



Figuur 44: Maximale doorwaadbaarheid in de zone voor stedelijk wonen A

Ontharden en vergroenen

De projectzone heeft een oppervlakte van ca. 12.700 m². Momenteel is deze zone integraal verhard en bebouwd. De ambitie is om minstens 30% of 3800 m² groen te voorzien. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen publiek groen en semi-publiek groen⁵. Centraal in het project dient zich publiek groen te bevinden die voor iedereen toegankelijk is. Ten opzichte van de bestaande woningen aan de rand van de projectzone (woningen Havenstraat, Krommestraat en Dudzeelse Steenweg) worden semi-publieke tuinen voorzien. De bestaande woningen hebben dikwijls geen of kleine tuintjes. Deze woningen kunnen dan ook van dit semi-publiek groen gebruik maken.



Figuur 45: ontharden en vergroenen in de zone voor stedelijk wonen A

⁵ De zone voor semi-publiek groen is bestemd voor de aanleg van onbebouwde ruimte voor private doeleinde, maar met een openbaar karakter. Het vertaalt zich in een collectieve tuin voor omwonenden en werkenden van de directe omgeving.

Het project bevindt zich op het scharnierpunt van de stadskern, de stedelijke functies t.h.v. politiehuis en de kern van Sint-Jozef. Vanuit de visie is op deze plek meergezinswoningen te verantwoorden. Het laat toe de bebouwingsgraad te beperken in functie van het creëren van meer groen en doorwaadbaarheid. De huidige bebouwingsgraad wordt beperkt van 62% naar 40% (ca. 5100 m²). Deze wordt gerealiseerd in 3 bouwvelden die ontstaan door de opdeling als gevolg van de trage assen. De afstand tussen de bouwvelden moeten een kwalitatieve doorgang toelaten. De bouwvelden worden georiënteerd op een centraal plein.



Bouwhoogtes

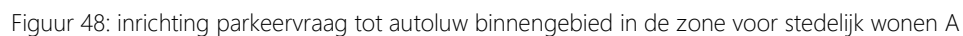
Zoals in de inrichtingsprincipes voorgesteld wordt een algemene bouwhoogte vastgelegd van 3 bouwlagen. Er worden 3 hoogteaccenten voorzien. Een eerste wordt gekoppeld aan een toegang t.h.v. de Havenstraat. Het brede wegprofiel van de Havenstraat zorgt voor enige openheid in de omgeving waarbij een zichtrelatie bestaat tot de zone van het politiehuis. Een tweede wordt voorzien t.h.v. de kruising Krommestraat en Dudzeelse Steenweg. De kruising van beide wegen kenmerkt zich eveneens door een openheid. Het hoogteaccent op de kop van deze openheid kan een zichtrelatie toelaten met de open ruimte en het noordelijk tracé van de Dudzeelse Steenweg. Een derde accent duidt op de centraliteit van het project. De open ruimte binnen het plangebied wordt zo geaccentueerd. Er wordt geen hoogteaccent voorzien t.h.v. Fort Lapin gelet op de positie tussen een bestaande woning en een bestaande hoge meergezinswoning.

Het betreft een accent, daarom bedraagt de maximale footprint van het volledige hoogteaccent van 2 bouwlagen 40% van de onderliggende bouwlaag met een absoluut maximum oppervlakte - samengeteld voor beide bouwlagen - van 750 m².



Figuur 47: bouwhoogtes en accentpunten in de zone voor stedelijk wonen A

Het parkeren wordt geclusterd opgevangen. Het parkeren voor de meergezinswoningen wordt integraal ondergronds opgevangen. Ondergrondse garages worden bij voorkeur onder de bebouwing en verharding voorzien. Zoniet dient boven de ondergronds parking een toplaag van 1 m grond voorzien te worden zodat hierop een volwaardige groenzone kan gerealiseerd worden. Er kunnen enkel 2 beperkte parkeerhavens bovengronds voorzien worden t.h.v. Fort Lapin en t.h.v. Dudzeelse Steenweg. Deze moeten ten dienste staan van bezoekers (zowel voor de woonfunctie of eventuele buurtondersteunende functies).



9.2.2 Scenario zone voor stedelijk wonen A

Onderstaand wordt een mogelijk inrichtingsscenario afgebeeld waarbij de bovenstaande principes en concepten hun vertaling krijgen in de voorgestelde inrichting.

Het scenario voorziet verschillende toegangen tot het gebied welke samenkomen op het centraal plein in de site. Het centraal plein en zijn uitlopers dragen de belangrijkste verbindingen door het traag netwerk. Naast het publieke groen worden eveneens verschillende semi-publieke groenzones voorzien achterliggend de verschillende volumes.




In het scenario worden meergezinswoningen voorzien, m.u.v. enkel grondgebonden en/of stapelwoningen centraal in het gebied. Het parkeren wordt hoofdzakelijk ondergronds en slechts beperkt op maaiveldniveau opgevangen in de daarvoor voorziene parkeerhavens t.h.v. de toegangen aan Fort Lapin en de Dudzeelse Steenweg. Gelet op het stedelijk karakter van de zone kan de klemtoon hier hoofdzakelijk op meergezinswoningen liggen. Dit kan zowel langs de Havenstraat, het 'plein' t.h.v. de kruising Graaf de Mûelenaerelaan/Krommestraat als intern in het project. De meergezinswoningen geënt op het centraal plein zullen in de plint van de gebouwen woonondersteunende functies aanbieden. In het project worden drie hoogteaccenten voorzien. Een hoogteaccent is geënt op het centraal plein, een tweede bevindt zich langs de Havenstraat ter hoogte van de zachte verbinding en een derde bevindt zich ter hoogte van de kruising van de Krommestraat met de Dudzeelse Steenweg.

FORT LAPIN
Brugge

Inrichtingsplan projectgebied I
-> vereenvoudigde voorstelling



Schaal: 1/750

-  -> grondgebonden/stapelwoningen
-  -> meergezinswoningen
-  -> architecturaal accent, maximaal 5 bouwlagen



Figuur 49: Conceptschets voor de zone voor stedelijk wonen A

9.3 ZONE VOOR STEDELIJK WONEN B

Het projectgebied kenmerkt zich op heden door een kleinschalig park, welke is gericht op de ringweg Fort Lapin, geen doorsteken kent naar de achterliggende woonwijk en wordt omringd door de achterzijden van de omliggende bebouwing. Het park wordt bijgevolg zelden gebruikt door omwonenden en passanten. Daarnaast is een kleinschalige winkelcluster aanwezig en een cluster aan garageboxen, welke beiden geen ruimtelijke kwaliteit bieden. Het projectgebied is de grootste van de geselecteerde projectgebieden in het voorliggend RUP en heeft een totale oppervlakte van ca. 33.450m².

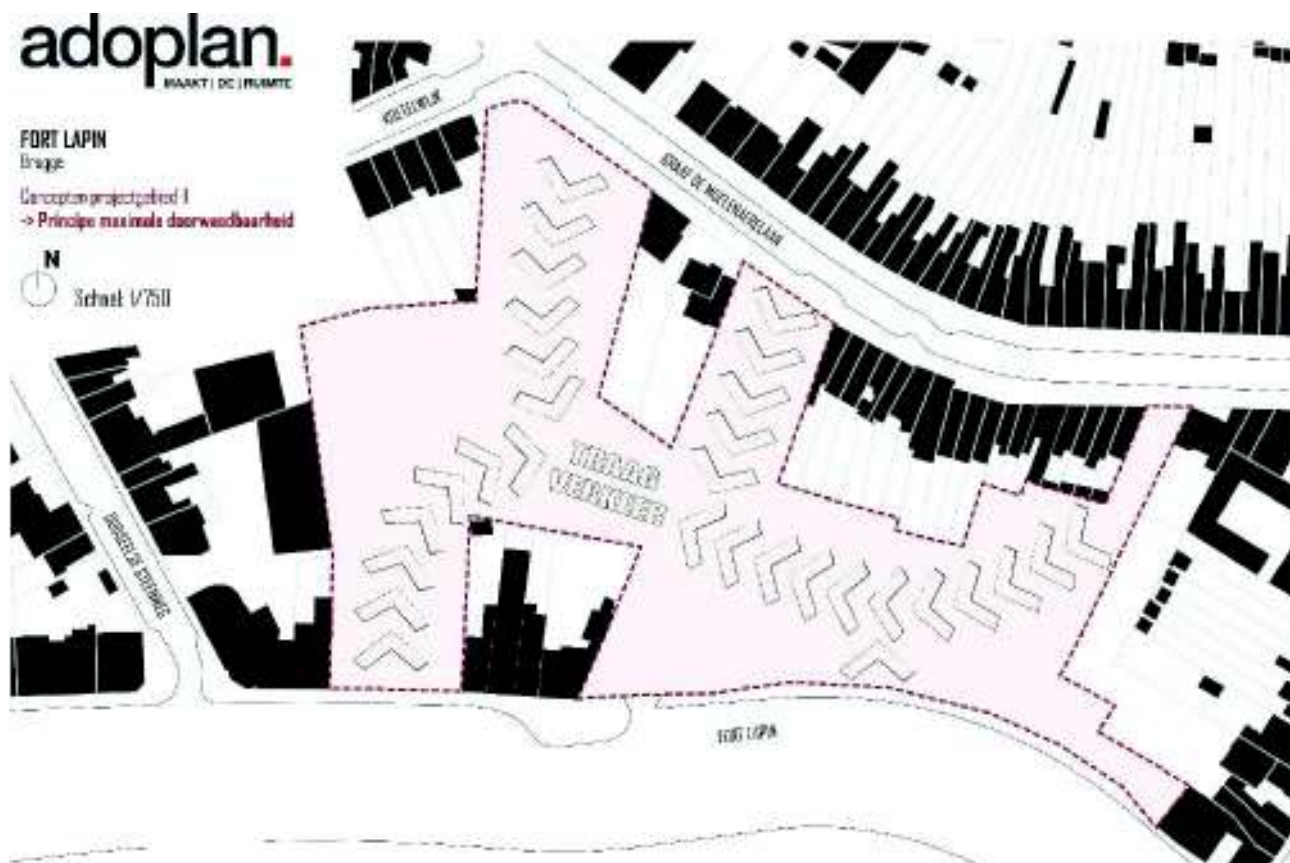


Figuur 50: Luchtfoto zone voor stedelijk wonen B Fort Lapin – Graaf de Mûelenaerelaan (Bron: Bing Maps)

9.3.1 Concepten

Maximale doorwaadbaarheid

In de planopties werd de uitbouw van een traag netwerk voorgesteld. Binnen deze projectzone werd een noord-zuid verbinding aangeduid tussen de Ter Looigemweg en Fort Lapin. Op deze manier kan het project ontsloten worden richting de kern van Sint-Jozef en wordt het traag netwerk tussen Sint-Jozef en de stadskern van Brugge verder uitgebreid.



Figuur 51: maximale doorwaadbaarheid in de zone voor stedelijk wonen B

Ontharden en vergroenen

De projectzone heeft een oppervlakte van ca. 15.000 m². Enkel het parkje langs Fort Lapin heeft een publiek groen karakter (ca. 3000 m²). De grootste percelen binnen het plangebied zijn nagenoeg integraal bebouwd/verhard (Fort Lapin 31, Graaf de Mûelenaerelaan 42, complex met garageboxen). Het is de ambitie om bij de herinrichting minimum het aandeel publiek groen te gaan verdubbelen. Dit leidt tot een ontharding van de projectsite. Hierbij vormt het huidige parkje het vertrekpunt. Het groen wordt in westelijke richting centraal binnen de projectzone uitgebreid. Hierdoor ontstaat een groene as waarrond nieuwe ontwikkelingen zich kunnen oriënteren. Dit kadert binnen de geformuleerde planopties om het groen karakter van Sint-Jozef te behouden en te versterken.



Figuur 52: ontharden en vergroenen in de zone voor stedelijk wonen B

Slim verdichten

Rondom de groene as ontstaan bouwvelden. Binnen deze bouwvelden kunnen nieuwe woonontwikkelingen voorzien worden. Aan de zijde van de Graaf de Mûelenaerelaan worden in aansluiting op de kern van Sint-Jozef grondgebonden woningen voorzien. Langs Fort Lapin kunnen meergezinswoningen opgericht worden.

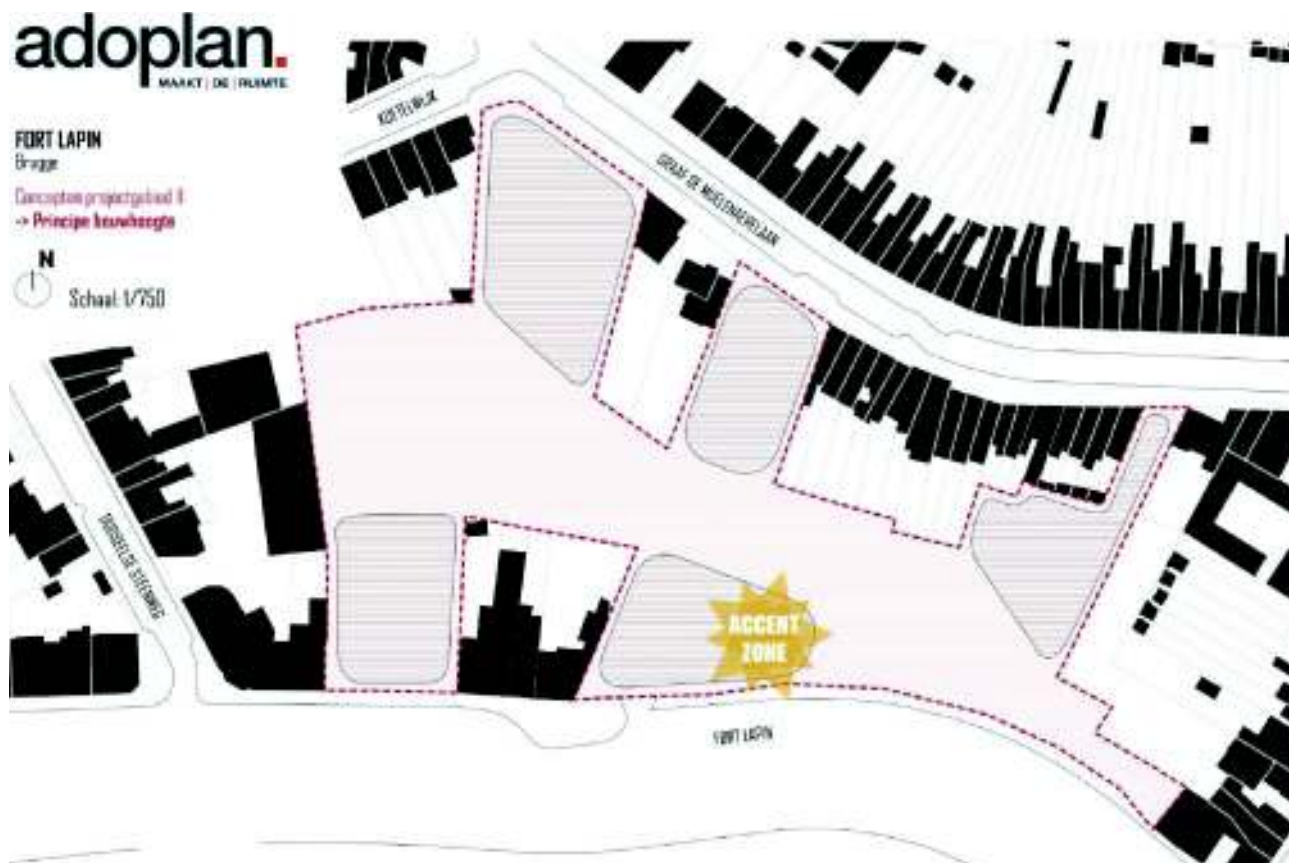


Figuur 53: slim verdichten in de zone voor stedelijk wonen B

Bouwhoogtes

Zoals in de inrichtingsprincipes voorgesteld wordt een algemene bouwhoogte vastgelegd van 3 bouwlagen. Een hoogteaccent wordt voorzien t.h.v. Fort Lapin. Dit markeert de start van de rijbebouwing langs Fort Lapin en heeft een sterke relatie met het buurtparkje.

Het betreft een accent, daarom bedraagt de maximale footprint van het volledige hoogteaccent van 2 bouwlagen 40% van de onderliggende bouwlaag met een absoluut maximum oppervlakte - samengeteld voor beide bouwlagen - van 750 m².



Figuur 54: bouwhoogtes en accentpunten in de zone voor stedelijk wonen B

Autoluwe binnengebieden

Het parkeren wordt aan de rand opgevangen. Om geen verkeer doorheen de projectzone te hebben dienen de bouwvelden langs Fort Lapin via bestaande toegangen langs Fort Lapin ontsloten te worden. De grondgebonden woningen aan de noordzijde dienen via de Graaf de Mûelenaerelaan ontsloten te worden. Hierdoor kan de centrale groene ruimte gevrijwaard blijven van gemotoriseerd verkeer. In functie van de dense rijbebouwing met gebrek aan garages, wordt t.h.v. de Graaf de Mûelenaerelaan een buurtparking voorzien. Er zijn ongeveer 70 langspaarkeerplaatsen in de Graaf de Mûelenaerelaan. Over twee parkeerhavens worden 20 parkeerplaatsen voor de buurt voorzien welke het aanbod verhoogt met ca. 30%. Dit dient als compensatie voor het verdwijnen van de garageboxen. De vooropgestelde buurtparkings in het gebied zullen elk een minimum van 8 publiek toegankelijke parkeerplaatsen voorzien. Dit om het dalend parkeeraanbod door herontwikkeling van de garageboxen te compenseren. De locaties voor de parkeerhavens bevinden zich enerzijds t.h.v. de toegang vanaf de Ter Looigemweg en anderzijds centraal binnen de Graaf de Mûelenaerelaan zodat deze voor de ganse straat gemakkelijk toegankelijk zijn. Dit kadert binnen de planopties om voldoende parkeerplaats te voorzien.



Figuur 55: inrichting parkeervraag tot autoluwe binnengebied in de zone voor stedelijk wonen B

9.3.2 Scenario zone voor stedelijk wonen B

De visie voor dit projectgebied is gesteund op een centrale, groene parkzone welke een maximale doorwaadbaarheid en toegankelijkheid nastreeft. De bebouwing wordt aan de randen van het projectgebied voorzien. Ten zuiden van de parkzone (zijde Fort Lapin) kunnen meergezinswoningen voorzien worden. Ten noorden van de parkzone worden grondgebonden woningen voorzien. De bestaande cluster aan garageboxen zal plaats maken voor een uitbreiding van de parkzone met verbinding naar de Graaf de Mûelenaerelaan. De centrale parkzone wordt ingericht met volwaardige groenstructuren.

Langsheen de ringweg Fort Lapin worden meergezinswoningen voorzien, geënt op de ringweg, deze hebben een bouwhoogte van maximaal 3 bouwlagen met plat dak of 2 bouwlagen met hellend dakvolume. De woningen langsheen de parkzone en de Graaf de Mûelenaerelaan betreffen ééngezinswoningen met een maximale bouwhoogte van 2 bouwlagen met hellend dak. Deze ééngezinswoningen zijn achterliggend steeds voorzien van een private tuinzone. De bebouwing in de ontwerpvisie heeft een totale footprint van ca. 2.683m² en biedt een vloeroppervlakte van ca. 8.340m².

De centrale parkzone wordt maximaal doorvaardbaar ingericht voor langzaam verkeer terwijl gemotoriseerd verkeer niet is toegelaten. Gemotoriseerd verkeer wordt aan de randen van de projectzone opgevangen in daarvoor voorziene parkeerhavens.



Figuur 56: Conceptschemata voor de zone voor stedelijk wonen B

9.4 ZONE VOOR STEDELIJK WONEN C

Het projectgebied wordt volledig ingenomen door een grootschalige detailhandel in lampen en lichtarmaturen. Het projectgebied is gelegen op de kruising van de ringweg Fort Lapin met de Noorweegse kaai en vormt een zichtlocatie langsheen de ringweg van Brugge. De site kent op heden een eerder extensief ruimtegebruik met een handelspan en omliggende gelijkvloerse parkeergelegenheden in open lucht. Het projectgebied heeft een totale oppervlakte van ca. 6.100m² en voegt op heden geen tot weinig ruimtelijke kwaliteit toe aan de omgeving.



Figuur 57: Luchtfoto zone voor stedelijk wonen C Fort Lapin – Noorweegse kaai (Bron: Bing Maps)

9.4.1 Concepten

Maximale doorwaadbaarheid

In de planopties werd de uitbouw van een traag netwerk voorgesteld. Binnen de projectzone werd een trage wegverbinding vanaf Fort Lapin naar de achterliggende groenzones tussen de Noorweegse kaai en de Koolkerkse Steenweg vooropgesteld. Deze connectie laat een rechtstreeks toegang toe naar de bestaande projecten langsheen de Noorweegse kaai. Daarenboven wordt in het projectgebied een trage wegverbinding aangelegd parallel aan Fort Lapin om de Noorweegse kaai en de Koolkerkse Steenweg op een autoluwe manier te verbinden.



Figuur 58: maximale doorwaadbaarheid in de zone voor stedelijk wonen C

Ontharden en vergroenen

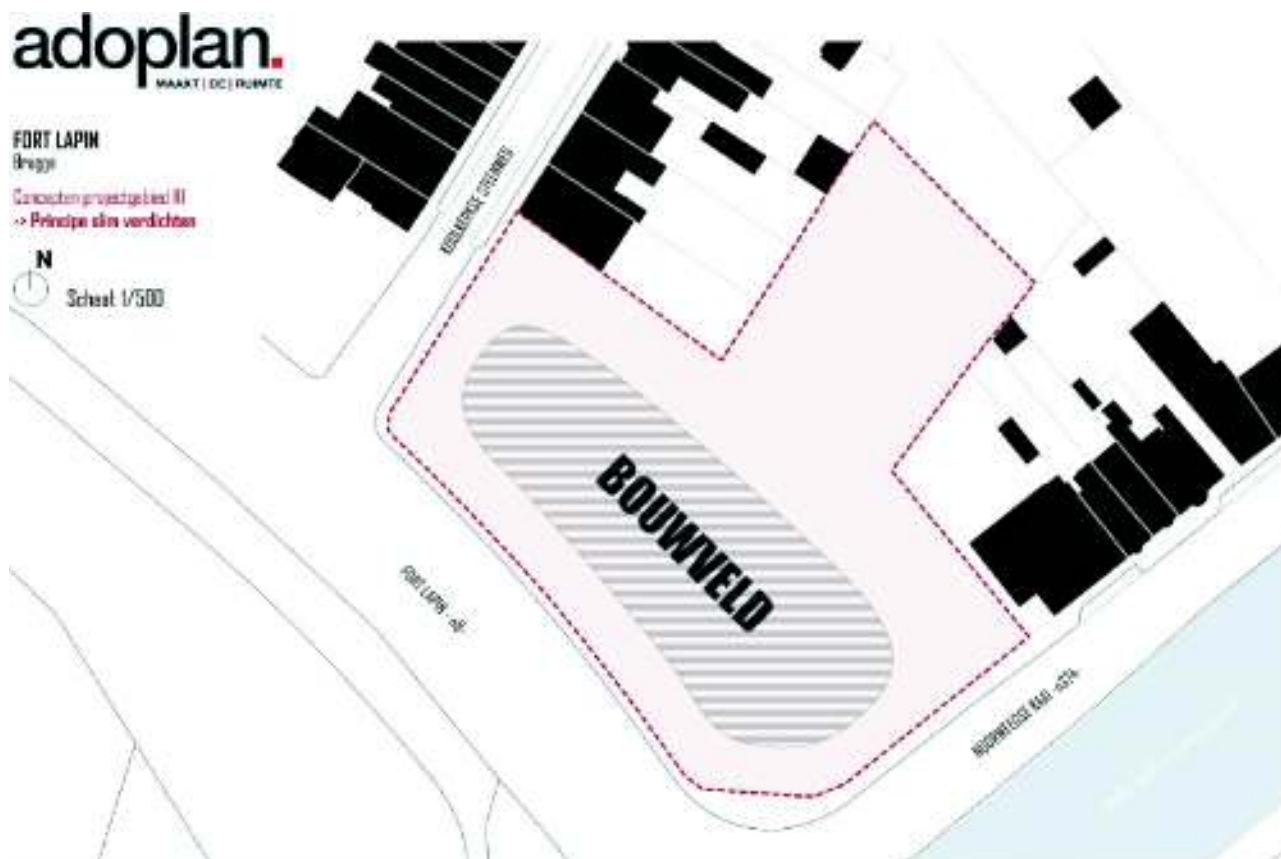
De projectzone heeft een oppervlakte van ca. 6.100 m² welke nagenoeg volledig verhard is t.b.v. de aanwezige winkelfunctie. Achterliggend het bouwveld langsheen de ringweg Fort Lapin, welke een geschatte oppervlakte van 1.500m² zal hebben, wordt een groenruimte ingericht welke gevrijwaard blijft van verharding. In deze groenzone kan enkel een trage wegverbinding gerealiseerd worden in noordoostelijke richting. Naast het bouwveld en beperkte ontsluitingsinfrastructuur wordt het maaiveld maximaal onthard en ingegroend.



Figuur 59: ontharden en vergroenen in de zone voor stedelijk wonen C

Slim verdichten

De bebouwing in de projectzone blijft beperkt tot de eenduidig vastgelegde bouwzone. Deze bebouwing is georiënteerd op de ringweg Fort Lapin en zorgt dat de rest van de projectzone gevrijwaard blijft van bebouwing. Om de façadewerking van het bouwveld tegen te gaan dient de bebouwing in minimaal 2 afzonderlijke volumes gerealiseerd te worden.

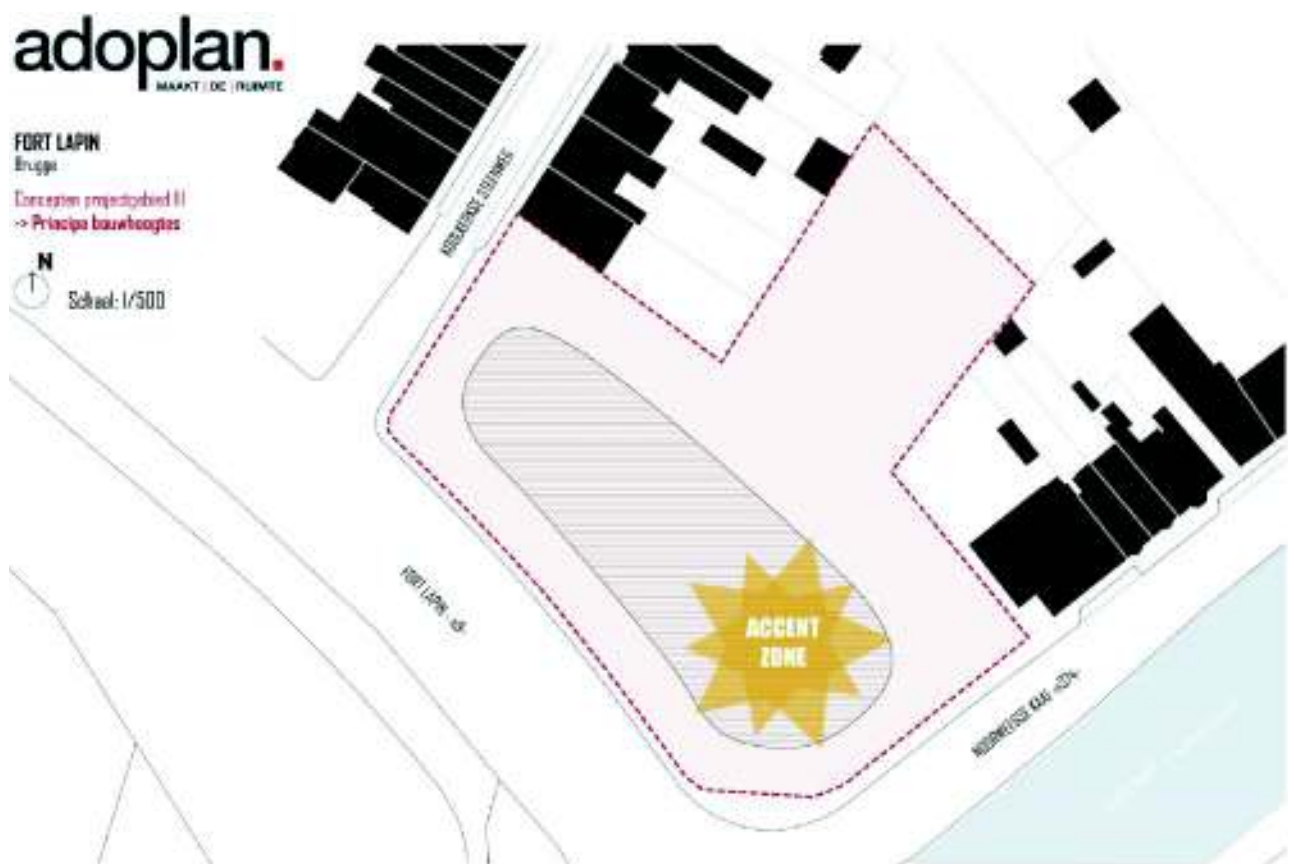


Figuur 60: Slim verdichten in de zone voor stedelijk wonen C

Bouwhoogtes

Zoals in de inrichtingsprincipes voorgesteld wordt een algemene bouwhoogte vastgelegd van 3 bouwlagen. Een hoogteaccent wordt voorzien t.h.v. de kruising van Fort Lapin met de Noorweegse kaai. Dit grootschalig verkeersknooppunt fungeert als zichtlocatie en verantwoordt een hoogteaccent langsheen de ringweg. Het hoogteaccent markeert de grens van Sint-Jozef waarbij geleidelijk wordt overgegaan op de kenmerkende kleinschalige dorpstypologie.

De locatie vormt echter een knooppunt van belangrijke zichtassen van en naar de binnenstad van Brugge, vastgelegd als Unesco Werelderfgoed. Om de visuele impact van dit bouwvolume op de binnenstad te minimaliseren wordt hier slechts een accentpunt van maximaal 1 teruggetrokken bouwlaag toegelaten.



Figuur 61: bouwhoogtes en accentpunten in de zone voor stedelijk wonen C

Autoluwe binnengebieden:

Het parkeren wordt maximaal ondergronds en aan de rand van de projectzone opgevangen. Om de projectzone te vrijwaren van doorgaand verkeer worden aan beide toegangen tot het gebied kleinschalige parkeerhavens ingericht om de commerciële functies in de plint van het gebouw toegankelijk te maken. De overige parkeervraag - hoofdzakelijk door bewoners van de site - wordt ondergronds opgevangen. De toegang langsheen de Noorweegse kaai fungeert als de hoofdtoegang waardoor de parkeerhaven daar het meest aantal parkeerplaatsen zal voorzien.



Figuur 62: inrichting parkeervraag tot autoluwe binnengebied in de zone voor stedelijk wonen C

9.4.2 Scenario zone voor stedelijk wonen C

Het scenario voorziet twee bouwblokken welke georiënteerd zijn op de ringweg Fort Lapin. Deze bouwblokken hebben een commerciële plint met handel en/of diensten en een woonaanbod op niet-gelijkvloerse verdiepingen om een multifunctioneel aanbod te voorzien. De totale footprint aan bebouwing in voorliggend scenario beslaat 925m².

Het bouwblok met de grootste footprint kent een maximale bouwhoogte van 3 bouwlagen. Ook wordt een bouwblok met een kleinere footprint voorzien op de kruising van de Noorweegse kaai en Fort Lapin, welke inspeelt op de zichtlocatie en zal bestaan uit maximaal 3 bouwlagen met een 4^{de} teruggetrokken bouwlaag. Deze bebouwing heeft een totale footprint van ca. 925m² en biedt een BVO van ca. 3000m².

Er wordt bewust gekozen om twee afzonderlijke bouwblokken te realiseren zodat een doorwaadbaarheid vanaf de voorzijde van de bebouwing kan gegarandeerd worden. Deze doorgang wordt voorzien van een trage wegverbinding zodat zacht verkeer de achtergelegen groenzone vlot kan bereiken. Idealiter kent deze groenzone zijn verdere connectie naar de achtergelegen woonwijk(en). De groenzone wordt achterliggend de bouwblokken ingericht met volwaardige groenstructuren en kent eveneens toegangen (uitsluitend voor zacht verkeer) vanaf de Noorweegse kaai en de Koolkerkse Steenweg, zo wordt de doorwaadbaarheid van het park geoptimaliseerd.

Het parkeren wordt maximaal ondergronds en aan de randen van het plangebied opgevangen in kleinschalige parkeerhavens t.h.v. beide toegangen tot het gebied.



Figuur 63: Conceptschets voor de zone voor stedelijk wonen C

9.5 ZONE VOOR KERNGEBONDEN WONEN A

Het projectgebied wordt op heden ingenomen door een lokale aannemer en fietshandelaar. Indien deze activiteiten op termijn eventueel stoppen, kan hier eveneens een wooninbreidingsproject voorzien worden. Het projectgebied heeft een totale oppervlakte van ca. 6.100m² en grenst zowel aan de Koolkerkse Steenweg als aan de Dokwerkersstraat.

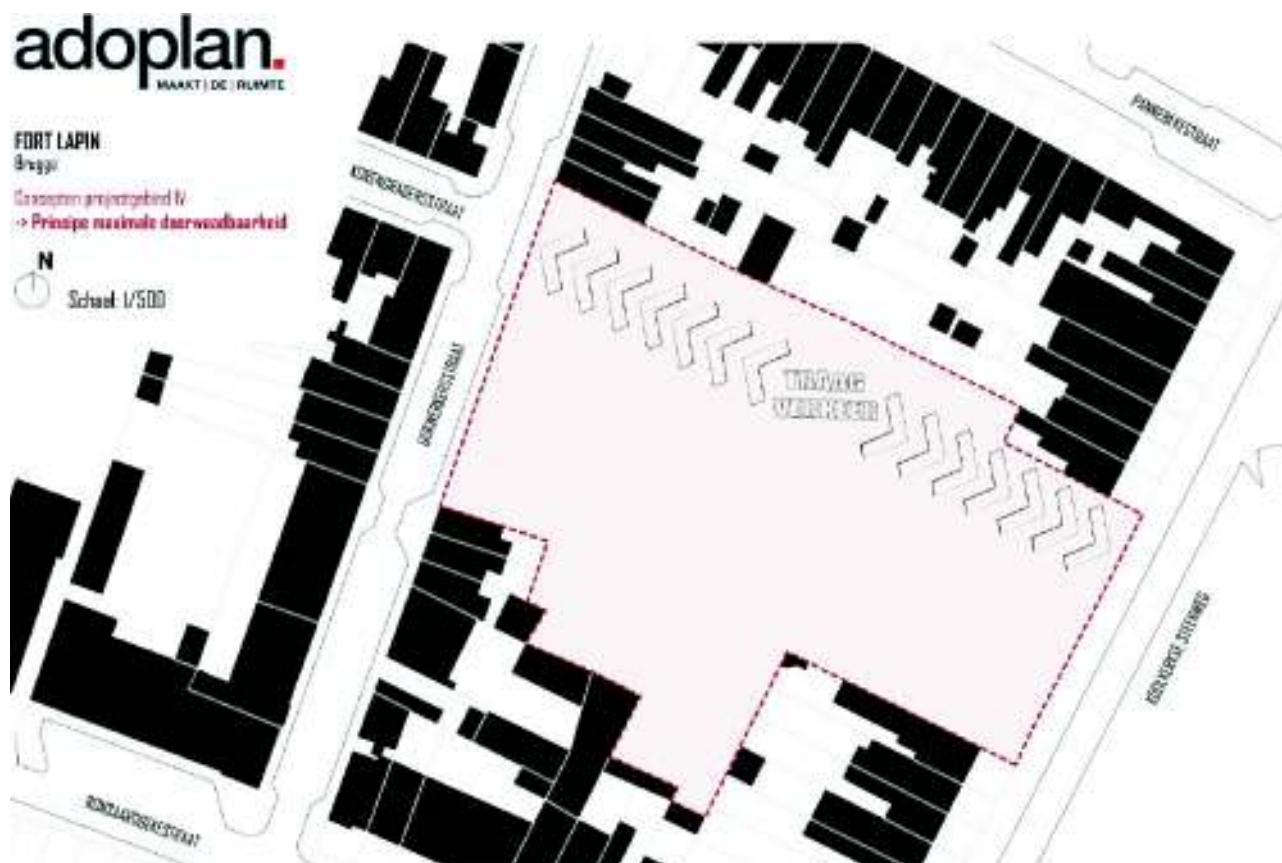


Figuur 64: Luchtfoto zone voor kerngebonden wonen A – site 't Jonck (Bron: Bing Maps)

9.5.1 Concepten

Maximale doorwaadbaarheid

In de planopties werd de uitbouw van een traag netwerk voorgesteld. Binnen deze projectzone werd een oost-westverbinding aangeduid tussen de Dokwerkersstraat en de Koolkerkse Steenweg. Op deze manier kan het project ontsloten worden richting de kern van Sint-Jozef en wordt het traag netwerk tussen Sint-Jozef en de stadskern van Brugge verder uitgebreid. Deze trage wegverbinding wordt ingericht in het verlengde van de Korendragerstraat om de zichtbaarheid van het trage netwerk te verhogen.



Figuur 65: maximale doorwaadbaarheid in de zone voor kerngebonden wonen A

Ontharden en vergroenen

De projectzone heeft een oppervlakte van ca. 6.100 m². Gelet op het privaat bezit is er momenteel geen publiek groen aanwezig. Privaat groen is beperkt tot 2 tuinzones van gezamenlijk 1000 m². Het overige deel is integraal verhard/bebouwd. De ambitie is om minstens 1200 m² publiek groen te realiseren (20% van de oppervlakte) die grotendeels ingevuld wordt in de as tussen Dokwerkerstraat en Koolkerkse Steenweg (lengte as ca. 100 m²). De breedte kan variëren binnen het project. Verdere ontharding t.o.v. de huidige situatie wordt verkregen door ook private tuinzones te voorzien en een semi-publieke groenzone ten zuiden van de centraalgelegen bebouwing te voorzien.



Figuur 66: ontharden en vergroenen in de zone voor kerngebonden wonen A

Slim verdichten

Gelet op de ligging binnen de kern van Sint-Jozef worden geen meergezinswoningen toegelaten. Het dorpse karakter dient behouden te blijven. Eventueel kunnen in het binnengebied stapelwoningen voorzien worden als variatie in de woontypologie binnen Sint-Jozef. Gezien de groene as de noordelijke grens van de projectzone volgt wordt het bouwveld in het zuiden van de projectzone voorzien.



Figuur 67: slim verdichten in de zone voor kerngebonden wonen A

Bouwhoogtes

Zoals in de inrichtingsprincipes voorgesteld wordt een algemene bouwhoogte vastgelegd van 3 bouwlagen. Voor grondgebonden ééngezinswoningen betreft dit maximaal 2 bouwlagen met een hellend dakvolume. Voor stapelwoningen wordt de maximale bouwhoogte vastgelegd op 3 volwaardige bouwlagen met plat dak.

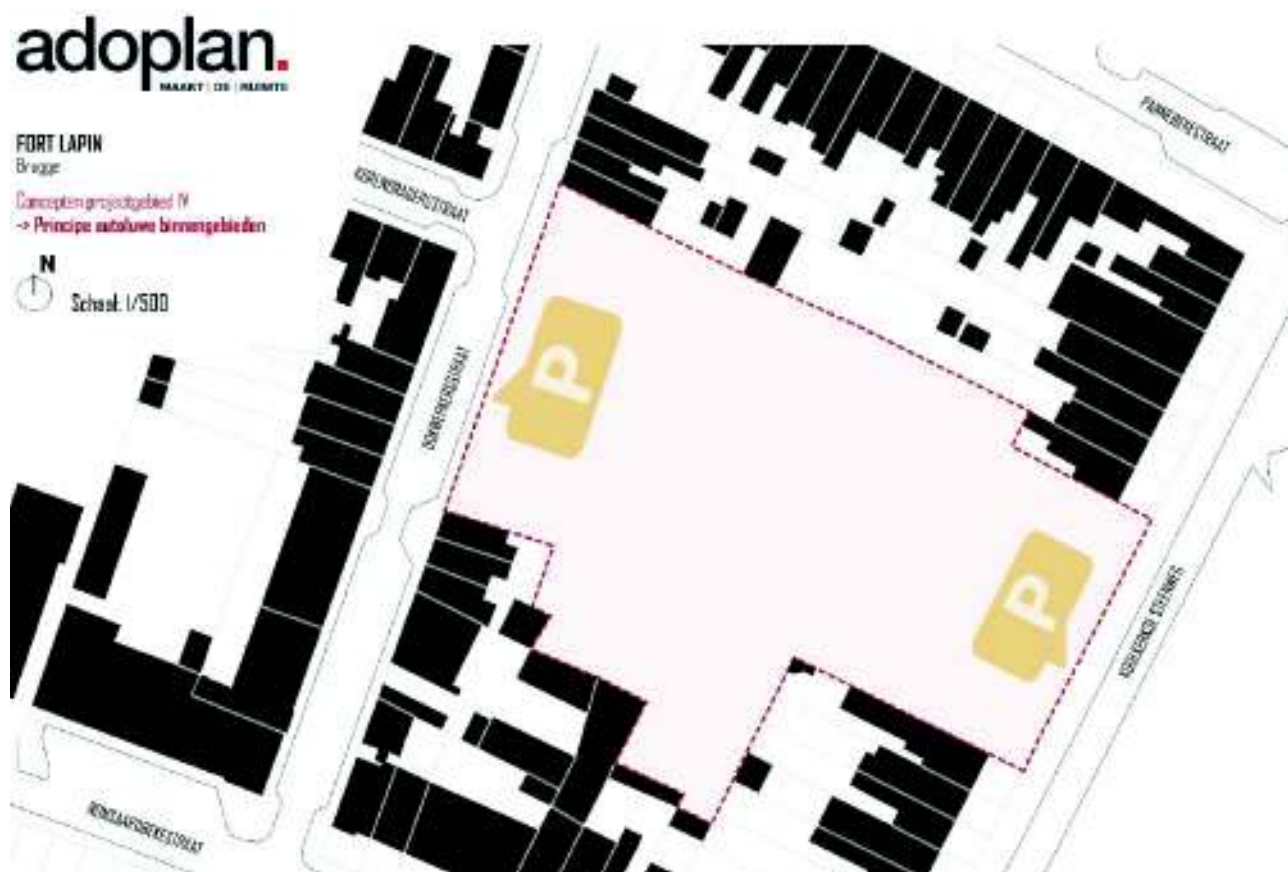
Gelet op de ligging in Sint-Jozef worden hier geen hoogteaccenten voorzien.



Figuur 68: bouwhoogtes zonder accentpunten in de zone voor kerngebonden wonen A

Autoluwe binnengebieden:

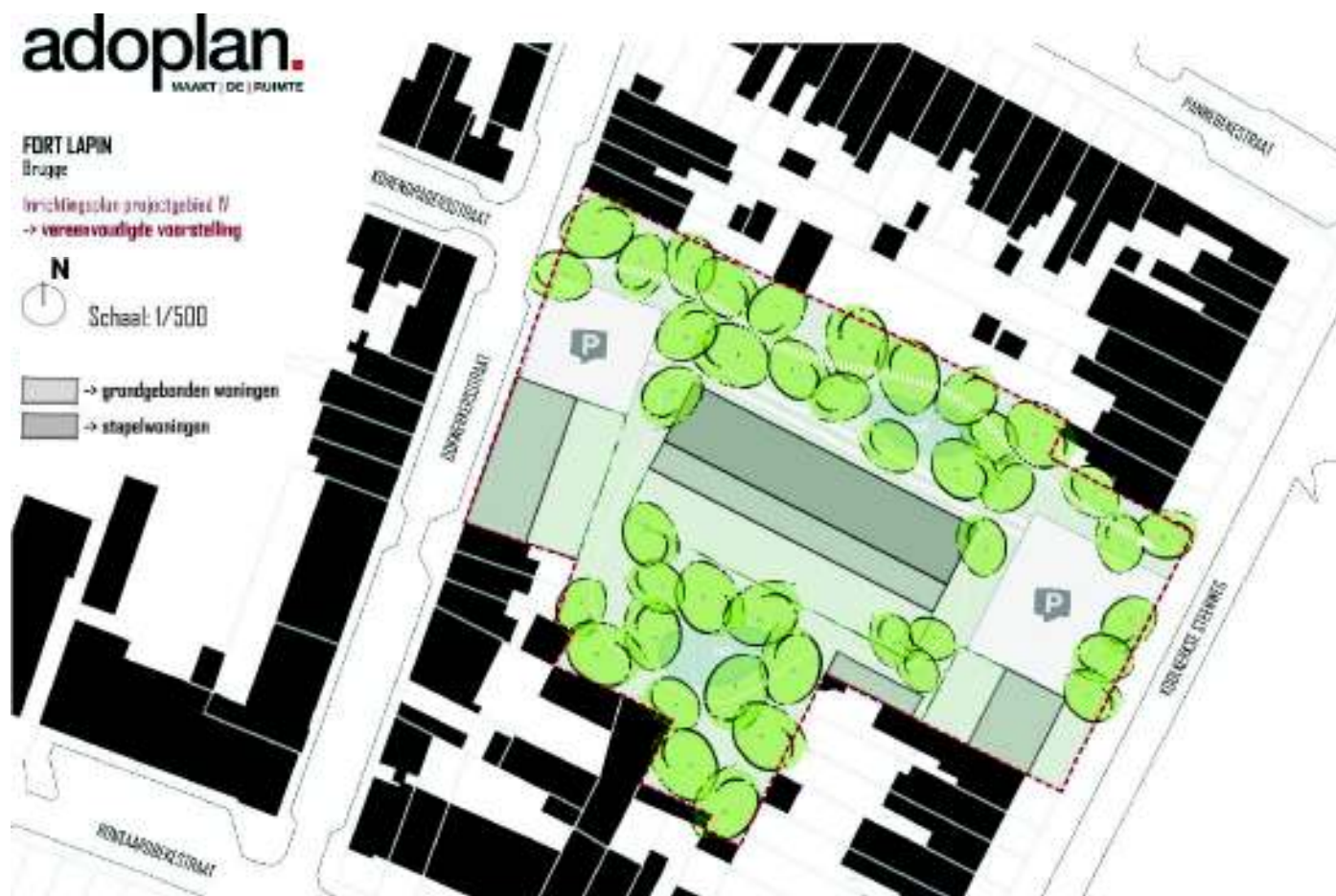
Het parkeren wordt geclusterd opgevangen. Er wordt geen parkeren voorzien op het woonperceel. Het parkeren wordt opgevangen aan de rand ter hoogte van de Koolkerkse Steenweg en/of de Dokwerkersstraat in de vorm van parkeerhavens. Dit leidt er toe dat het binnengebied autoluw kan gehouden worden.



Figuur 69: autoluwe binnengebied in de zone voor kerngebonden wonen A

9.5.2 Scenario zone voor kerngebonden wonen A

Er werd een scenario uitgetekend rekening houdende met de inrichtingsprincipes. Er wordt een onverharde groenas voorzien langsheen de noordgrens van het plangebied in het verlengde van de Korendragersstraat. Zo wordt een eenduidige verbindingsweg ingericht voor langzaam verkeer. Op deze verbindingsweg is geen gemotoriseerd verkeer toegelaten. Langsheen de Dokwerkersstraat en de Koolkerkse Steenweg wordt het woonlint verder uitgebreid. Centraal in het gebied worden stapelwoningen voorzien welke centraal in het groene binnengebied worden ingeplant. De beide toegangen van het plangebied worden voorzien van een parkeerhaven om het parkeren aan de randen van de zone op te vangen. Deze parkeerhavens worden verbonden met een karrenspoor om de stapelwoningen te ontsluiten voor laden en lossen van voertuigen. Dit verbindend karrenspoor is enkel toegankelijk voor de inwoners van de stapelwoningen en laat geen doorgaand verkeer toe. In het zuiden van het plangebied, achterliggend de stapelwoningen, wordt een waterlichaam (wadi) ingericht. Het volledige binnengebied wordt zo verkeersvrij ingericht.



Figuur 70: Conceptschematische voor de zone voor kerngebonden wonen A

10 VERTALING IN GRAFISCH PLAN EN STEDENBOUWKUNDIGE VOORSCHRIFTEN

De doelstellingen en visie van de gewenste ruimtelijke structuur geformuleerd in het RUP moeten juridisch vertaald worden in een grafisch plan en stedenbouwkundige voorschriften. Deze zullen de basis vormen voor de afweging bij een omgevingsvergunningsaanvraag. In dit hoofdstuk wordt toelichting gegeven bij de belangrijkste bestemmingen en voorschriften.

10.1 ZONE VOOR KERNGEBONDEN WONEN

Deze bestemmingszone omvat de kernbebouwing van Sint-Jozef. De wijk wordt gekenmerkt door kleinschalige bebouwing waarbij de woonfunctie domineert. Daarnaast komen ook wijkondersteunende functies voor zoals een kerk, school en lokale handelszaken. Uit de doelstellingen kwam naar voor om de ruimtelijke kwaliteit van de kern te behouden en waar mogelijk te versterken.

De zone wordt in het RUP bestemd voor wonen en woonondersteunende functies op wijkniveau. De woonondersteunende functies dienen beperkt te blijven tot kleinschalige buurtondersteunende functies en diensten. Bij de woonondersteunende functies dient steeds minstens een woongelegenheid voorzien te worden.

Om de kleinschalige typologie en het karakter van de wijk te behouden worden volgende voorschriften geformuleerd:

- Meergezinswoningen zijn niet toegelaten met uitzondering van het vervangen van bestaande, vergunde meergezinswoningen. Meergezinswoningen leiden immers tot een grotere korrel waarbij meerdere woningen afgebroken worden en tot een grotere bezettingsgraad van de percelen. Collectieve woonvormen (zoals co-housing) kunnen wel worden toegelaten omdat de stad ook dergelijke nieuwe woonvormen voldoende mogelijkheden wil geven.
- De bouwhoogte wordt beperkt tot 2 bouwlagen. Omwille van het bewaarde karakter van de wijk wordt een hellend dakvolume verplicht.

Er worden bijkomend voorschriften opgesteld over de terreinbezetting en de bouwdiepte. Het is hierbij van belang dat de woonkwaliteit gegarandeerd blijft.

10.2 ZONE VOOR STEDELIJK WONEN A

Op de huidige detailhandelssite kan op termijn een nieuw gemengd project gerealiseerd worden. De voorschriften formuleren een aantal randvoorwaarden i.f.v. een kwalitatief project en i.f.v. de inpasbaarheid in de omgeving.

Op basis van de inrichtingsprincipes en concepten worden volgende krachtlijnen vastgelegd in de stedenbouwkundige voorschriften.

Maximale doorwaadbaarheid

Op het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften wordt vastgelegd dat er een verbinding voor traag verkeer moet aangelegd worden doorheen het gebied tenminste vanaf de Dudzeelse Steenweg naar de Havenstraat en Fort Lapin.

Ontharden en vergroenen

In de stedenbouwkundige voorschriften zal opgenomen worden dat elke omgevingsvergunningsaanvraag afzonderlijk minstens 30% groen dient te voorzien. Meerdere groenruimten zijn maximaal aaneengesloten en zijn onderling verbonden met trage verbindingen. De groenruimten kunnen zowel publiek, semi-publiek of privaat groen betreffen. Minstens de helft van de groenruimten dient publiek of semi-publiek voorzien te worden.

Elke omgevingsvergunningsaanvraag dient afzonderlijk aan te tonen hoe het hier aan bijdraagt en hoe het aansluiting maakt op groenvoorzieningen in aanpalende mogelijke omgevingsvergunningsaanvragen om tot een samenhangende groenruimte te komen. Bij omgevingsvergunningsaanvragen worden collectieve tuinen of publiek toegankelijke groenvoorzieningen maximaal gekoppeld aan de tuinen van bestaande rijwoningen binnen deze zone.

Slim verdichten

In het projectgebied worden verschillende bouwvelden ingetekend. Deze bouwvelden kunnen worden ingevuld met zowel meergezinswoningen als ééngezinswoningen gezien het een stedelijke site betreft. Er wordt een bebouwbare oppervlakte vastgelegd van 40%. Nieuwe bebouwing houdt een minimale afstand van 10 m t.o.v. achterkavel- en zijkavelgrens van aanpalende percelen, met uitzondering om aan te sluiten op bestaande bebouwing op de rand van de projectzone.

Bouwhoogtes

Zowel voor ééngezinswoningen als voor meergezinswoningen wordt een maximale bouwhoogte van 3 bouwlagen vooropgesteld. In geval aansluitend op andere bebouwing kan afgeweken worden om een harmonieuze overgang mogelijk te maken met de aanpalende gebouwen. Centraal in de projectzone alsook t.h.v. de toegang langsheen de Havenstraat en t.h.v. de kruising Krommestraat/Dudzeelse Steenweg kan een hoogteaccent tot 5 bouwlagen worden toegelaten. Het betreft een accent, daarom bedraagt de maximale footprint van het volledige hoogteaccent van 2 bouwlagen 40% van de derde bouwlaag. Een hoogteaccent bestaande uit respectievelijk 1 of 2 extra bouwla(a)g(en) heeft een totale maximum bruto oppervlakte van 375m² of 750m². De hoogteaccenten worden aangeduid op het grafisch plan.

Autoluwe binnengebieden

In de voorschriften wordt aangeduid dat het parkeren voor zowel de grondgebonden woningen als de meergezinswoningen gebundeld moet opgevangen worden. Voor de meergezinswoningen wordt dit verplicht ondergronds opgevangen. De bovengrondse parkeerhavens, enkel toegelaten t.h.v. de Dudzeelse Steenweg en Fort Lapin, worden op het grafisch plan aangeduid. Er wordt geen parkeernorm in het RUP voorzien. De

gemeentelijke stedenbouwkundige verordening waarin een parkeernorm voorzien is, is van toepassing.

10.3 ZONE VOOR STEDELIJK WONEN B

Deze zone is bestemd voor de woonfunctie en verschillende andere functies zoals diensten, kleinschalige detailhandel, kleinschalige kantoren, recreatie, verblijfsrecreatie, gemeenschaps- en openbaar nutsvoorzieningen, etc. Gelet op het stedelijke karakter van deze zone kunnen ook andere functies dan de woonfunctie worden toegelaten. Detailhandel dient kleinschalig te blijven en een buurtverzorgende rol te vervullen. Detailhandel kan geen significante mobiliteit genereren. Ook kantoren dienen kleinschalig te blijven waarbij geen significante mobiliteitsimpact wordt veroorzaakt. Betreffende de bedrijvigheid gaat het over bedrijvigheid met beperkte oppervlakte die zich inpast in de bebouwingstypologie van de onmiddellijke omgeving. De activiteiten mogen geen of slechts zeer beperkte hinder veroorzaken voor omgeving.

Gelet op de overgang naar het kleinschalig woonweefsel van Sint-Jozef worden meergezinswoningen in dit bouwblok enkel toegelaten in deze zone.

Naast de onderstaande algemene voorschriften worden twee projectzones vastgesteld waarbinnen bijkomende inrichtingsvoorschriften van kracht zijn. Dit om de gewenste inrichting van dit binnengebied maximaal te begeleiden.

Inplanting bebouwing

Voor bebouwing is de bestaande bouwlijn richtinggevend en geldt als uiterste voorbouwlijn. De eventuele strook op het perceel tussen de voorliggende rooilijn en de voorbouwlijn dient ingericht te worden als voortuinstrook met inbegrip van toegang en eventuele oprit. Bij de herontwikkeling van de projectgebieden kunnen nieuwe rooilijnen bepaald worden.

Volume bebouwing


Het maximaal toegelaten gabarit van de hoofdgebouwen bestaat uit maximaal 3 bouwlagen met een hellend dak (dakbasis hellende daken max. 10 meter hoog). De bouwdiepte bedraagt max. 15m op gelijkvloerse verdieping en max. 12m op niet-gelijkvloerse verdiepingen. De bouwdiepte bij meergezinswoningen bedraagt voor alle bouwlagen max. 15 meter (inclusief terrassen).

Inrichting niet-bebouwde perceelsdelen


De niet-bebouwde perceelsdelen dienen een groen karakter te hebben. Vrijstaande bijgebouwen in de tuin zijn toegelaten op voorwaarde dat deze in relatie staan tot de woonfunctie.

De niet-bebouwde perceelsdelen mogen max. 30% verhard worden. Ondergrondse constructies tellen eveneens mee als verharde ruimte.

10.3.1 Projectzone-West in stedelijk wonen B

De projectzone heeft als bestemming deze van de onderliggende zone, namelijk enerzijds langs de Graaf de Mûelenaerelaan (artikel 1.1) en anderzijds langs Fort Lapin (artikel 3.1). Binnen de aanduiding in overdruk () kan ook gekozen worden voor de bestemming cfr. artikel 3.1. De bestemmingsvoorschriften van de onderliggende zone blijven steeds van kracht.

Bij een omgevingsvergunningsaanvraag dient steeds een inrichtingsstudie gevoegd te worden.

Het maximale bebouwingspercentage bedraagt 40%. Bij de niet-bebouwde perceelsdelen wordt een maximale doorwaadbaarheid voor traag verkeer, een maximaal ontharden en vergroenen en een gemeenschappelijke buitenruimte vooropgesteld (zie overdruk ).

Maximale doorwaadbaarheid

De indicatief aangeduide voetgangers- en fietsverbindingen moeten gerealiseerd worden waarbij doorgaande gemotoriseerd verkeer tussen de Graaf de Mûelenaerelaan en Fort Lapin niet is toegelaten.

Ontharden en vergroenen

De niet-bebouwde percelen kunnen daarentegen voor maximaal 30% verhard worden. Aanwezige ondergrondse constructies worden meegerekend in deze verharde oppervlakte.


Gemeenschappelijke buitenruimte

Er dient een samenhangende publieke ruimte aanwezig te zijn tussen Fort Lapin en Graaf de Mûelenaerelaan, dit in de vorm van een publiek plein/park. De onverharde delen worden daarbij groen ingericht. Bouwvolumes dienen zich op dit park te richten waardoor een gerichte inplanting van de gebouwen zorgt voor het ontstaan van een autovrij binnengebied.


Autoluwe binnengebieden

Het parkeren dient integraal ondergronds opgevangen te worden. Ter hoogte van de indicatieve aanduiding parkeerhaven (zie artikel 19) dient een parkeerhaven gerealiseerd te worden waarbij min. 8 plaatsen voorzien worden die publiek toegankelijk zijn. De fietsbergingen dienen inpandig en op het maaiveldniveau voorzien te worden.

10.3.2 Projectzone-Oost in stedelijk wonen B

De projectzone heeft als bestemming deze van de onderliggende zone, namelijk enerzijds langs de Graaf de Mûelenaerelaan (artikel 1.1) en anderzijds langs Fort Lapin hetzij artikel 3.1, hetzij artikel 10.1. Binnen de aanduiding in overdruk () kan ook gekozen worden voor de bestemming cfr. artikel 3.1. Binnen de contour van de stedelijke groenzone (zie artikel 9) is dit enkel mogelijk op voorwaarde dat binnen de projectzone het toegelaten bebouwingspercentage niet overschreden worden en nog steeds een samenhangende stedelijke groenzone van min. 3000m² gerealiseerd wordt. De bestemmingsvoorschriften van de onderliggende zone blijven dus steeds van kracht.

Bij een omgevingsvergunningsaanvraag dient steeds een inrichtingsstudie gevoegd te worden.

Het maximale bebouwingspercentage bedraagt 30%. Bij de niet-bebouwde perceelsdelen wordt een maximale doorwaadbaarheid voor traag verkeer, een maximaal ontharden en vergroenen en een gemeenschappelijke buitenruimte vooropgesteld (zie overdruk ).

Maximale doorwaadbaarheid

De indicatief aangeduide voetgangers- en fietsverbindingen moeten gerealiseerd worden waarbij doorgaande gemotoriseerd verkeer tussen de Graaf de Mûelenaerelaan en Fort Lapin niet is toegelaten.

Ontharden en vergroenen

De niet-bebouwde percelen kunnen daarentegen voor maximaal 30% verhard worden. Aanwezige ondergrondse constructies worden meegerekend in deze verharde oppervlakte. Binnen de projectzone moet een samenhangende, kwalitatieve stedelijke groenzone van min. 3000m² gerealiseerd worden.

Gemeenschappelijke buitenruimte

Er dient een samenhangende publieke ruimte aanwezig te zijn tussen Fort Lapin en Graaf de Mûelenaerelaan, dit in de vorm van een publiek plein/park. De onverharde delen worden daarbij groen ingericht. Bouwvolumes dienen zich op dit park te richten waardoor een gerichte inplanting van de gebouwen zorgt voor het ontstaan van een autovrij binnengebied.

Autoluwe binnengebieden

Het parkeren dient integraal ondergronds opgevangen te worden. Ter hoogte van de indicatieve aanduiding parkeerhaven (zie artikel 19) dient een parkeerhaven gerealiseerd te worden waarbij min. 8 plaatsen voorzien worden die publiek toegankelijk zijn. De fietsbergingen dienen inpandig en op het maaiveldniveau voorzien te worden.

10.4 ZONE VOOR STEDELIJK WONEN C

Op de huidige detailhandelssite langsheen de ringweg kan op termijn een nieuw gemengd project gerealiseerd worden. De voorschriften formuleren een aantal randvoorwaarden i.f.v. een kwalitatief project en i.f.v. de inpasbaarheid in de omgeving.

Maximale doorwaadbaarheid

Op het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften wordt vastgelegd dat er een verbinding voor traag verkeer moet aangelegd worden loodrecht op de ringweg Fort Lapin in noordoostelijke richting doorheen de groenzone richting achterliggende percelen. Daarnaast kunnen ook ondergeschikte verbindingen aangelegd worden. Deze worden niet verordenend vastgelegd maar kunnen via een inrichtingsstudie die bij een omgevingsvergunningsaanvraag gevoegd wordt, bepaald worden.

Ontharden en vergroenen

Op het grafisch plan wordt een groenzone aangeduid waarmee bij de realisatie van de projecten moet rekening gehouden worden. Binnen de zone dient er minstens 30% groen voorzien te worden met inbegrip van de op het grafisch plan aangeduide stedelijke groenzone. Hierdoor wordt het gebied onthard t.o.v. de bestaande situatie en wordt bij realisatie van de indicatieve groenas een groene corridor gecreëerd.

Slim verdichten

Langs de ringweg Fort Lapin wordt een voorbouwlijn vastgelegd waarbij rekening wordt gehouden om minimaal 8m afstand te houden vanaf de rooilijn Fort Lapin. De invulling van dit bouwveld dient, gezien de uitgesproken zichtlocatie, door meergezinswoningen te gebeuren. Er wordt in de voorschriften vastgelegd dat de bebouwing ten minste uit twee bouwvolumes dient te bestaan. Zo wordt de trage wegverbinding vanaf Fort Lapin gegarandeerd. De bouwhoogte van de meergezinswoningen varieert waarbij enkel een hoogteaccent wordt toegelaten op het gebouw dichtstbijzijnd het kruispunt van de Noorweegse Kaai en Fort Lapin. De overige meergezinswoning blijft beperkt tot 3 bouwlagen. Dit laat een geleidelijke overgang naar het bestaand woonweefsel van de kern van Sint-Jozef toe. Er wordt geen dichtheid opgelegd maar wel minimumnormen voor breedte en dieptes van de meergezinswoningen. Meergezinswoningen hebben een maximale diepte van 20 m. Het bouwveld dient steeds een afstand van minimaal 10 m tot de bebouwing in de Koolkerkse Steenweg en minimaal 20 m tot de bebouwing in de Noorweegse kaai te garanderen. Daarnaast dient er een minimale afstand van 15m tussen de gebouwen te bestaan.

Bouwhoogtes

Voor de meergezinswoningen wordt een maximale bouwhoogte van 3 bouwlagen vooropgesteld. Op de kruising van Fort Lapin met de Noorweegse kaai kan een beperkt architecturaal accentpunt voorzien worden van 1 bijkomende, teruggetrokken bouwlaag. Het hoogteaccent is gelijk aan 75% de bebouwde oppervlakte van het gebouw, welke een bruto vloeroppervlakte heeft van maximaal 400m². Het accentpunt, bestaande uit 1 bouwlaag, heeft bijgevolg een maximale bvo van 300m².

Autoluwe binnengebieden

De projectzone wordt maximaal gevrijwaard van auto's. In de voorschriften wordt aangeduid dat het parkeren gebundeld moet opgevangen worden. Voor de meergezinswoningen wordt dit verplicht ondergronds opgevangen. Op het grafisch plan wordt een aanduiding gemaakt van de toegangen voor gemotoriseerd verkeer. Deze toegangen worden beiden minimaal voorzien van een kleinschalige parkeerhaven. De toegang vanaf de Noorweegse kaai heeft daarenboven ook een toegang tot de ondergrondse parkeergarage. De toegang vanaf de Koolkerkse Steenweg kan indien nodig ook voorzien worden van een toerit naar de ondergrondse parkeergarage. Er wordt geen parkeernorm in het RUP voorzien. De gemeentelijke stedenbouwkundige verordening waarin een parkeernorm voorzien is, is van toepassing.

10.5 ZONE VOOR KERNGEBONDEN WONEN A

Het huidige terrein wordt grotendeels ingenomen door een aannemersbedrijf. Bij het eventueel stopzetten van de activiteiten is het wenselijk de site op te waarderen tot een kwalitatief woonproject met publieke groenzones.

Op basis van de inrichtingsprincipes, concepten en scenario's worden volgende krachtlijnen vastgelegd in de stedenbouwkundige voorschriften.

Maximale doorwaadbaarheid

Op het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften wordt vastgelegd dat er een verbinding voor traag verkeer moet aangelegd worden tussen de Dokwerkersstraat en Koolkerkse Steenweg. Deze verbinding wordt maximaal conflictvrij van gemotoriseerd verkeer ingericht.

Ontharden en vergroenen

In de stedenbouwkundige voorschriften wordt aangegeven dat er minstens 1200 m² publiek groen moet gerealiseerd worden. Dit groen moet tenminste de Dokwerkersstraat met de Koolkerkse Steenweg verbinden. De exacte locatie wordt niet vastgelegd. Het moet mogelijk zijn afhankelijk van het ontwerp met deze groene as te kunnen schuiven.

Slim verdichten

In het uitgewerkte scenario werden 20 woonentiteiten ingetekend. Dit betekent een woondichtheid van ca. 34 woningen per ha. Deze dichtheid is in overeenstemming met de omgeving en laat toe voldoende ruimtelijke kwaliteit te genereren. Er wordt een woondichtheid opgelegd van max. 35 woningen/ha. De woontypologie betreft grondgebonden woningen of stapelwoningen.

Bouwhoogtes

De bouwhoogte wordt vastgelegd op max. 3 bouwlagen. Dit kan gaan om 2 bouwlagen met een (hellend) dakvolume of 3 volwaardige bouwlagen met plat dak.

Autoluwe binnengebieden

In de voorschriften wordt aangegeven dat het parkeren gebundeld moet opgevangen worden. Dit kan ter hoogte van de Koolkerkse Steenweg en/of de Dokwerkersstraat. Doorgaand gemotoriseerd verkeer door het plangebied moet onmogelijk gemaakt worden. Er wordt geen parkeernorm in het RUP voorzien. De gemeentelijke stedenbouwkundige verordening waarin een parkeernorm voorzien is, is van toepassing.

10.6 ZONE VOOR GEMEENSCHAPSVOORZIENINGEN

Het gebied is bestemd als gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen. De aanwezige zones betreffen de kerk, de basisschool 'De Kromme' en parochiezaal 'De Korf', de basisschool 'De Pannebeke' en het voormalig politiecommissariaat. Ze blijven behouden in het RUP. Voor iedere locatie worden

afzonderlijke inrichtingsvoorschriften opgemaakt in overeenkomst met de ruimtelijke mogelijkheden en wensen.

De voorschriften worden zo opgesteld dat deze gemeenschapsvoorzieningen zonder beperkingen kunnen worden bestendigd in de toekomst. Daarnaast wordt een nabestemming vastgelegd voor de verschillende locaties wanneer de gemeenschapsvoorzieningen worden stopgezet.

10.7 OVERDRUK: ZONE VOOR OMGEVING PANNEBEKE

Voorliggend overdrukzone 'zone voor omgeving Pannebeke' heeft als ondergrond het artikel 1.1 'zone voor kerngebonden wonen', dan wel het artikel 5.1 'zone voor gemeenschapsvoorzieningen'. De bestemmingsvoorschriften van deze artikels blijven onverminderd van kracht.

Met het oog op een herinrichting van de bestaande basisschool 'De Pannebeke' wordt de mogelijkheid gegeven om een ruimtelijke herinrichting te voorzien van de zone waarbij de niet-gebruikte perceelsdelen t.b.v. de onderwijsinstelling een nabestemming volgens artikel 1.1 kunnen krijgen (kerngebonden wonen). Afhankelijk van de inrichting kan dit voor maximaal de helft van de deelzone 5C.

Het bebouwingspercentage binnen de zone bedraagt maximaal 40%. De maximale woondichtheid bedraagt 35 woningen per ha. De onbebouwde ruimte dient voor minstens 50% onverhard en groen ingericht te worden en dient publiek toegankelijk te zijn.

10.8 ZONE VOOR OPENBARE WEGENIS

Deze bestemmingszone beslaat de wegen en al dan niet verharde pleinen met openbaar karakter met een functie voor lokaal verkeer, voor het verblijven en voor de ontsluiting van de aanliggende en nabijgelegen gronden. Naast de openbare wegenis beslaat deze ook de aanhorigheden van de wegeninfrastructuur. Er dient altijd en overal gestreefd te worden naar een kwalitatieve inrichting van de openbare weg, die is aangepast aan de functie en categorisering van de weg.

De voorschriften maken het mogelijk de inrichting van de openbare wegenis te bestendigen in de toekomst.

10.9 ZONE VOOR PRIVAAT PARKEREN

De bestemmingszone is bestemd als zone voor privaat parkeren, al dan niet overdekt. De zone bestaat minimaal uit enkele (al dan niet overdekte) parkeerplaatsen en een toegang welke als toe- en uitrit fungeert. De zone voor privaat parkeren dient vlot bereikbaar te zijn zonder daarbij hinder te veroorzaken voor andere weggebruikers en omwonenden.

Het vastleggen van bestemmingsvoorschriften zorgt dat deze locaties kunnen worden bestendig in de toekomst.

10.10 ZONE VOOR WATERWEG

Deze zone volgt de bestemmingsvoorschriften van het gewestplan Brugge-Oostkust (KB 07/04/1977 en wijzigingen).

Er wordt gekozen om de bestemmingsvoorschriften van het gewestplan te volgen om twee onderschreven redenen:

- De Vlaamse waterweg bracht d.d. 29.03.2022 advies uit waarbij de suggestie werd gegeven om de plancontour van het voorliggend RUP in te perken zodat de Brugse stadsvaart niet wordt opgenomen binnen de contour van het RUP. Dit om de mogelijkheden bij een toekomstige aanpassing van het tracé niet te beperken.
- De inperking van de plancontour waarbij de Brugse stadsvaart niet wordt opgenomen in de plancontour van het RUP zorgt ervoor dat een restdeel ('snipper') van het BPA Fort Lapin blijft vigeren. Dit is geen wenselijke ruimtelijke juridische context.

Gebaseerd op de bovenstaande punten werd beslist om de plancontour van het RUP niet te wijzigen en dus de Brugse stadsvaart te behouden binnen voorliggend RUP. Echter worden de stedenbouwkundige voorschriften teruggebracht tot deze van het voordien vigerende gewestplan. Dit om de mogelijkheden bij toekomstige werken aan de stadsvaart niet te beperken.

10.11 ZONE VOOR VOORTUINSTROOK

Uit participatiemomenten met de inwoners van Sint-Jozef blijkt dat de omwonenden de voortuinen maximaal willen behouden. Deze zijn typerend voor de wijk en behouden/versterken het groene karakter van de omgeving. Deze dienen zo maximaal mogelijk onverhard en vergroend te zijn. In deze zone zijn enkel grasperken, groen en constructies met een maximumhoogte van 90cm toegelaten. Verhardingen zijn enkel mogelijk als toegangspad tot de voordeur, een pad langs de voorgevel en een oprit tot een bestaande vergunde garage. Via deze voorschriften wordt de typerende beeldkwaliteit van de wijk Sint-Jozef bewaard.

10.12 INDICATIEVE AANDUIDING: FIETS- EN VOETGANGERSVERBINDING

In functie van de uitbouw van een traag netwerk en het leggen van functionele relaties moeten op verschillende plaatsen verbindingen gerealiseerd worden uitsluitend voor de zachte weggebruiker.

De indicatieve aanduiding duidt aan waar een functionele zachte wegverbinding wenselijk is zonder hierbij het traject volledig vast te leggen. De indicatieve aanduiding duidt de elementen aan welke dienen te worden verbonden met behoud van enige flexibiliteit op vlak van inplanting.

10.13 INDICATIEVE AANDUIDING: PARKEERSTRAAT

Om functionele relaties te leggen worden in het binnengebied tussen de Graaf de Mûelenaerelaan en Ronsaardbekestraat verbindingen gerealiseerd voor de ontsluiting van de zones voor privaat parkeren. Deze verbindingen kunnen gebeuren tussen verschillende zones voor privaat parkeren om de efficiëntie van ontsluiting te bevorderen.

Daarnaast is de voornaamste reden niet het beter ontsluiten van de bestaande garageclusters, maar om een ontsluiting aan de achterkant van die percelen mogelijk te maken.

In tegenstelling tot het BPA Fort Lapin worden deze parkeerstraten niet meer gedetailleerd vastgelegd omdat meer flexibiliteit geboden wordt met een indicatieve aanduiding.

10.14 INDICATIEVE AANDUIDING: GROENAS

De groenas wordt ingetekend om een functionele relatie te creëren tussen enerzijds artikel 4 'zone voor stedelijk wonen C' en de achterliggende onbebouwde percelen welke uitgeven op de woonontwikkelingen rond het Hanzepark en de Christine D'haenstraat. Anderzijds ontstaat een verbinding tussen art. 3A 'projectzone-West' en art. 3B 'projectzone-Oost'. Dit verhoogt de toegankelijkheid en de doorwaadbaarheid van het gebied.

De verbindingsweg kent een maximaal groene inrichting heeft een gemiddelde breedte van 10 meter. De verbindingsweg is uitsluitend voorzien voor langzaam verkeer, er is geen gemotoriseerd verkeer toegelaten.

De groene verbindingsweg wordt maximaal gevrijwaard van verhardingen. Benodigde ontsluitingsinfrastructuur wordt wenselijk aangelegd in semi-verharding zodat de impact op de waterhuishouding wordt geminimaliseerd.

10.15 STEDELIJKE GROENZONE (GRONDVLAKE EN OVERDRUK)

Deze zone moet een groene inrichting krijgen zodat ze een rol kunnen vervullen als groengebied, infiltratie- en buffergebied, maar ook als recreatief en verblijfsgebied voor buurtbewoners en/of school. Bij de inrichting wordt speciale aandacht besteed aan de relatie met de bebouwing en functies rondom.

De inrichting van de groenzone is gericht op verblijfskwaliteit en toegankelijkheid waar speciale aandacht besteed wordt aan de relatie van de groenzone met de aangrenzende

bebouwing en omliggende functies. Om de verblijfskwaliteit te verhogen wordt gezocht naar een samenhang van openheid en geslotenheid, zichtassen en verschillende sferen in de groenzone.

Alle werken die betrekking hebben op de inrichting van het gebied als groenzone of op de verbetering van de waterhuishouding, zijn toegelaten. Wijzigingen die invloed uitoefenen op de waterhuishouding moeten steeds kaderen binnen de globale problematiek van de waterbeheersing in de omgeving.

Verharding is enkel toegelaten in functie van de ontsluiting van de verblijfsfuncties en in functie van de verplicht te realiseren fiets- en voetgangersverbindingen.

10.16 GEBOUWEN MET ARCHITECTUURHISTORISCHE WAARDE

Deze bestemming legt gebouwen vast die een hoge architectuurhistorische waarde hebben. Onder gebouwen met architectuurhistorische waarde worden gebouwen of constructies verstaan die zich onderscheiden in hun omgeving.

Gezien het historisch karakter van de wijk Sint-Jozef zijn verschillende desbetreffende gebouwen terug te vinden. Deze typeren de voormalige arbeiderswijk en worden wenselijk behouden.

Alle toegelaten werken, handelingen en wijzigingen moeten in functie staan van een maximaal behoud van het authentieke karakter en de architectuurhistorische waardevolle elementen (zowel exterieur als interieur).

Door het vastleggen van deze bestemming wordt de beeldkwaliteit en architecturale waarde van deze gebouwen bewaard en bestendigd in de toekomst.

10.17 ZONE MET STADLANDSCHAPPELIJKE WAARDE

Gebouwen, behorende tot een rij/groep, die in hun geheel een stadslandschappelijke waarde bezitten en die zeer beeldbepalend zijn voor het straatbeeld en/of zijn omgeving, worden opgenomen in een zone met een stadslandschappelijke waarde. Behoud van deze elementen is een must, maar nieuwbouw kan indien er een meerwaarde ontstaat voor de omgeving.

Als bestemming gelden de bepalingen van het onderliggende bestemmingsgebied, voor zover ze verenigbaar zijn met de inrichtingsbepalingen van dit artikel.

Alle toegelaten werken, handelingen en wijzigingen moeten gebeuren met respect voor de stadslandschappelijke waarde.

10.18 ARCHITECTURAAL ACCENTPUNT

Het architecturaal accentpunt wordt vastgelegd om een hogere bouwdichtheid toe te laten op ruimtelijk aanvaardbare locaties. Dit voorziet in grotere

inbreidingsmogelijkheden terwijl een afwisseling ontstaat in de morfologie van de bebouwing. Zo worden monolitische bouwblokken vermeden. Accentpunten kunnen eveneens als herkenningpunten dienen om de ruimte leesbaarder te maken.

De omvang van dit architecturaal accentpunt wordt per bestemmingszone verder gespecificeerd.

Bij de vormgeving van dit accentpunt dient voldoende aandacht besteed te worden aan de architecturale kwaliteit.

10.19 INDICATIEVE AANDUIDING: PARKEERHAVEN

Op de aangeduide locaties van de parkeerhaven is het parkeren van wagens op het maaiveldniveau toegelaten. De inrichting van de parkeerhaven wordt steeds gespecificeerd afhankelijk van de geldende bestemmingszone.

De realisatie kan maximaal 10m afwijken van de aanduiding op het grafisch plan. Daarnaast dient de parkeerhaven minimaal 8 publiek toegankelijke parkeerplaatsen te voorzien t.b.v. de buurtbewoners.

11 METHODIEK VOOR DE BEOORDELING VAN MOGELIJKE MILIEUEFFECTEN

11.1 EVALUATIE PLAN-MER-PLICHT: ONDERZOEK TOT PLAN-MER (-SCREENING)

Het gemeentelijk RUP 'Fort Lapin' vormt het kader voor de toekenning van een vergunning van een project en valt daardoor onder het toepassingsgebied van een plan-MER (cfr. Artikel 4.2.1 van het decreet Algemene Bepalingen inzake Milieubeleid (DABM)).

Overeenkomstig artikel 4.2.3 §3 van het DABM geldt voor een plan of programma, dat overeenkomstig artikel 4.2.1, onder het toepassingsgebied van dit hoofdstuk valt, en dat het gebruik bepaalt van een klein gebied op lokaal niveau of een kleine wijziging inhoudt, dat er geen plan-MER moet worden opgemaakt. Het onderhavig RUP valt namelijk onder de uitzonderingsclausules dat het planproces fungeert op een "klein gebied op lokaal niveau" en dat de ruimtelijke situatie een "kleine wijziging" betreft.

Het gemeentelijk RUP 'Fort Lapin' is niet van rechtswege onderworpen aan een plan-MER, maar is echter screeningsgerechtigd (cfr. artikel 4.2.3 §3 van het DABM): Het plan bepaalt het gebruik van een gebied op lokaal niveau: het plangebied heeft een totale oppervlakte van ongeveer 28 ha. Gezien het totale grondgebied van Brugge 14.100 ha betreft, kunnen we stellen dat het lokale niveau niet wordt overschreden. Het plangebied vormt bijgevolg een klein gebied op lokaal niveau.

11.2 WERKWIJZE

De beoordeling van de milieueffecten gebeurt per discipline. De relevante disciplines staan beschreven onder hoofdstuk 11.3. Per discipline gebeurt er een bespreking van de bestaande toestand, het nulalternatief, de verwachte effecten en een opsomming van milderende maatregelen.

In dit geval houdt het nulalternatief in dat de geplande bestemmingswijziging niet doorgaat en dat de huidige bestemmingen van de vigerende BPA's, RUP en gewestplan van kracht blijven.

Er kan aangenomen worden dat bij het nulalternatief de bestaande toestand in de toekomst te weinig zal wijzigen. Daarom wordt de juridische toestand als referentiesituatie genomen.

De toekomstige activiteiten, ingrepen en maatregelen kunnen zowel positieve als negatieve effecten hebben op het milieu. Bij de beschrijving van de te verwachten

effecten op het milieu wordt een vergelijking gemaakt tussen de referentietoestand en de toekomstige situatie.

Gezien de feitelijke toestand in lijn ligt met de planologische toestand, wordt als referentietoestand de planologische (huidige) toestand genomen.

Indien er negatieve effecten optreden worden milderende maatregelen voorgesteld. Op basis van deze milderende maatregelen worden de aanbevelingen voor het ruimtelijk uitvoeringsplan beschreven. De aanbevelingen kunnen een bijsturing van de bestemmingszones of de stedenbouwkundige voorschriften inhouden.

Gezien er voor de verschillende deelplannen binnen het RUP verschillende mogelijke inrichtingsscenario's worden vooropgesteld zal bij de milieu-effectenbeoordeling steeds rekening worden gehouden met een 'worst-case' scenario. Dit wil zeggen dat steeds een maximaal programma voor een bepaald plangebied in rekening wordt gebracht. Op die manier wordt steeds rekening gehouden met een maximaal mogelijke impact.

11.3 RELEVANTE DISCIPLINES

Gezien de doelstellingen van het ruimtelijk uitvoeringsplan en de aard van de voorziene activiteiten zijn er effecten op het milieu te verwachten in de volgende disciplines:

- 1) Bodem
- 2) Water
- 3) Biodiversiteit
- 4) Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie
- 5) Mens - mobiliteit
- 6) Mens - ruimtelijke aspecten
- 7) Mens - gezondheid
- 8) Klimaat

Voor de discipline Mens - veiligheid is er geen effecten op het milieu te verwachten. Ze wordt niet verder onderzocht.

In het kader van de ontheffingsaanvraag van de plan-MER-plicht voor voorliggend planinitiatief, wordt de scopingnota geüpdatet op basis van de bestaande inzichten binnen het planproces (huidige fase: voorontwerp RUP).

12 EFFECTENRAPPORTAGE

12.1 PLANALTERNATIEVEN

12.1.1 Locatie-alternatieven

De stad Brugge wil een lange termijnvisie realiseren voor het plangebied in Sint-Jozef. Hierbij wordt gestreefd naar wooninbreidingsprojecten in de zuidelijke randzone en naar het versterken van de woonkwaliteit in de woonwijk.

Het huidige BPA heeft te beperkende voorschriften om deze visie te realiseren. De voorschriften geven in de praktijk immers vaak problemen en zijn niet aangepast aan de huidige woonvormen en garanderen niet altijd een kwalitatieve inrichting. Daarom is een RUP nodig.

Gezien de concrete situatie, de ruimtelijke context en de nood voor het plangebied om de ruimtelijke kwaliteit te vrijwaren, zijn alternatieve locaties niet van toepassing. Binnen het RUP en binnen het onderzoek van de milieueffecten worden dus geen alternatieve locaties onderzocht.

12.1.2 Nulalternatief

De stad Brugge wil een langetermijnvisie realiseren in het plangebied. Indien het RUP niet wordt opgemaakt, dan blijven de bestemmingen en voorschriften zoals opgenomen in de vigerende BPA's en RUP's van toepassing. Als gevolg van de stedenbouwkundige voorschriften opgenomen in bovenvermelde plannen verkrijgt, bij het nulalternatief, het plangebied geen mogelijkheid om de langetermijnvisie van het stadsbestuur te bereiken. De verdichting en verweving die vooropgesteld wordt in het RUP zal onmogelijk te realiseren zijn.

Gezien deze concrete situatie, en de ruimtelijke context wordt het nulalternatief binnen het RUP en deze plan-MER-screening onderzocht.

12.1.3 Inrichtingsalternatieven

De doelstellingen van het RUP, geformuleerd in de startnota van het RUP, worden in het voorontwerp verder uitgewerkt en ruimtelijk vertaald. Het voorontwerp heeft tot doel de adviesinstanties te informeren en te laten participeren aan de vooropgestelde ruimtelijke ingrepen die het RUP voorziet om de doelstellingen te bereiken. Alvorens het RUP volwaardig vast te stellen wordt dus een voorontwerp opgemaakt welke een laatste evaluatie door de adviesinstanties toelaat. Doorheen het voorgaande planproces werden verschillende inrichtingsmogelijkheden afgetoetst aan de ruimtelijke mogelijkheden, noden en wensen van de stad en omgeving. In het voorontwerp wordt naar een wenselijk en haalbaar inrichtingsalternatief getrechterd waarna de mogelijke milieueffecten worden afgetoetst.

12.2 BEOORDELING VAN DE MOGELIJKE MILIEUEFFECTEN

12.2.1 Disciplin bodem en water

Referentiesituatie

Topografie

Op de hellingenkaart is duidelijk te zien dat het plangebied en zijn omgeving grotendeels vlak is. Enkel ter hoogte van de handelskom kunnen er hellingen waargenomen worden met een hellingsgraad groter dan 10 %. Het plangebied helt af van zuid (ca. 6,6 m TAW) naar noord (ca. 4,0 m TAW).



Figuur 71: Situering op de hellingenkaart

Bodemtextuur

Volgens de bodemkaart Vlaanderen bestaat de grond binnen het plangebied volledig uit een antropogene gronden. Ook de gronden rondom het plangebied bestaan uit antropogene gronden, enkel ten noordoosten van het plangebied ligt een terrein met gronden bestaande uit kreekruig.



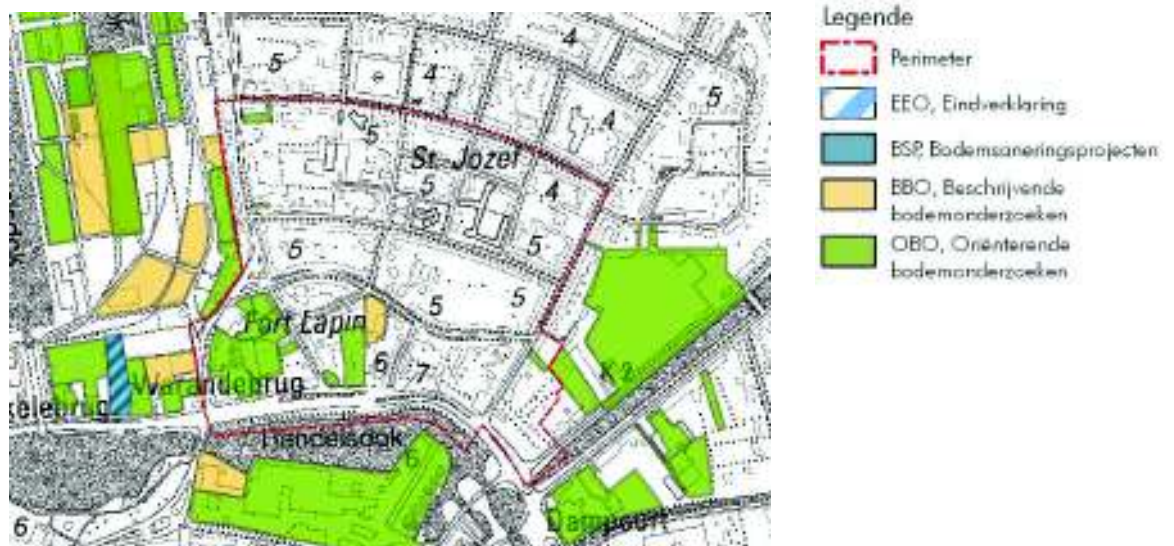
Figuur 72: Situering op de bodemkaart

Waardevolle bodems

Binnen het plangebied komen er volgens de Databank Ondergrond Vlaanderen geen waardevolle bodems voor.

Verontreinigde bodems

Binnen het plangebied bevinden er zich verschillende sites waar bodemonderzoeken gevoerd werden/worden.



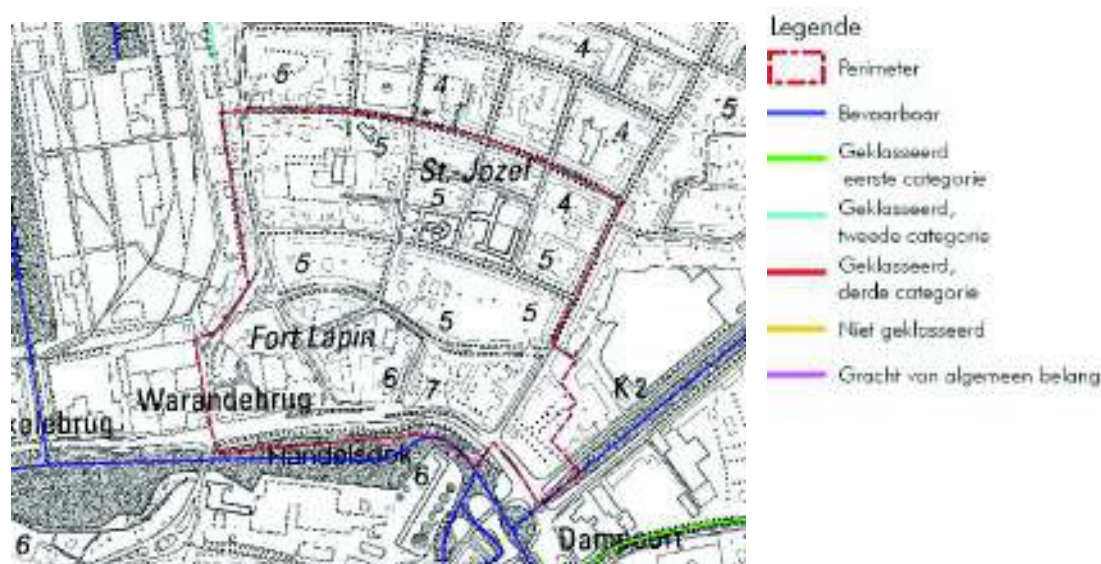
Figuur 73: Situering verontreinigde bodems

Vlaams hydrografische atlas

Binnen het plangebied komen er geen bevaarbare waterlopen voor. Grenzend aan het plangebied kunnen er twee bevaarbare waterlopen geselecteerd worden. In het zuiden vinden we het Handelsdok, binnen de Vlaamse Hydrografische atlas wordt het Handelsdok geselecteerd als een bevaarbare waterloop (VHAG code: 12). In het oosten vinden we het Kanaal van Brugge naar Sluis, binnen de Vlaamse Hydrografische atlas wordt het kanaal geselecteerd als een bevaarbare waterloop (VHAG code: 10).

Binnen het plangebied komen er -cfr. de Vlaamse Hydrografische Atlas- geen onbevaarbare waterlopen voor.

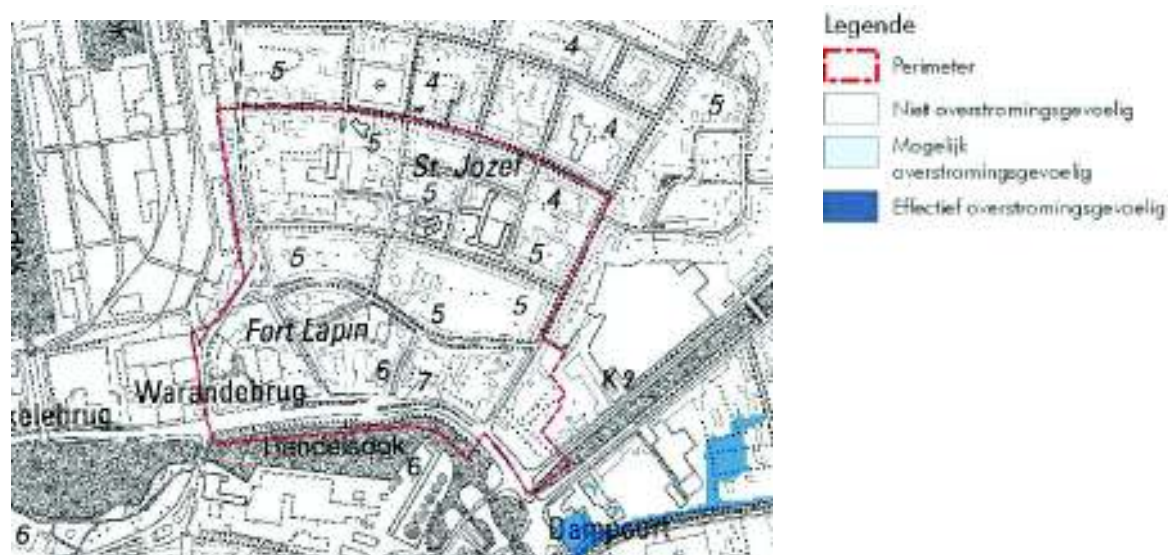
De meest nabije onbevaarbare waterloop, zijnde de Zijdelingsevaart, bevindt zich -cfr. de Vlaamse Hydrografische Atlas- op ca. 80 m ten noorden van het plangebied en vloeit noordwaarts af. Het betreft een waterloop van tweede categorie (VHAG code: 2249). Ter plaatse op het terrein kan echter waargenomen worden dat deze waterloop zich eveneens binnen het plangebied bevindt. Binnen het plangebied is deze waterloop overwelfd en deels in gebruik als tuin van de woningen langs de Dudzeelse Steenweg.



Figuur 74: Situering op de Vlaams Hydrografische atlas

Overstromingsgevoeligheid

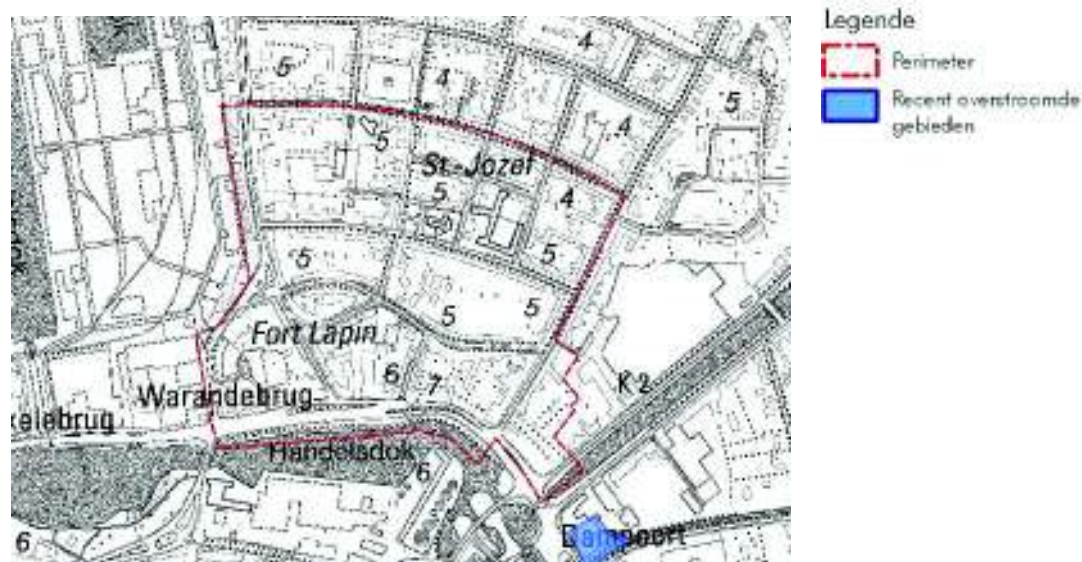
Binnen het plangebied liggen er geen effectief of mogelijk overstromingsgevoelige gebieden. Ook op de gronden rondom het plangebied liggen er geen effectief of mogelijk overstromingsgevoelige gebieden.



Figuur 75: Situering overstromingsgevoelige gebieden

Recent overstroomde gebieden

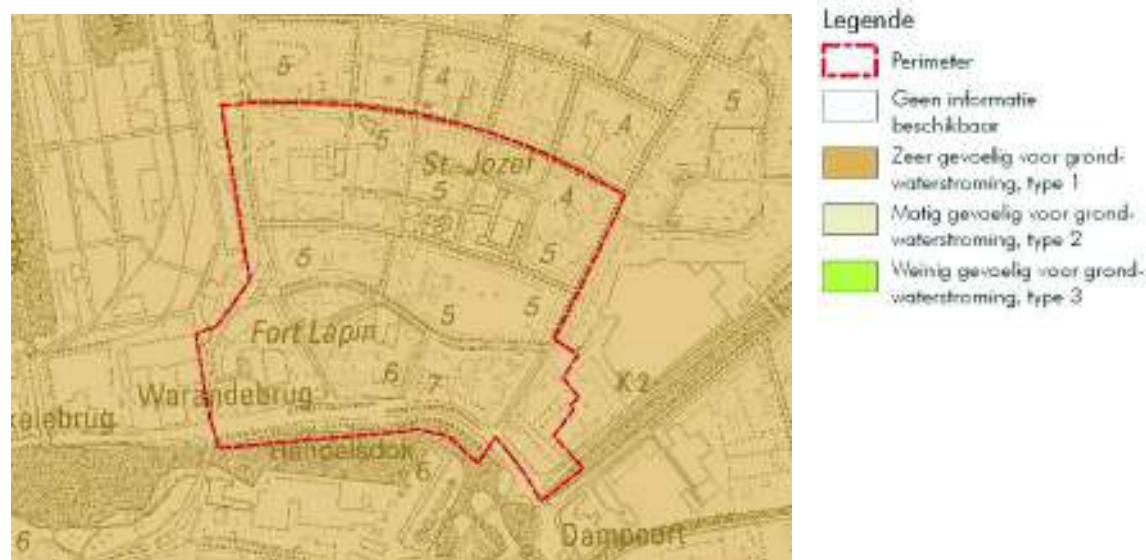
Binnen het plangebied komen er geen recent overstroomde gebieden voor. Ook in de directe omgeving van het plangebied komen er geen recent overstroomde gebieden voor.



Figuur 76: Situering recent overstroomde gebieden

Grondwaterstromingsgevoeligheid

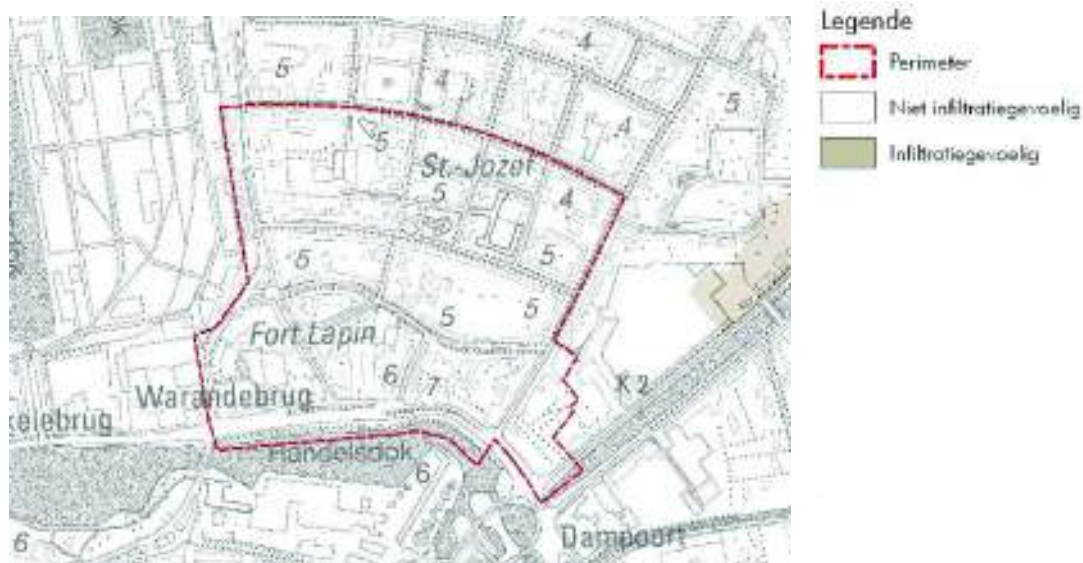
Het volledige plangebied bestaat uit zeer grondwaterstromingsgevoelige gronden (type 1). Ook op de gronden rondom het plangebied bestaan uit zeer grondwaterstromingsgevoelige gronden (type 1).



Figuur 77: Situering grondwaterstromingsgevoelige gebieden

Infiltratiegevoelige gebieden

Het volledige plangebied bestaat uit niet infiltratiegevoelige gronden. Ook de gronden rondom het plangebied bestaan hoofdzakelijk uit niet infiltratiegevoelige gebieden.



Figuur 78: Situering infiltratiegevoelige gebieden

Pluviale & fluviale overstromingskaarten (VMM)

Enkele zones in het noordelijke gedeelte van het plangebied (ten noorden van de Ronsaardbekestraat) kennen een (middel)grote kans op overstroming t.b.v. pluviale invloeden. Dit heeft o.a. betrekking op de Pannebekestraat, het noordelijk deel van de Dudzeelsesteenweg het noordelijk deel van de Ter Looigemweg en het westelijk deel van de Ronsaardbekestraat. Ter hoogte van de Dokwerkersstraat in het oostelijke deel van het plangebied en de Graaf de Mûelenaerelaan is een kleine kans tot pluviale overstromingen aanwezig.



Figuur 79: Situering zones pluviaal overstromingsgevaar

Binnen de contour van het plangebied zijn geen zones aanwezig die enige kans op overstroming kennen t.b.v. fluviale invloeden. Enkele ten zuidoosten van het plangebied, t.h.v. het Zuidervaartje, is een kleine kans tot fluviale overstromingen aanwezig.



Figuur 80: Situering zones fluviaal overstromingsgevaar

Nul-alternatief

In het nul-alternatief, nl. de feitelijke situatie, kan het plangebied verder ontwikkeld worden binnen de huidige bestemming. Dit betekent onder meer dat herontwikkelingen binnen de bestaande plancontour cfr. de strikte inrichtingsvoorschriften van het BPA Fort Lapin dienen te gebeuren. Het vigerende BPA Fort Lapin laat weinig ruimtelijke vrijheden en sluit met het oog op de ruimtelijke potenties op korte en middellange termijn niet langer aan op de visie van de Stad Brugge.

Het behoud van het nul-alternatief brengt geen wenselijke ruimtelijke ontwikkelingen met zich mee.

Mogelijke effecten

Bodem

Binnen het plangebied voorziet dit ruimtelijk uitvoeringsplan in een herziening van de vigerende BPA's en RUP's, hierbij worden de bestemmingen uit de vigerende BPA's en RUP's opgeheven en worden er nieuwe bestemmingen en voorschriften geformuleerd aangepast aan de hedendaagse zienswijzen. Hierbij wordt er voorzien in een beperkte densifiering van de woonweefsel langsheen de R30.

Gezien het gebied reeds grotendeels ontwikkeld is impliceert dit dat de toplaag van de bodem slechts erg beperkt gewijzigd zal worden, de bodem is reeds grotendeels afgedekt, de delen die niet afgedekt zijn bestaan hoofdzakelijk groenvoorzieningen en tuinen. Daarnaast wordt binnen het RUP gestreefd naar een maximale vergroening waar mogelijk. Volledig verharde locaties worden bij voorkeur onthard en vergroend. De voorschriften van voorliggend RUP behouden in een grote mate het waterdoorlatend vermogen van het plangebied.

Er worden beperkte reliëfwijzigingen voorzien indien noodzakelijk. Gelet op de aard van de functies (wonen, handel en gemeenschapsvoorzieningen) is de kans op bodemverontreiniging zeer beperkt. Er worden bijgevolg geen aanzienlijke negatieve effecten verwacht.

Water

De gronden binnen het plangebied bestaan uit een antropogene bodem met kernserie OB, dit impliceert dat de bodem weinig tot niet geschikt is voor infiltratie van hemelwater. Er wordt slechts een beperkte toename van verhardingen voorzien. Afhankelijk van de infiltratiecapaciteit van de bodem zal bijkomende verharding in meer of mindere mate de infiltratie van het hemelwater in de bodem verminderen en zal de hoeveelheid afstromend hemelwater naar het rioleringsstelsel (en uiteindelijk het waterlopenstelsel) in meer of mindere mate toenemen. Deze mogelijke toename zal gecompenseerd worden door de implementatie van hemelwaterputten en/of waterbuffering. Bij de herinrichting van de terreinen wordt maximaal ingezet op het ontharden en vergroenen van reeds verharde sites. Dit zal de waterhuishouding in positieve zin beïnvloeden.

Gelet op de aard van de activiteiten is de kans op oppervlaktewater-verontreiniging beperkt. Gelet op de historie van verontreinigde gronden kan eventueel oppervlaktewaterverontreiniging ontstaan bij het bemalen van gronden i.k.v. realisatie van grootschalige projecten. In het kader van een vergunningsaanvraag zullen hiervoor gepaste maatregelen genomen worden.

Ondergrondse constructies worden beperkt tot de gebruikelijke onderkeldering bij woningen en tot ondergrondse garages bij nieuwe projecten. De grondwaterstroming komt hierbij niet in het gedrang.

Conclusie

Er worden geen aanzienlijk negatieve effecten verwacht. Dit in hoofdzaak doordat het RUP een bestemming van de bestaande situatie vooropstelt voor het overgrote deel van de plancontour. Voor de verschillende ontwikkelingszones (zie ontwerpend onderzoek) wordt gestreefd naar een meer kwalitatieve landschappelijke inrichting t.o.v. van huidige terreinsituatie.

1. Zone voor stedelijk wonen A: de nagenoeg volledig verharde site (t.b.v. de voormalige detailhandelcluster) wordt voorzien van een centraal (groen) plein waarbij wordt ingezet op een ontharding en vergroening van de openbare ruimte en de verschillende trage doorsteken in het gebied. Dit zal t.a.v. de huidige terreininrichting een verbetering inhouden.
2. Zone voor stedelijk wonen B: dit terrein is gekenmerkt door een garageweg met garageboxen met aanliggend een laag kwalitatief openbaar park. Binnen voorliggend planinitiatief wordt een uitbreiding van dit stadspark voorzien waarbij trage doorsteken in deze parkomgeving de verbinding mogelijk maken tussen de ringweg Fort Lapin en de Graaf de Mûelenaerelaan. Uiteraard wordt binnen de parkzone een maximale ontharding en vergroening vooropgesteld. Dit zal t.a.v. de huidige terreininrichting een verbetering inhouden.
3. Zone voor stedelijk wonen C: deze zone wordt gekenmerkt door de grootschalige detailhandelszaak 'DSM Keukens' met parking op het maaiveldniveau. Binnen voorliggend planinitiatief is het de bedoeling om hier

alsnog een kops gebouw te voorzien t.h.v. de ringweg Fort Lapin, maar hierbij een ontharding en vergroening van de huidige parking in te richten. Op dit manier kan (op de lange termijn) een groene doorsteek worden voorzien richting de achterliggende serviceflats (Militza Brugge). Ook hier is het dus de bedoeling om in te zetten op ontharding, vergroening en toegankelijkheid van de openbare ruimte. Dit zal t.a.v. de huidige terreininrichting een verbetering inhouden.

4. Zone voor kerngebonden wonen A: op heden wordt deze zone gekenmerkt door kleinschalige bedrijvigheid met opslag in open (verharde) ruimte. Binnen voorliggend RUP wordt ook hier een ontharding en vergroening van de buitenruimte vooropgesteld waarbij een trage doorsteek worden voorzien tussen de Koolkerkse Steenweg en de Dokwerkersstraat. Naast een woonprogramma (aansluitend op de omliggende woonomgeving) worden (semi-) publieke groenzones ingericht om meer landschappelijke kwaliteit na te streven. Dit zal t.a.v. de huidige (quasi volledig verharde) terreininrichting een verbetering inhouden.

Hieruit kan geconcludeerd worden dat er geen aanzienlijk negatieve effecten te verwachten zijn voor de disciplines bodem en water.

Milderende maatregelen

De planopzet en vooropgestelde ruimtelijke visie (o.a. ruimte inname beperken tot het strikt noodzakelijke en ontharding) zorgen ervoor dat het plan geen negatieve invloed uitoefent op de aspecten bodem en water, bijgevolg zijn er geen milderende maatregelen van toepassing.

Conclusie

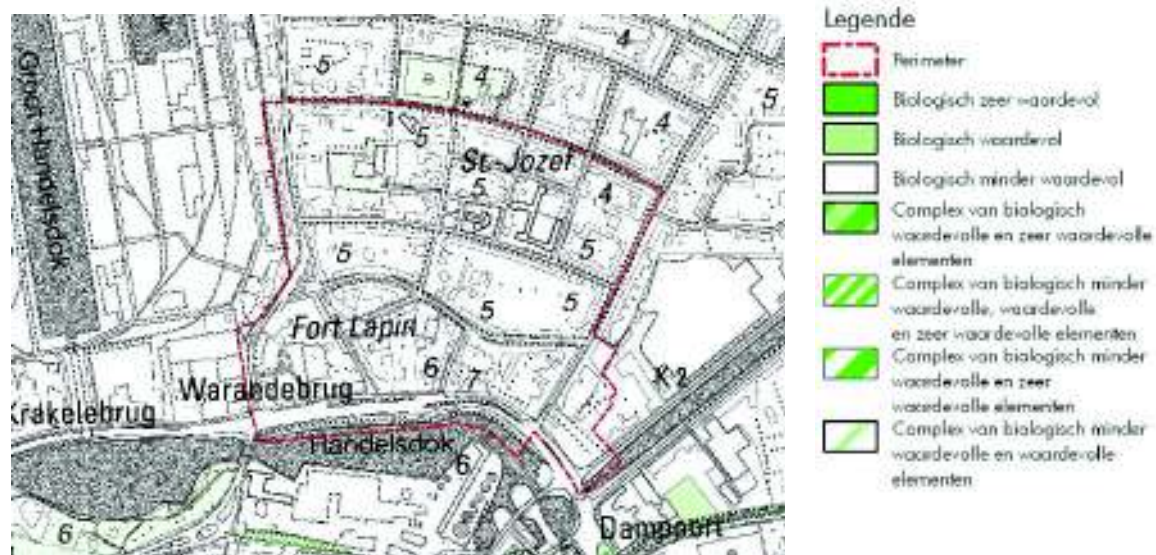
Algemeen kan worden gesteld dat er geen aanzienlijke negatieve effecten verwacht worden betreffende de disciplines bodem en water. Dit in hoofdzaak doordat het RUP een bestendiging van de bestaande situatie vooropstelt voor het overgrote deel van de plancontour. Voor de verschillende ontwikkelingszones (zie ontwerp onderzoek) wordt gestreefd naar een meer kwalitatieve landschappelijke inrichting t.o.v. van huidige terreinsituatie.

12.2.2 Discipline fauna, flora en biodiversiteit

Referentiesituatie

Biologische waardering

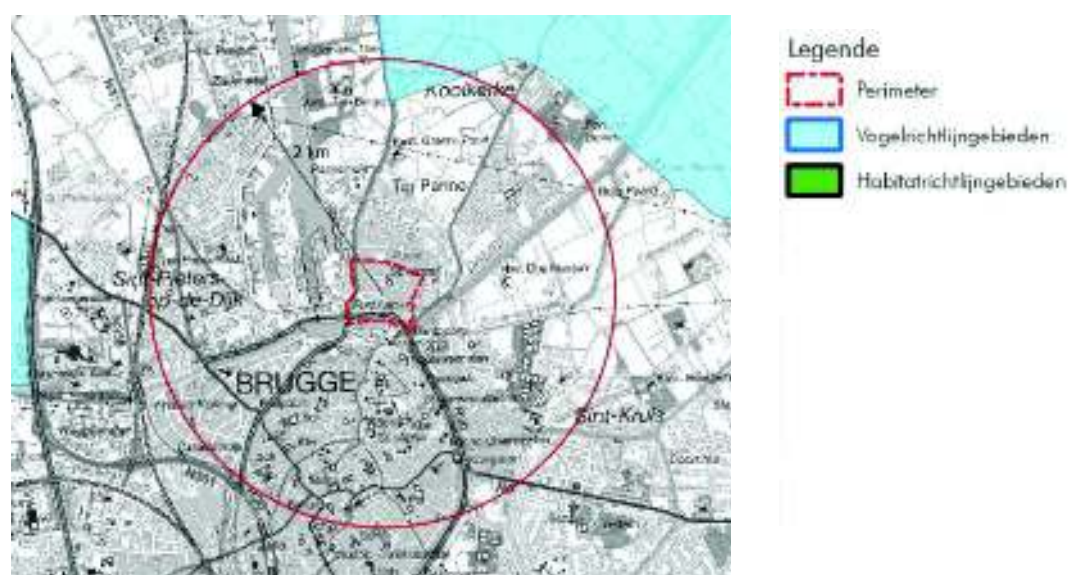
Volgens de biologische waarderingskaart 2 Versie 2.2 - Toestand 2010 komt er binnen het plangebied één biologisch waardevol element voor, het betreft een complex van biologisch minder waardevolle en waardevolle elementen.



Figuur 81: Situering op de biologische waarderingskaart

Speciale beschermingszones

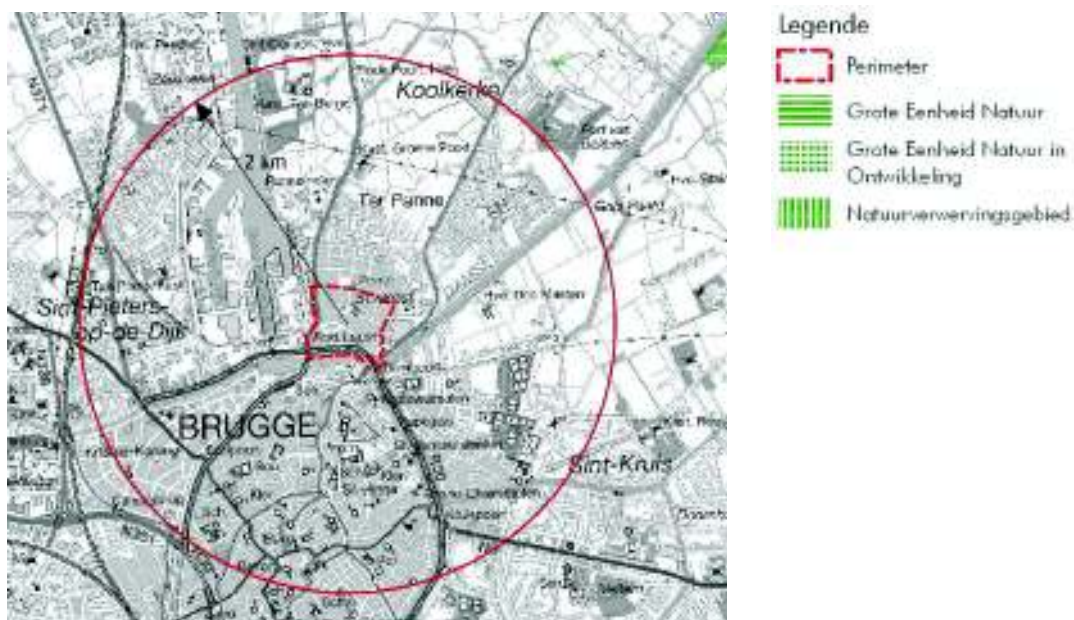
Binnen het plangebied bevinden er zich geen vogel- of habitatrictlijngebieden. Binnen een straal van 2 km rondom het plangebied bevindt er zich één vogelrichtlijngebied, het betreft vogelrichtlijngebied 'Poldercomplex' (BE 2500932).



Figuur 82: Situering speciale beschermingszones

VEN en IVON gebieden

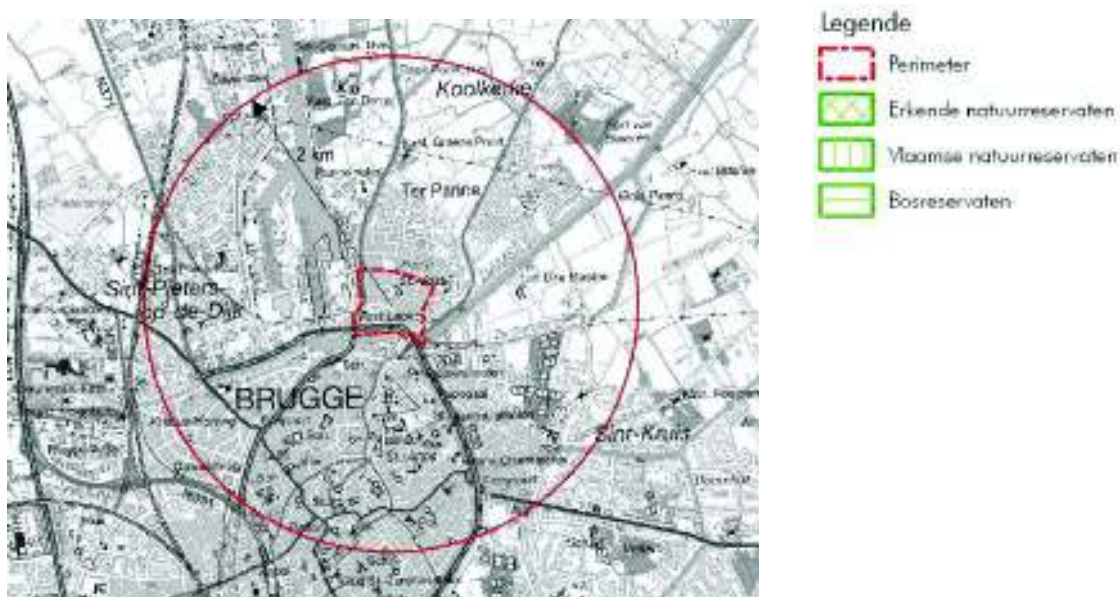
Binnen een straal van 2 km komen er geen VEN- of IVON gebieden voor. Op ca. 3 km ten noordoosten van het plangebied ligt er een VEN gebied, Het betreft het GEN-gebied 'De Damse Polders'. De perimeter van dit gebied ligt binnen de contouren van het habitatrichtlijngebied 'Poldercomplex' (BE 2500932).



Figuur 83: Situering VEN- en IVON gebieden

Natuur- en bosreservaten

Binnen een straal van 2 km komen er geen bos- of natuurreservaten voor. Op ca. 3 km ten noordoosten van het plangebied ligt een erkend natuurreservaat 'Stadswallen van Damme', dit reservaat ligt eveneens binnen de contouren van het habitatrichtlijngebied 'Poldercomplex' (BE 2500932).



Figuur 84: Situering natuur- en bosreservaten

Nul-alternatief

In het nul-alternatief, nl. de feitelijke situatie, kan het plangebied verder ontwikkeld worden binnen de huidige bestemming. Dit betekent onder meer dat herontwikkelingen binnen de bestaande plancontour cfr. de strikte inrichtingsvoorschriften van het BPA Fort Lapin dienen te gebeuren. Het vigerende BPA Fort Lapin laat weinig ruimtelijke vrijheden en sluit met het oog op de ruimtelijke potenties op korte en middellange termijn niet langer aan op de visie van de Stad Brugge.

Het behoud van het nul-alternatief brengt geen wenselijke ruimtelijke ontwikkelingen met zich mee.

Mogelijke effecten

Ten opzichte van de vigerende BPA's zijn er geen bijkomende mogelijke effecten te verwachten. Betreffende het vogelrichtlijngebied 'Poldercomplex' (BE 2500932), waarbinnen het GEN-gebied 'De Damse Polders' en het erkend natuureservaat 'Stadswallen van Damme' gelegen zijn kan gesteld worden dat de toekomstige activiteiten geen negatieve invloed zullen uitoefenen op deze gebieden. Gelet op het feit dat het plangebied zich op ca. 3 km van deze gebieden bevindt; gelet op het feit dat het plangebied achter een woonwijk verscholen ligt ten opzichte van deze gebieden; en gelet op het feit dat het plangebied geen visuele connectie heeft met deze gebieden kan gesteld worden dat de toekomstige activiteiten geen negatieve invloed zullen uitoefenen op deze gebieden. Hieruit kan geconcludeerd worden dat er geen aanzienlijke negatieve effecten te verwachten valt op de fauna, flora en biodiversiteit.

Voorliggend RUP voorziet in het versterken van het groene karakter van de woonwijken binnen het plangebied (een uitwerking hiervan is terug te vinden onder hoofdstuk 9. Deze ingreep doelt het groene karakter van het plangebied te versterken. Dit gegeven oefent een positieve invloed uit op de discipline fauna, flora en biodiversiteit.

PAS-kader Europees beschermde Natura-2000 gebieden

Binnen het RUP wordt in hoofdzaak een bestemming van de bestaande functies vooropgesteld zonder daarbij een verdere impact op de omgeving te induceren. Het is geenszins de bedoeling om grootschalige impactrijke ontwikkelingen mogelijk te maken met de goedkeuring van voorliggend RUP. Enkel langsheen de ringweg Fort Lapin wordt een verdichting toegestaan met stedelijke ontwikkelingen, dit aangevuld met compenserende ontharding en vergroening van de publieke ruimte.

Voor loutere hernieuwingen speelt het beoordelingskader geen rol als een hernieuwing niet gepaard zal gaan met bijkomende stikstofemissies en -deposities. De inrichtingen die het voorwerp uitmaken van een hernieuwing maken het voorwerp uit van de referentiesituatie, en worden desgevallend gevat door de reductiemaatregelen van het generieke scenario G8 (en/of van de bijkomende reductiemaatregelen). Bij de uitvoering van de reductiemaatregelen wordt ervan uitgegaan dat bij een hervergunning van een bestaande inrichting, zonder bijkomende stikstofemissies en -deposities, er geen sprake is van een verdere achteruitgang (Conceptnota PAS, d.d. 23.02.2022).

De reductiemaatregelen van het generieke scenario G8 hebben betrekking op volgende elementen:

- Luchtbeleidsplan 2030
- Alle piekbelasters stoppen
- Varkens en pluimvee
- Rundvee
- In SBZ-H geldt nulbemesting
- Emissies van mestverwerkingsinstallaties
- Wegverkeer

Gezien het voorliggend RUP in hoofdzaak betrekking heeft op een bestendiging van de huidige functies zijn enkel het eerste en laatste element van enige relevantie.

Binnen de screening van de milieueffecten is echter gebleken dat er geen verdere negatieve impact wordt verwacht voor zowel de luchtkwaliteit als de mobiliteitsimpact. We kunnen stellen dat de nieuwe situatie geen negatieve gevolgen veroorzaakt t.a.v. de referentiesituatie.

Conclusie

Hieruit kan geconcludeerd worden dat er geen negatieve effecten te verwachten valt op de fauna, flora en biodiversiteit. Dit in hoofdzaak omdat louter een instandhouding van de huidige functies voorop wordt gesteld zonder daarbij aanzienlijke uitbreidingen mogelijk te maken. Binnen de planopzet van het voorliggend RUP wordt waar mogelijk de ruimte inname beperkt en onthard.

Milderende maatregelen

Gezien het plan geen negatieve invloed uitoefent op de disciplines fauna, flora en biodiversiteit, zijn er geen milderende maatregelen van toepassing.

Conclusie

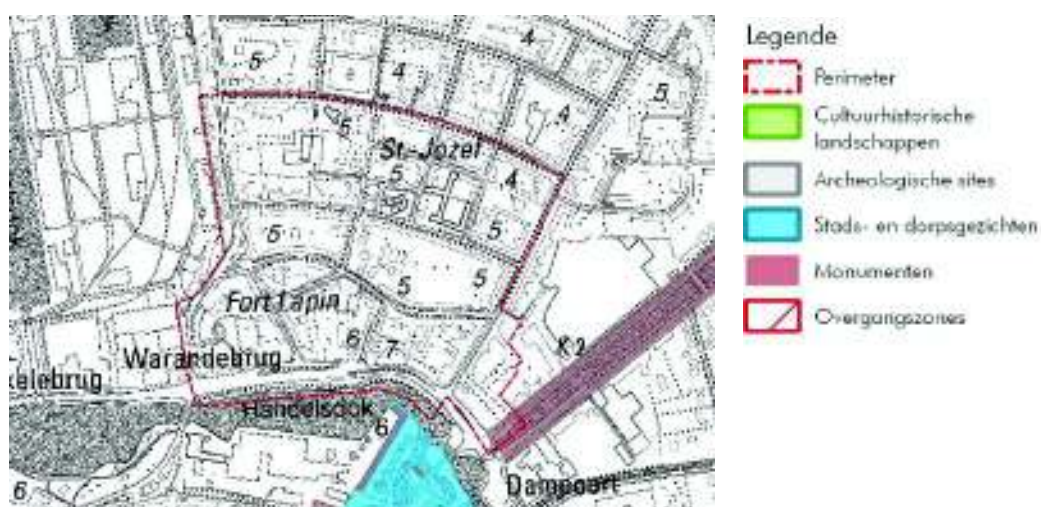
Algemeen kan worden gesteld dat er geen aanzienlijke negatieve effecten verwacht worden betreffende de disciplines fauna, flora en biodiversiteit. Dit in hoofdzaak omdat louter een instandhouding van de huidige functies voorop wordt gesteld zonder daarbij aanzienlijke uitbreidingen mogelijk te maken. Binnen de planopzet van het voorliggend RUP wordt waar mogelijk de ruimte inname beperkt en onthard.

12.2.3 Discipline landschap en cultureel erfgoed met inbegrip van het architectonisch en archeologische erfgoed

Referentiesituatie

Beschermd onroerend erfgoed

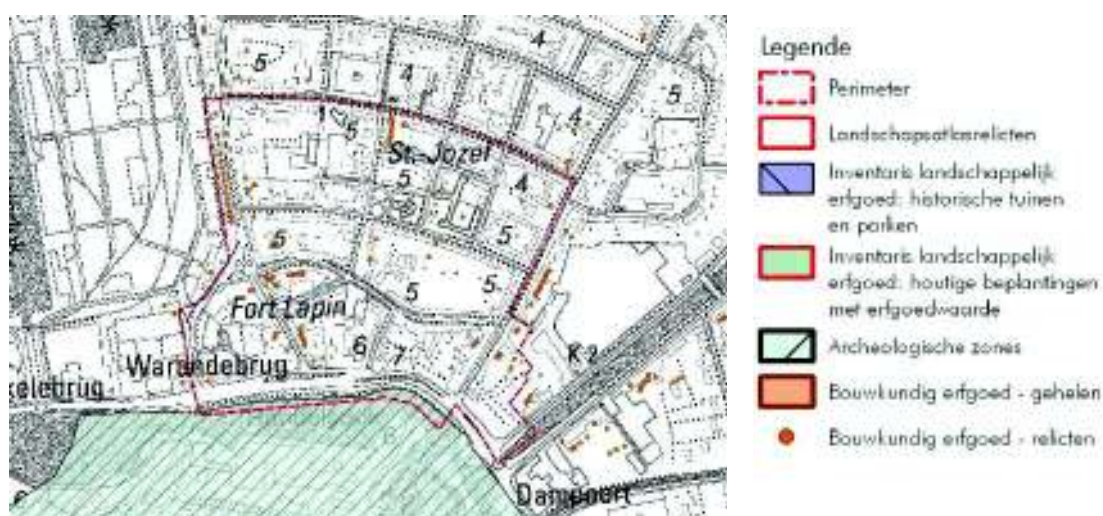
Binnen en grenzend aan het plangebied komen er geen beschermde stads- en dorpsgezichten, cultuurhistorische landschappen of archeologische sites voor. Binnen het plangebied, langs de zuidoostelijke zijde ligt het beschermde monument 'Damse Vaart met kanaalbeplanting van opgaande populieren' (ID 14714). Een beperkt deel van het plangebied heeft een belangrijke zichtrelatie tot dit beschermd monument.



Figuur 85: Situering beschermd onroerend erfgoed

Vastgestelde inventarissen

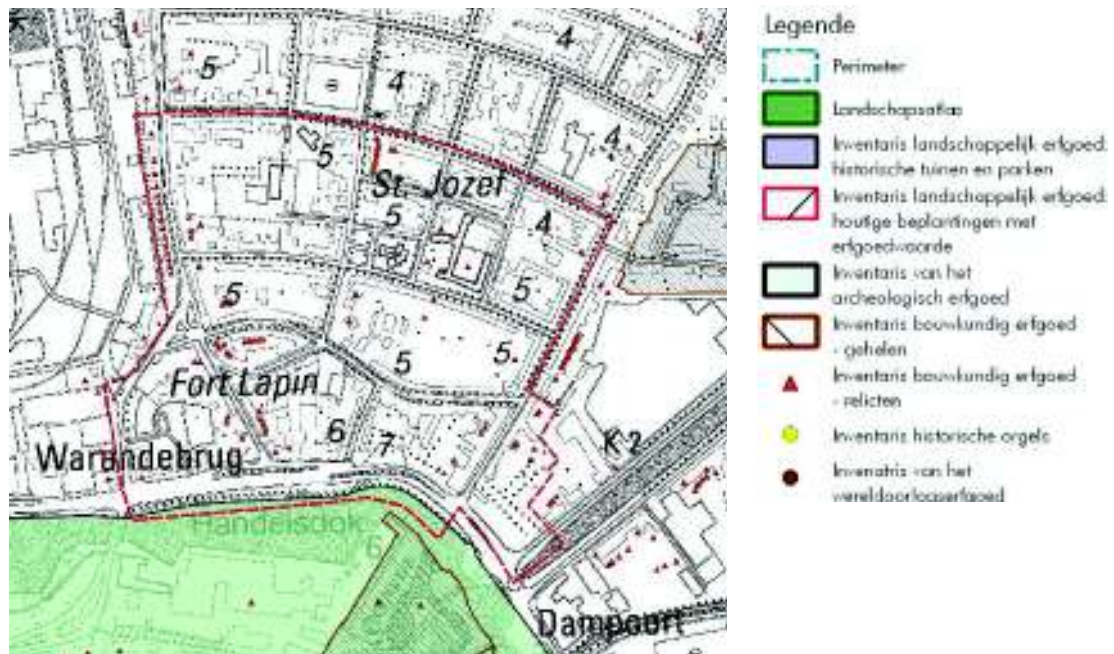
Binnen het plangebied komen er verschillende elementen voor uit de vastgestelde inventarissen. Het betreffen voornamelijk relictten van het bouwkundig erfgoed. Het plangebied zelf maakt geen deel uit van een gebied opgenomen in een vastgestelde inventaris.



Figuur 86: Situering vastgestelde inventarissen

Wetenschappelijke inventarissen

Binnen het plangebied komen er verschillende elementen voor uit de wetenschappelijke inventarissen. Het betreffen voornamelijk relictten van het bouwkundig erfgoed. Het plangebied zelf maakt geen deel uit van een gebied opgenomen in een wetenschappelijke inventaris.



Figuur 87: Situering wetenschappelijke inventarissen

Unesco Werelderfgoed

Het plangebied ligt niet binnen Unesco-werelderfgoed. De zuidelijke zone ligt echter wel binnen het buffergebied van het Unesco-werelderfgoed.

Nul-alternatief

In het nul-alternatief, nl. de feitelijke situatie, kan het plangebied verder ontwikkeld worden binnen de huidige bestemming. Dit betekent onder meer dat herontwikkelingen binnen de bestaande plancontour cfr. de strikte inrichtingsvoorschriften van het BPA Fort Lapin dienen te gebeuren.

Het al dan niet behoud van het nul-alternatief zal bijgevolg weinig tot geen impact hebben op de discipline 'erfgoed'.

Mogelijke effecten

Monumenten

Langs de zuidoostelijke zijde van het plangebied ligt het beschermde monument 'Damse Vaart met kanaalbeplanting van opgaande populieren' (ID 14714). Het plangebied ligt op het einde van de Damse Vaart en grenst er slechts voor 80 meter aan. De gebieden die grenzen aan de Damse Vaart liggen op de kruising tussen de Damse Vaart en de R30.

Op heden richtten de gebouwen zich in hoofdzaak tot de R30 (handelsfunctie). Binnen dit RUP wordt een toekomstontwikkeling uitgewerkt waarbij de handelszaak op termijn vervangen kan worden door een woonproject met handelsfunctie in de plint van de gebouwen. Hierbij zou aansluiting gemaakt worden op het noordoostelijk gelegen RUP 'Noorweegse Kaai' en zou de bebouwing zich eveneens richten tot de Damse Vaart. Hierdoor zou er een kwalitatievere afwerking gecreëerd worden ten opzichte van het beschermde monument 'Damse Vaart met kanaalbeplanting van opgaande populieren'. De vooropgestelde ontwikkeling zou een positieve invloed dienen uit te oefenen op de discipline landschap en erfgoed.

Relicten van het (vastgesteld) bouwkundig erfgoed

Binnen het plangebied liggen er verschillende relictten van het bouwkundig erfgoed uit de wetenschappelijke inventaris die al dan niet opgenomen zijn binnen de vastgestelde inventaris. De stad stelt een behoud van het waardevol bouwkundig erfgoed voorop. Het RUP wijzigt niet aan deze intenties. Hieruit kan geconcludeerd worden dat er geen positieve, noch aanzienlijke negatieve effecten te verwachten vallen op het landschap en erfgoed.

Unesco Werelderfgoed

De wooninbreidingsgebieden in het zuiden van het plangebied vallen binnen de buffer van het Unesco werelderfgoed. Nieuwe projecten zullen getoetst worden aan de vigerende maatregelen in dergelijke zone zodat geen aanzienlijke negatieve effecten kunnen ontstaan op het Unesco Werelderfgoed.

Archeologie

Het vooropgestelde ruimtelijk uitvoeringsplan kan aanleiding geven tot de aanvraag van een stedenbouwkundige vergunning die een ingreep in de bodem bevat van meer dan 1.000 m² of waarbij de totale oppervlakte van kadastrale percelen waarop de vergunning betrekking heeft meer dan 3.000 m² beslaat. Indien een dergelijke stedenbouwkundige aanvraag ingediend zou worden zal er volgens het Onroerenderfgoeddecreet van 12 juli 2013 en wijzigingen een archeologienota toegevoegd dienen te worden.

Milderende maatregelen

Gezien er met voorliggend plan geen negatieve invloed wordt verwacht, zijn er geen milderende maatregelen van toepassing.

Conclusie

Algemeen kan worden gesteld dat er geen aanzienlijke negatieve effecten verwacht worden betreffende de disciplines landschap en erfgoed. Dit in hoofdzaak omdat louter een instandhouding van de huidige functies voorop wordt gesteld zonder daarbij aanzienlijke uitbreidingen mogelijk te maken. Binnen de planopzet van het voorliggend RUP wordt waar mogelijk de ruimte inname beperkt en onthard. Een kwalitatieve landschappelijke inkleding wordt vooropgesteld.

12.2.4 Disciplines lucht, geluid, mobiliteit en mensruimtelijke aspecten

Referentiesituatie

Gewestplan

Cfr. het gewestplan Brugge - Oostkust (K.B. 07/04/1977 en wijzigingen) situeert het plangebied zich hoofdzakelijk binnen woongebied. Het meest westelijke deel bevindt zich cfr. het gewestplan binnen een zone voor milieubelastende industrieën. Het meest zuidelijke deel van het plangebied, de zone langsheen Fort Lapin, bevindt zich in een zone voor woongebieden met cultureel, historische en/of esthetische waarde.



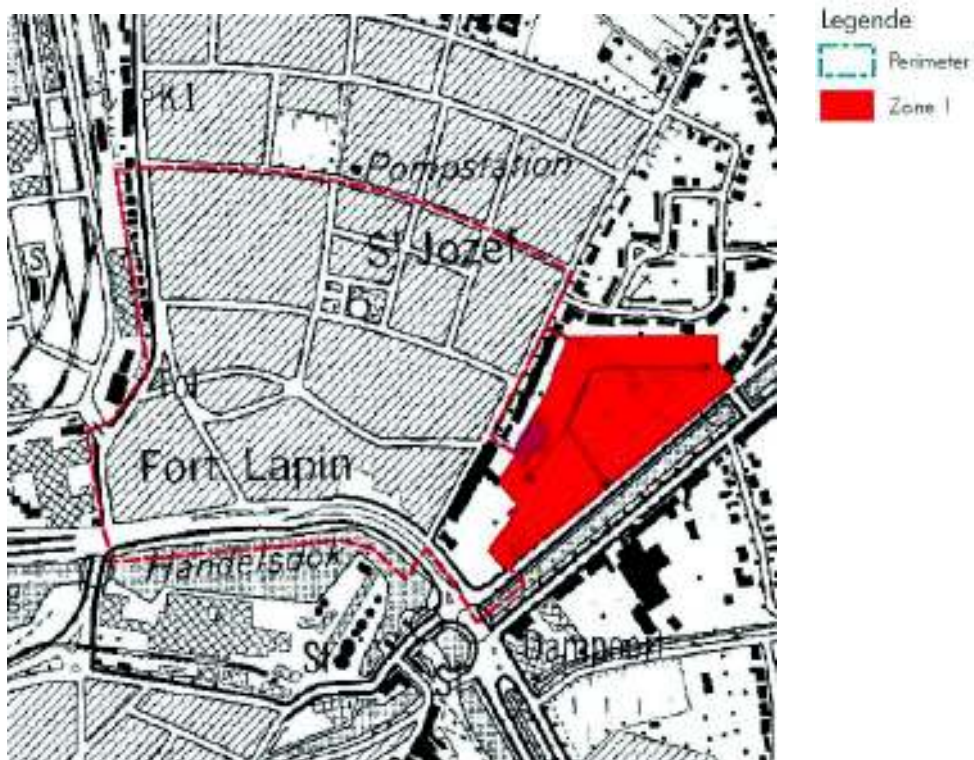
Figuur 88: Situering wetenschappelijke inventarissen

Gewestelijke Ruimtelijke uitvoeringsplannen

Het plangebied bevindt zich nagenoeg volledig binnen het gewestelijk RUP Afbakening Regionaalstedelijk gebied Brugge (d.d. 04/02/2011). Binnen het plangebied van het RUP werden geen herbestemmingen doorgevoerd.

Gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen

Er bevinden zich geen gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen binnen het plangebied. Ten oosten van het plangebied vinden we het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Noorweegse Kaai' terug (d.d. 09/06/2011).



Figuur 89: Situering gemeentelijk RUP Noorweegse Kaai

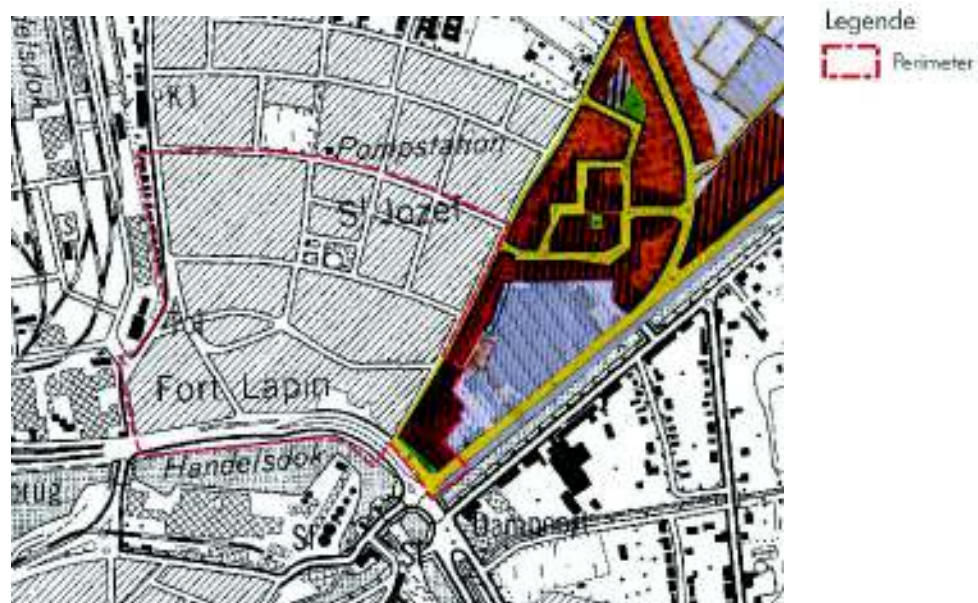
BPA's

Het plangebied bevindt zich volledig binnen het BPA Fort Lapin (d.d. 08/09/1994). Zie ook: '6.1 BPA Fort Lapin'



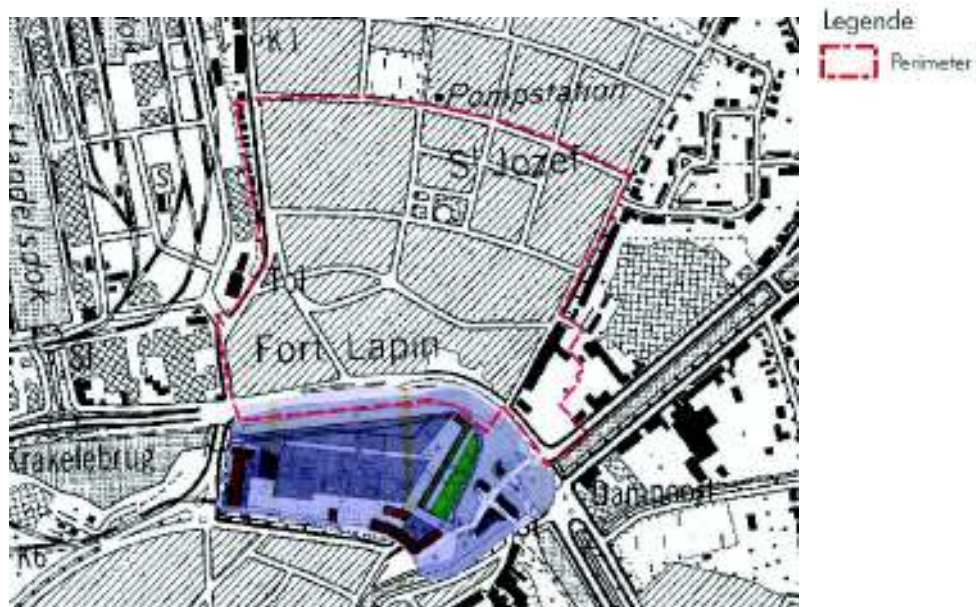
Figuur 90: Situering BPA Fort Lapin

Een beperkt deel van het plangebied, meer bepaald in het zuidoosten, ligt binnen BPA Noorweegse Kaai (d.d. 06/10/1997);



Figuur 91: Situering BPA Noorweegse kaai

Aangrenzend aan het plangebied vinden we twee BPA's terug, zijnde:
BPA Gistfabriek (d.d. 28/08/1997);



Figuur 92: Situering BPA Gistfabriek

BPA Sint-Jozef / Ter Panne (d.d. 15/11/1999).



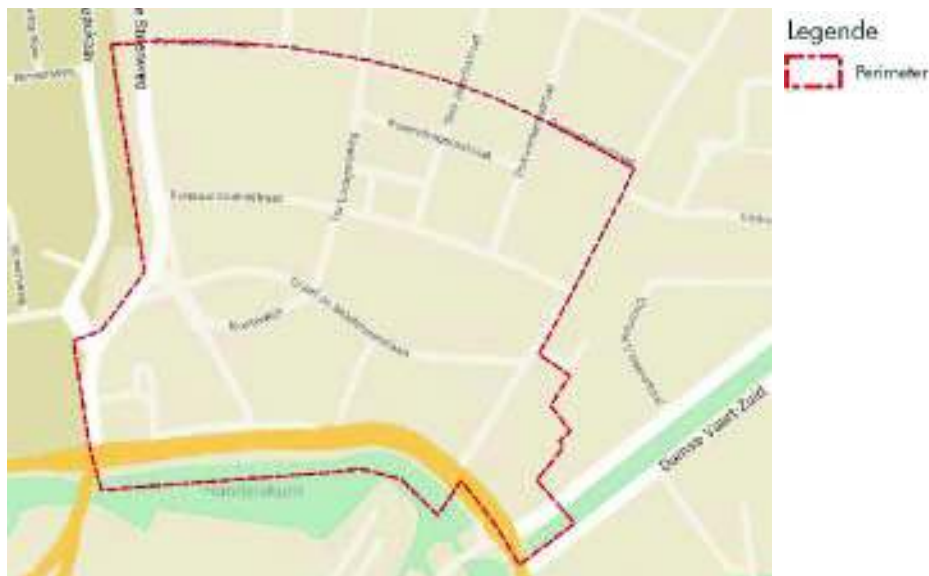
Figuur 93: Situering BPA Sint-Jozef / Ter Panne

Wegeninfrastructuur

De R30, de stadsring werd geselecteerd als secundaire weg type II. De secundaire wegen categorie II hebben een ontsluitingsfunctie van regionaal belang, maar geen verbindende functie op regionaal niveau.

De Dudzeelse Steenweg en de Noorweegse Kaai werden geselecteerd als lokale weg type I. Een lokale weg type I wordt gedefinieerd als een weg met een verbindende verkeersfunctie tussen kernen, maar die niet functioneert op regionaal niveau.

De overige wegen in het plangebied zijn geselecteerd als lokale wegen type IV.



Figuur 94: Situering stratenplan

Binnen het plangebied van het RUP zijn de Dudzeelse Steenweg, de Graaf de Mûelenaerelaan en Fort Lapin te herkennen op de Atlas der Buurtwegen (ca. 1840). De Dudzeelse Steenweg werd toen aangeduid als 'Route d'Ecluse'. De Graaf de Mûelenaerelaan werd toen gekenmerkt als Chemin nr. 7. Deze beide wegen betreffen op heden eveneens de belangrijkste ontsluitende wegen voor de deelgemeente Sint-Jozef in het plangebied. Fort Lapin werd in de Atlas der Buurtwegen gekenmerkt als 'Route Provinciale', wat getuigt van een bovenlokaal belang van de weg. Dit ook tijdens de 19^{de} eeuw.



Figuur 95: Situering t.a.v. Atlas der Buurtwegen

Buslijnen

Voorliggend RUP wordt doorkruist en bediend door de buslijn nr. 14 'Sint-Jozef – Brugge Centrum'. De Koolkerksesteenweg wordt bediend door de buslijn nr. 4 'Koolkerke – Brugge Centrum'. De Dudzeelsesteenweg wordt bediend door de buslijn nr. 41 'Knokke – Brugge'. Langsheen de Noorweegse kaai, waar het RUP beperkt aan grenst, is de buslijn nr. 43 'Brugge – Damme – Oostkerke' gelegen.

Algemeen kunnen we stellen dat het plangebied voldoende wordt bediend door buslijnen en bijgevolg het openbaar vervoer.

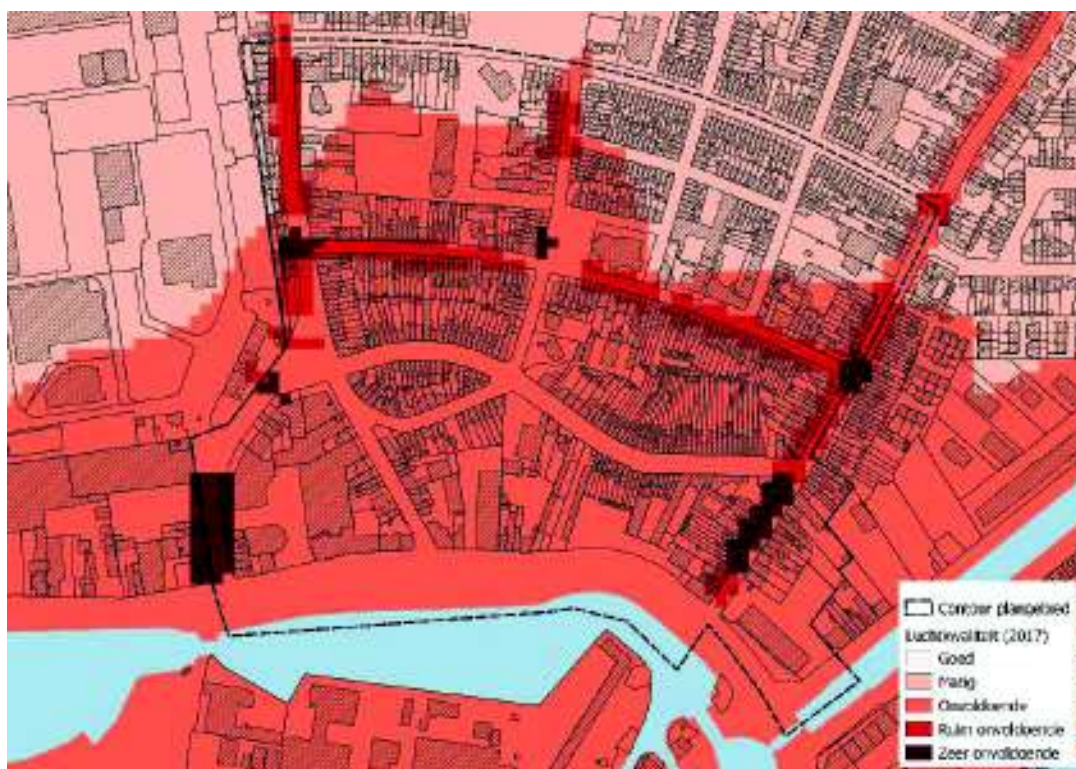


Figuur: uittreksel netplan De Lijn – stadsnet Brugge

Lucht

Het plangebied en zijn omgeving kent een matige tot onvoldoende luchtkwaliteit (score 4 en 6).

Het NO₂ jaargemiddelde (2017) voor het zuidelijk deel van het plangebied bedraagt 20 tot 30 µg/m³ wat onvoldoende is. Het noordelijk deel van het plangebied (ten noorden van de Ronsaardbekerstraat) heeft een NO₂ jaargemiddelde van 10 tot 20 µg/m³, wat matig is. De ringweg Fort Lapin bepaalt (en benadeelt) dus in grote mate de luchtkwaliteit in z'n omgeving.



Het PM₁₀ jaargemiddelde (2010 – 2012) bedraagt gemiddeld 25 tot 30 µg/m³ wat een middelmatige luchtkwaliteit betreft.

Geluid

Het omgevingsgeluid in het plangebied wordt voornamelijk bepaald door het wegverkeer langsneen de R30 (Fort Lapin), de N376 (Dudzeelse Steenweg) en de N374 (Noorweegse Kaai).



Figuur 96: Plangebied t.a.v. geluidsimpact straten

Nul-alternatief

In het nul-alternatief, nl. de feitelijke situatie, kan het plangebied verder ontwikkeld worden binnen de huidige bestemming. Dit betekent onder meer dat herontwikkelingen binnen de bestaande plancontour cfr. de strikte inrichtingsvoorschriften van het BPA Fort Lapin en BPA Noorweegse Kaai dienen te gebeuren. Het vigerende BPA Fort Lapin laat weinig ruimtelijke vrijheden en sluit met het oog op de ruimtelijke potenties op korte en middellange termijn niet langer aan op de visie van de Stad Brugge.

Het behoud van het nul-alternatief brengt geen wenselijke ruimtelijke ontwikkelingen met zich mee.

Mogelijke effecten

RUP's

Het vooropgestelde plan heft geen voorschriften van een ander RUP op.

BPA's

Het vooropgestelde plan heft de voorschriften van BPA Fort Lapin en BPA Noorweegse Kaai die binnen het plangebied gelegen zijn op. Binnen het plangebied voorziet dit ruimtelijk uitvoeringsplan in een herziening van de vigerende BPA's hierbij worden de bestemmingen uit de vigerende BPA's opgeheven en worden er nieuwe bestemmingen en voorschriften geformuleerd aangepast aan de hedendaagse zienswijzen. Hierbij wordt er voorzien in een beperkte densifiering van de woonweefsel langsheen de R30. Het onvoorwaardelijk voorzien van densifiering binnen het plangebied zou mogelijks negatieve invloed kunnen uitoefenen op de discipline mobiliteit en mensruimtelijke aspecten. Om dit te vermijden werd een gedetailleerde studie gevoerd naar potentiële wooninbreidingsprojecten (aan de hand van verschillende criteria werden potentiële inbreidingsprojecten geselecteerd). De vooropgestelde inbreidingsprojecten zijn niet van

die aard dat zij een aanzienlijke negatieve invloed zouden uitoefenen op de discipline mobiliteit en mensruimtelijke aspecten.

Mobiliteit

Binnen het plangebied voorziet dit ruimtelijk uitvoeringsplan in een herziening van de vigerende BPA's hierbij worden de bestemmingen uit de vigerende BPA's opgeheven en worden er nieuwe bestemmingen en voorschriften geformuleerd aangepast aan de hedendaagse zienswijzen. Hierbij wordt er voorzien in een beperkte densifiering van de woonweefsel langsheen de R30. Voor deze ingrepen worden er slechts beperkte effecten verwacht op de mobiliteit. De beperkte densifiering zal resulteren in een beperkte stijging van het aantal vervoersbewegingen. Deze bijkomende mobiliteitsgeneratie is niet van die aard dat zij een aanzienlijke negatieve invloed zou uitoefenen op de discipline mobiliteit en mensruimtelijke aspecten.

Binnen het plangebied bestaat er een zekere parkeerproblematiek, voorliggend RUP doelt een oplossing uit te werken voor deze problematiek (een studie hiervan is terug te vinden onder hoofdstuk 8.2.4 'visie op opvangen parkeerbehoefte'). De vooropgestelde strategie zou een positieve invloed dienen uit te oefenen op de discipline mobiliteit en mensruimtelijke aspecten.

Verkeersimpact projectontwikkelingen - kwantitatief

Voor de verschillende projectzones wordt op basis van een eerste ontwerpend onderzoek een inschatting gemaakt van het toekomstig woonprogramma. Uit de inschatting van het woonprogramma kan een toekomstige verkeersgeneratie voorspeld worden. Een eerste verkennend ontwerpend onderzoek (zie hoofdstuk 9) geeft volgende oppervlakten (BVO):

		Eéengezinswoningen – grondgebonden en stapelwoningen (m ² BVO)	Meergezinswoningen (m ² BVO)
Zone voor stedelijk wonen A		4.686	8.004
Zone voor stedelijk wonen B	Projectzone West	2.613	711
	Projectzone Oost	1.343	770
Zone voor stedelijk wonen C		/	3.975
Zone voor kerngebonden wonen A		2.370	/

Per woontypologie en bijhorende grootte zijn kencijfers⁶ voorhanden welke de gemiddelde gezinsgrootte vastleggen:

- Eengezinswoning (85-104m²): 2,71 bewoners per woonegelegenheid
- Meergezinswoning (85-104m²): 2,18 bewoners per woonegelegenheid

Zo kan een inschatting worden gemaakt van het toekomstig aantal bewoners per projectzone.

		Geschat aantal bewoners		
		Eéngesinswoningen	Meergesinswoningen	Totaal
Zone voor stedelijk wonen A		122 - 150	168 - 205	290 - 355
Zone voor stedelijk wonen B	Projectzone West	68 - 83	15 - 18	83 - 101
	Projectzone Oost	35 - 43	16 - 20	51 - 63
Zone voor stedelijk wonen C		/	83 - 102	83 - 102
Zone voor kerngebonden wonen A		62 - 76	/	62 - 76

In de randgemeenten van een regionaalstedelijk gebied - zoals Sint-Jozef binnen het regionaalstedelijk gebied Brugge - wordt een gemiddeld autogebruik van 48,9% vastgesteld. Door vermenigvuldigen van het bovenstaande aantal bewoners met het gemiddeld autogebruik kan de verkeersimpact van de projectzones op het omliggende verkeersnetwerk ingeschat worden.

Zone voor stedelijk wonen A	141 – 174 wagens
Zone voor stedelijk wonen B	66 – 80 wagens
Zone voor stedelijk wonen C	41 – 50 wagens
Zone voor kerngebonden wonen A	30 – 37 wagens

Dit geschat aantal bijkomende wagens ten gevolge van de verschillende projectontwikkelingen zijn beperkt en zullen een minimale impact hebben op het omliggende verkeersnetwerk. De verschillende projectzones zijn voldoende kwalitatief ontsloten om een dergelijke bijkomende verkeersdruk op te vangen. Daarentegen wordt de parkeerdruk van nieuwe projecten steeds op eigen terrein opgevangen waardoor deze de parkeerdruk op omliggende omgeving niet vergroten. Integendeel, er wordt

⁶ Richtlijnenboek Mobiliteitseffectenstudies, mobiliteitstoets en MOBER (Vlaanderen, 2018)

steeds gezocht om de bestaande parkeerdruk te verkleinen bij een toekomstige projectontwikkeling.

Verkeersimpact projectontwikkelingen - kwalitatief

De ontsluitingswegen van de projectzones bezitten een bepaalde wegcategorisering met bijhorende draagkracht van verkeersintensiteiten. Volgende wegcategorisering kunnen worden onderscheiden:

Wegcategorisering		Capaciteit (PAE/u per rijrichting)	
Wegcategorie	Inrichting	Theoretische capaciteit (PAE/u/richting)	Capaciteit i.f.v. leefbaarheid (PAE/u/richting)
Primaire weg type I of II	Omlegging 2x2, beperkt aantal kruispunten	3.600	3.600
Secundaire weg type I of II	2x2 in bebouwde kom, groot aantal kruispunten	2.400	2.000
	2x1, weinig tot geen kruispunten, scheiding verkeersdeelnemers	1.800	1.800
Secundaire weg type II of III	2x1, groot aantal kruispunten, scheiding verkeersdeelnemers	1.200	1.200
Lokale weg type I	2x1 groot aantal kruispunten	1.000	650
Lokale weg type II	2x1 groot aantal kruispunten		400
Lokale weg type III	2x1, geen scheiding verkeersdeelnemers		250

De Dudzeelse Steenweg en de Noorweegse Kaai worden in het mobiliteitsplan Brugge (2016) vastgesteld als lokale wegen type I. Deze hebben bijgevolg een capaciteit i.f.v. leefbaarheid van 650 PAE/u/richting. De andere ontsluitingswegen van de verschillende projectzones kunnen worden gezien als lokale wegen type III, deze hebben bijgevolg een capaciteit i.f.v. leefbaarheid van 250 PAE/u/richting.

Indien bovenstaande bijkomende verkeersintensiteiten worden getoetst aan de werkelijke capaciteit van de verschillende wegen, waarbij de leefbaarheid wordt gegarandeerd, kan worden gesteld dat deze de draagkracht van de ontsluitingswegen niet overstijgen. Projectzone 1, welke de meeste bijkomende verkeersbewegingen genereert, is gelegen langsheen de Dudzeelse Steenweg. Projectzone 3 is daarentegen gelegen langsheen de Noorweegse Kaai. Beide ontsluitingswegen gekenmerkt als lokale wegen type I. Daarenboven wordt de totale verkeersgeneratie van de verschillende projectzones verdeeld over meerdere ontsluitingswegen welke meerdere richtingen aanbieden. Hierdoor kan worden aangenomen dat het huidige verkeersnetwerk afgestemd is op de bijkomende verkeersgeneratie aan gemotoriseerd verkeer.

Alternatieve vervoersmodi

Het RUP voorziet in een uitbreiding van het langzaam verkeersnetwerk om voor langzaam verkeer enerzijds het centrum van Sint-Jozef vlot te ontsluiten en anderzijds het centrum van Sint-Jozef kwalitatief te verbinden met het centrum van Brugge. Het langzaam verkeersnetwerk zal een uitbreiding vormen op het reeds aanwezige netwerk en deze hoogwaardig aanvullen. Kwalitatieve ontsluitingsmogelijkheden voor zachte weggebruikers zullen het gebruik van alternatieve vervoersmodi aanmoedigen en een duurzame modal split initiëren. Dit kan een eenzijdig autogebruik tegengaan.

Naast een netwerk voor langzaam verkeer is eveneens een kwalitatief aanbod aan buslijnen voor handen. Dit verzorgt een goede ontsluiting van de verschillende projectzones door het openbaar vervoer. Volgende buslijnen zijn aanwezig in Sint-Jozef:

Stads- & voorstadslijnen:

- Buslijn 14 (Station – centrum – Sint-Jozef): bedient het centrum van Sint-Jozef;
- Buslijn 4 (Station – centrum – Sint-Jozef – Koolkerke): bedient de Koolkerkse Steenweg;

Streeklijnen:

- Buslijn 41 (Brugge – Knokke): bedient de Dudzeelse Steenweg;
- Buslijn 43 (Brugge – Damme – Oostkerke): bedient de Noorweegse Kaai.

Het aanbod aan buslijnen voorziet een goede bereikbaarheid van Sint-Jozef en de verschillende projectzones met het centrum van Brugge en omliggende kernen. Ook dit uitgebreid aanbod aan openbaar vervoer zal het gebruik van alternatieve vervoersmodi aanmoedigen.

Gezien een uitgebreid langzaam verkeersnetwerk en een uitgebreid aanbod buslijnen inspelen op het aanmoedigen van een duurzamere modal split kunnen we aannemen dat het werkelijk autogebruik voor de verschillende projectzones lager kan liggen. Een lager dan voorspelt autogebruik voor de verschillende projectzones maakt dat de draagkracht van het aanwezige verkeersnetwerk niet wordt overschreden.

Voorliggend RUP voorziet dus in de uitbreiding van een traag verkeersnetwerk doorheen het plangebied (een uitwerking hiervan is terug te vinden onder hoofdstuk 9), deze ingreep zal de bereikbaarheid van het plangebied sterk verhogen voor trage weggebruikers. Dit gegeven oefent een positieve invloed uit op de discipline mobiliteit en mensruimtelijke aspecten.

Lucht

Ten aanzien van de luchtkwaliteit worden er met onderhavig plan geen aanzienlijke negatieve effecten verwacht. Dit aangezien er een loutere bestendiging van de huidige situatie wordt vooropgesteld. Ter hoogte van de zones met de minst gunstige luchtkwaliteit (zuidelijke deel Havenstraat en Koolkerksesteenweg) worden geen ontwikkelingen voorzien dewelke gepaard gaan met een grootschalige verkeersgeneratie. De ontwikkelingszones vastgelegd binnen voorliggend planinitiatief gaan steeds uit van een verdere ontharding en vergroening van de zones, wat een gunstige invloed zal hebben op de aanwezige luchtkwaliteit.

De voorziene woonentiteiten worden steeds maximaal georiënteerd op een (centrale) groene ruimte en dus niet op de omliggende verkeersaders.

Geluid

Ten aanzien van het geluid worden er met onderhavig plan geen aanzienlijke negatieve effecten verwacht.

Langsheen de R30 worden er enkele inbreidingsprojecten voorzien. Het is voor de zone tussen Fort Lapin en de Graaf de Mûelenaerelaan de ambitie/visie om het aandeel groen te verdubbelen waarbij nieuwe woningen worden gericht op dit nieuwe park. De woningen worden dus niet gericht op de R30. Hierdoor zal er geen significante hinder ontstaan van eventueel omgevingsgeluid van het wegverkeer langs de R30.

Andere mensruimtelijke aspecten

Eveneens voorziet onderhavig RUP in het verder ontwikkelen van de zone tussen Fort Lapin en de Graaf de Mûelenaerelaan als een kwalitatieve gemengde woonomgeving in het groen. Deze visie wordt bijgetreden doordat het de ambitie is om het aandeel groen te verdubbelen waarbij de woningen gericht worden op dit nieuwe (uitgebreide) park.

Er dient hierbij voldoende aandacht te gaan naar de groeninkleding t.a.v. de ringweg (o.a. groenaandeel verdubbelen) en de woonkwaliteit in het algemeen (o.a. naar het voorkomen van geluidshinder e.d. worden woningen gericht op dit groen).

Milderende maatregelen

M.b.t. de disciplines lucht, geluid, mobiliteit en mens-ruimtelijke aspecten wordt de volgende milderende maatregel voorzien als suggestie om het plan meer milieuvriendelijk te maken:

- In de stedenbouwkundige voorschriften van het RUP zal er worden ingeschreven dat er bij vergunningsaanvragen die mogelijke effecten kunnen veroorzaken op de mobiliteit er een gedegen verkeerskundig onderzoek moet gevoegd worden die de verkeerseffecten in kaart brengt;
- In de voorschriften zullen er voldoende randvoorwaarden ingeschreven worden zodat er een kwalitatieve woonomgeving gecreëerd wordt waarbij rekening gehouden wordt met onder meer de luchtkwaliteit en de geluidskwaliteit. Er wordt algemeen aangenomen dat binnen het plangebied geen hinderde activiteiten kunnen worden voorzien welke de bestaande toestand benadelen.

Deze aangehaalde milderende maatregelen zijn echter niet noodzakelijk om te vermijden dat het plan een aanzienlijk negatief effect kan hebben.

Conclusie

Algemeen kan worden gesteld dat er geen aanzienlijke negatieve effecten verwacht worden betreffende de disciplines mobiliteit en mens-ruimtelijke aspecten.

Dit in hoofdzaak omdat louter een instandhouding van de huidige functies voorop wordt gesteld zonder daarbij aanzienlijke uitbreidingen mogelijk te maken. De beperkte

densifiëring van het woonweefsel langsheen de ringweg Fort Lapin zal steeds op een kwalitatieve wijze worden afgewikkeld op het wegennet van hogere orde. Uit bovenstaande bespreking van de mogelijke effecten blijkt dat t.g.v. de mobiliteit geen aanzienlijke negatieve effecten verwacht worden.

12.2.5 Discipline gezondheid en veiligheid van de mens

Referentiesituatie

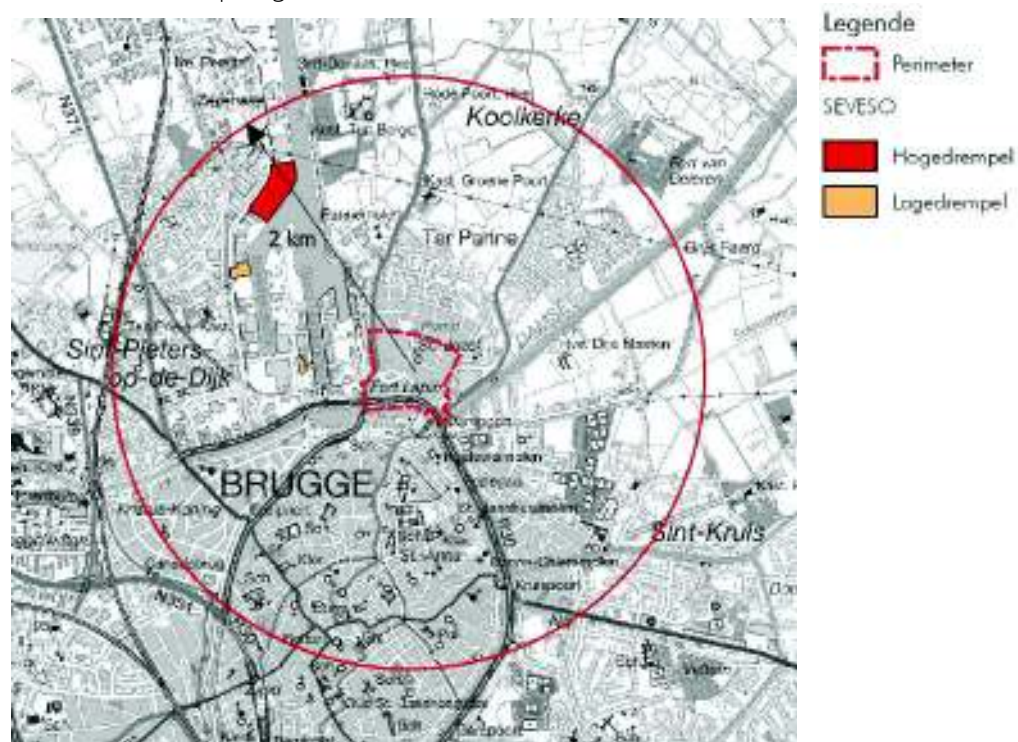
Bodem, water en mobiliteit

Voor de aspecten die invloed kunnen hebben op de gezondheid en veiligheid van de mens betreffende bodem, water en mobiliteit wordt verwezen naar de disciplines 'bodem en water' en 'mobiliteit en mens-ruimtelijke aspecten'.

Binnen deze disciplines komen er geen elementen voor waarvan verwacht wordt dat zij negatieve invloed zouden uitoefenen op de gezondheid van de mens.

SEVESO-inrichtingen

Binnen een straal van 2 km bevindt er zich één hogedrempel en twee lagedrempel SEVESO - inrichtingen. Het hogedrempelbedrijf betreft 'Prince Belgium' in de Pathoekweg 116 te Brugge en bevindt zich op 1,4 km ten noordwesten van het centrum van het plangebied. De lagedrempelbedrijven betreffen 'Varo Energy Tankstorage' in de Krakelweg 18 te Brugge en 'Varo Energy Tankstorage' in de Pathoekweg 74 te Brugge, deze bedrijven bevinden zich op respectievelijk 0,6 km en 1,2 km ten westen van het centrum van het plangebied.



Figuur 97: Situering t.a.v. SEVESO-inrichtingen

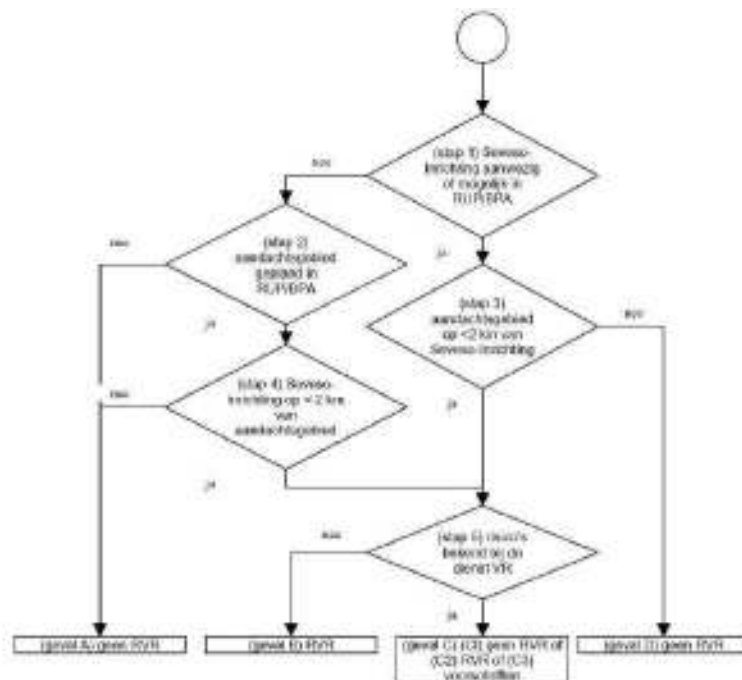
Nul-alternatief

In het nul-alternatief, nl. de feitelijke situatie, kan het plangebied verder ontwikkeld worden binnen de huidige bestemming. Dit betekent onder meer dat herontwikkelingen binnen de bestaande plancontour cfr. de strikte inrichtingsvoorschriften van het BPA Fort Lapin en BPA Noorweegse Kaai dienen te gebeuren. Het vigerende BPA Fort Lapin laat weinig ruimtelijke vrijheden en sluit met het oog op de ruimtelijke potenties op korte en middellange termijn niet langer aan op de visie van de Stad Brugge.

Het behoud van het nul-alternatief brengt geen wenselijke ruimtelijke ontwikkelingen met zich mee, maar houdt geen wijzigingen in op vlak van de discipline gezondheid en veiligheid van de mens.

Mogelijke effecten

Binnen het plangebied voorziet dit ruimtelijk uitvoeringsplan in een herziening van de vigerende BPA's, hierbij worden de bestemmingen uit de vigerende BPA's opgeheven en worden er nieuwe bestemmingen en voorschriften geformuleerd aangepast aan de hedendaagse zienswijzen. Hierbij wordt er voorzien in een beperkte densifiering van de woonweefsel langsheen de R30. Het ruimtelijk uitvoeringsplan voorziet niet in het oprichten van SEVESO - inrichtingen. De bestemming heeft geen invloed op de gezondheid van de mens.



Figuur 98: Beslissingsdiagram ruimtelijke veiligheidsrapportage

Milderende maatregelen

Gezien de planopzet van het RUP in hoofdzaak een bestendiging van de huidige functies inhoudt, zonder grootschalige uitbreidingen te faciliteren, oefent dit plan geen negatieve invloed uit op de disciplines gezondheid en veiligheid van de mens. Bijgevolg zijn er geen milderende maatregelen van toepassing.

Conclusie

Algemeen kan worden gesteld dat er geen aanzienlijke negatieve effecten verwacht worden betreffende de disciplines gezondheid en veiligheid van de mens. Gezien de SEVESO – inrichtingen zich binnen een straal van 2 km rond het plangebied bevinden zal het (voor)ontwerp van voorliggend RUP voorgelegd dienen te worden aan de dienst Veiligheidsrapportering om te laten bepalen of er al dan niet een RVR moet worden opgesteld. Hierbij werd reeds een advies ontvangen dewelke stelt dat geen veiligheidsrapport opgemaakt dient te worden.

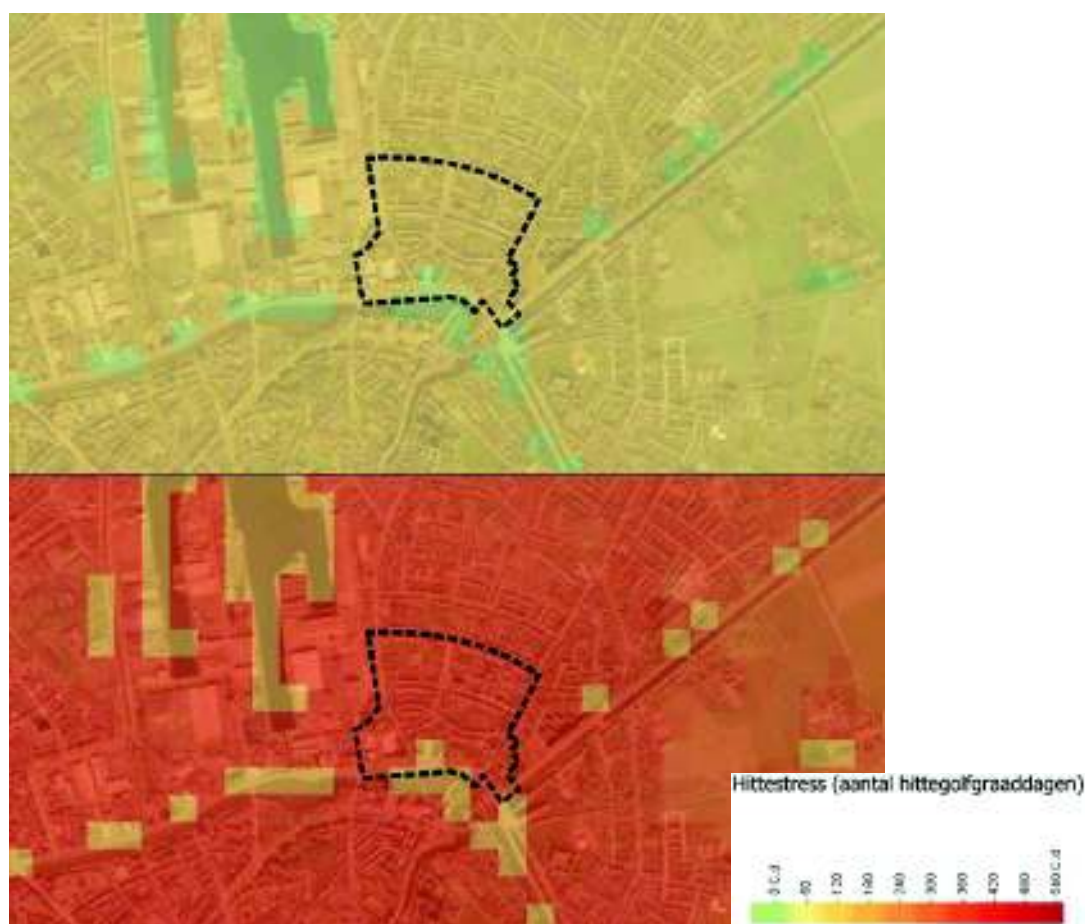
12.2.6 Discipline klimaat

Referentiesituatie

Hittestress

Op de prognose (VMM) voor 2050 kent het plangebied in 2050 +/- 75 hittegolfgraaddagen*. In 2100 zou dit aantal sterk gestegen zijn tot +/- 310 hittegolfgraaddagen. Verharding speelt hier een belangrijke (negatieve) rol in.

* som van de overschrijdingen van de dagelijkse maximum- en minimumtemperaturen boven de drempelwaarden van respectievelijk 29,6 °C en 18,2 °C, voor de hittegolfdagen (volgens de definitie van de Federale Overheidsdienst Volksgezondheid) in de periode 1 april tot 30 september in een jaar.



Figuur: Plangebied t.a.v. hittestresskaart 2050 (boven) en 2100 (onder)

Milieu-impacttoets

Om de impact van lozingen op basis van ecologische criteria te kunnen prioriteren werden zogenaamde milieu-impacttoetskaarten opgesteld. Aan de hand van deze kaarten wordt de prioriteit van rioleringswerken bepaald. De kaarten houden rekening met de aanwezigheid van: overstromingsgebieden, prioritair te onderzoeken bodems, ecologisch waardevolle gebieden en waterlopen, water voor de mens (drinkwater / zwemwater), bovenlopen van waterlopen.



Figuur: plangebied t.a.v. de milieu-impacttoetskaart

Op basis van het voorkomen van bovenstaande type gebieden werd er per gebied een score berekent. Uit deze kaart blijkt dat het plangebied geen milieu-impactscore gekregen heeft. Enkel in het zuiden van het plangebied - overeenkomend met het kanaal Gent-Oostende - wordt een milieu-impactscore toegekend tot 1,5. Dit betreft de laagste waarde binnen de classificatie van de milieu-impacttoetskaart. We kunnen stellen dat er geen tot verwaarloosbare impact verwacht wordt op het milieu door afvalwaterlozingen.

Nul-alternatief

In het nul-alternatief, nl. de feitelijke situatie, kan het plangebied verder ontwikkeld worden binnen de huidige bestemming. Dit betekent onder meer dat herontwikkelingen binnen de bestaande plancontour cfr. de strikte inrichtingsvoorschriften van het BPA Fort Lapin en BPA Noorweegse Kaai dienen te gebeuren. De vigerende BPA's laten weinig ruimtelijke vrijheden en sluiten met het oog op de ruimtelijke potenties op korte en middellange termijn niet langer aan op de visie van de Stad Brugge.

Het behoud van het nul-alternatief brengt geen wenselijke ruimtelijke ontwikkelingen met zich mee. De planvoornemens binnen voorliggend RUP, zoals het inzetten op ontharden en vergroenen, zal bijdragen tot de klimaatmitigatie en bijgevolg een positieve invloed hebben op de discipline Klimaat t.a.v. het nul-alternatief.

Mogelijke effecten

Binnen het plangebied wordt een bestendiging van de huidige functies vooropgesteld zonder grootschalige uitbreidingen mogelijk te maken. Voor de verschillende ontwikkelingszones (zie ontwerpend onderzoek) wordt gestreefd naar een meer kwalitatieve landschappelijke inrichting t.o.v. van huidige terreinsituatie.

1. Zone voor stedelijk wonen A: de nagenoeg volledig verharde site (t.b.v. de voormalige detailhandelscluster) wordt voorzien van een centraal (groen) plein waarbij wordt ingezet op een ontharding en vergroening van de openbare ruimte en de verschillende trage doorsteken in het gebied. Dit zal t.a.v. de huidige terreininrichting een verbetering inhouden.
2. Zone voor stedelijk wonen B: dit terrein is centraal gekenmerkt door een garageweg met garageboxen en aanliggend een laag-kwalitatief openbaar park. Binnen voorliggend planinitiatief wordt een uitbreiding van dit stadspark voorzien waarbij trage doorsteken in deze parkomgeving de verbinding mogelijk maken tussen de ringweg Fort Lapin en de Graaf de Mûelenaerelaan. Uiteraard wordt binnen de parkzone een maximale ontharding en vergroening vooropgesteld. Dit zal t.a.v. de huidige terreininrichting een verbetering inhouden.
3. Zone voor stedelijk wonen C: deze zone wordt gekenmerkt door de grootschalige detailhandelszaak 'DSM Keukens' met parking op het maaiveldniveau. Binnen voorliggend planinitiatief is het de bedoeling om hier alsnog een kops gebouw te voorzien t.h.v. de ringweg Fort Lapin, maar hierbij een ontharding en vergroening van de huidige parking in te richten. Op dit manier kan (op de lange termijn) een groene doorsteek worden voorzien richting de achterliggende serviceflats (Militza Brugge). Ook hier is het dus de bedoeling om in te zetten op ontharding, vergroening en toegankelijkheid van de openbare ruimte. Dit zal t.a.v. de huidige terreininrichting een verbetering inhouden.
4. Zone voor kerngebonden wonen A: op heden wordt deze zone gekenmerkt door kleinschalige bedrijvigheid met opslag in open (verharde) ruimte. Binnen voorliggend RUP wordt ook hier een ontharding en vergroening van de buitenruimte vooropgesteld waarbij een trage doorsteek worden voorzien tussen de Koolkerkse Steenweg en de Dokwerkersstraat. Naast een woonprogramma (aansluitend op de omliggende woonomgeving) worden (semi-) publieke groenzones ingericht om meer landschappelijke kwaliteit na te streven. Dit zal t.a.v. de huidige (quasi volledig verharde) terreininrichting een verbetering inhouden.

Uit bovenstaande elementen kunnen we stellen dat er steeds een gunstigere situatie gecreëerd wordt t.o.v. de referentiesituatie. Het ontharden en vergroenen met het oog op een kwalitatievere landschappelijke inkleding zorgt voor een betere klimaatmitigatie en brengt dus positieve effecten met zich mee op vlak van de discipline Klimaat.

Milderende maatregelen

De planopzet van het RUP voorziet in hoofdzaak een bestendiging van de huidige functies en daarnaast in de verschillende projectzones een gunstigere landschappelijke inkleding i.k.v. klimaatmitigatie. Dit maakt dat er geen aanzienlijke negatieve effecten verwacht worden betreffende de discipline Klimaat. Bijgevolg zijn er geen milderende maatregelen van toepassing.

Conclusie

Er worden geen aanzienlijk negatieve effecten verwacht. Dit in hoofdzaak doordat het RUP een bestending van de bestaande situatie vooropstelt voor het overgrote deel van de plancontour. Voor de verschillende ontwikkelingszones (zie ontwerpend onderzoek) wordt gestreefd naar een meer kwalitatieve landschappelijke inrichting t.o.v. van huidige terreinsituatie. Het voorliggend planinitiatief zou zo zelfs positieve invloeden met zich kunnen meebrengen i.k.v. de discipline Klimaat.

12.2.7 Grensoverschrijdende effecten

De situering van het plangebied en het programma is van die aard dat de effecten beperkt blijven. Deze effecten hebben geen grensoverschrijdend karakter.

12.2.8 Algemene conclusie

Globaal overzicht aanzienlijk effect op	
Bodem en water;	Nee
Fauna, flora en biodiversiteit;	Nee
Landschap + cultureel erfgoed met inbegrip van het architectonisch en archeologisch erfgoed;	Nee
Lucht, Geluid, Mobiliteit en mens-ruimtelijke aspecten;	Nee
Gezondheid en veiligheid van de mens.	Nee
Klimaat.	Nee

Gezien de impact van het plan en milderende maatregelen die binnen het RUP worden voorzien, zijn er weinig tot geen effecten met een grote invloed te verwachten.

Sinds de verkregen plan-MER ontheffing d.d. 15.12.2022 wijzigden de kaarten van de watertoets op basis van de actuele data. Dit met name de overstromingsrisicokaarten: pluviaal/fluviaal (zie figuren 79-80). We zien hierbij een uitbreiding met 'kleine kans op overstromingen' in delen van de Graaf de Mûelenaerelaan.

We zien nagenoeg geen wijzigingen in het plangebied, m.u.v. de Graaf de Mûelenaerelaan. Binnen de planopties van het RUP wordt daarenboven geen negatieve invloed verwacht t.a.v. de waterhuishouding in het gebied. Er wordt geen bijkomende verharding voorzien. Binnen de deelgebieden wordt een reconversie van de bestaande inrichting voorzien waarbij netto een ontharding optreedt en dus de totale verharding in de zone(s) afneemt.

We kunnen bijgevolg in alle redelijkheid concluderen dat de geactualiseerde kaarten geen impact kunnen hebben op de eerdere beoordeling door Team Mer.

13 RUIMTEBALANS EN OP TE HEFFEN VOORSCHRIFTEN

Voorschriften en bepalingen van gewestplanzones die binnen het plangebied liggen, komen te vervallen bij goedkeuring van onderhavig RUP. Hierbij wordt vertrokken van het gewestplan Brugge-Oostkust (d.d. K.B. 07/04/1977 en latere wijzigingen). Met uitzondering van artikel 20 wordt de geldende gewestplanbestemming vervangen.

Volgende bestemmingswijzigingen worden met onderhavig RUP doorgevoerd:

Gewestplan Brugge-Oostkust		Onderhavig RUP	
Bestemming	Benaderende opp. (m ²)	Bestemming	Benaderende opp. (m ²)
Zone voor woongebied (categorie wonen)	792	Art. 5: zone voor gemeenschapsvoorzieningen (Art. 5D: 'voormalig politiecommissariaat') (Categorie gemeenschaps- voorzieningen)	792
Totaal	792		792

14 PLANBATEN EN PLAN- KAPITAAL EN GEBRUIKERSSCHADE

14.1 INLEIDING

Volgens art. 2.2.5 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO) dient in een RUP een register te worden opgenomen, al dan niet grafisch, van de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding, vermeld in art. 2.6.1, een planbatenheffing, vermeld in artikel 2.6.4, of een compensatie, vermeld in boek 6, titel 2 of 3 van het decreet betreffende het grond- en pandenbeleid.

De regeling voor de planschade is te vinden in artikel 2.6.1 en volgende van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening;

De regeling over de planbatenheffing is te vinden in artikel 2.6.4 en de volgende van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening;

De regeling over de kapitaalschadecompensatie is te vinden in artikel 6.2.1 en volgende van het decreet betreffende het grond- en pandenbeleid;

De regeling over de gebruikerscompensatie is te vinden in het decreet houdende vaststelling van een kader voor de gebruikerscompensatie bij bestemmingswijzigingen, overdrukken en erfdienstbaarheden tot openbaar nut.

De opname van percelen in dit register houdt niet in dat sowieso een heffing zal worden opgelegd of dat een vergoeding kan worden verkregen. Voor elk van de regelingen gelden voorwaarden, uitzonderings- of vrijstellingsgronden die per individueel geval beoordeeld worden. Het register kan dus geen uitsluitsel geven over de toepassing van die voorwaarden, uitzonderings- of vrijstellingsgronden.

14.2 PLANBATEN

Er worden geen bestemmingswijzigingen doorgevoerd in voorliggend RUP dewelke aanleiding geven tot een planbatenheffing.

14.3 PLANSCHADE

De volgende bestemmingswijzigingen worden doorgevoerd die aanleiding kunnen geven tot een planschadevergoeding:

- Bestemmingswijziging van wonen naar gemeenschapsvoorzieningen: ca. 792m²;

14.4 KAPITAALSCHADE / GEBRUIKERSSCHADE

Er worden geen bestemmingswijzigingen doorgevoerd die aanleiding kunnen geven tot een kapitaalschade of gebruikersschade.






15 BIJLAGE

15.1 ERFGOED – BEOORDELING PER GEBOUW



De erfgoedwaarderingskaart zit opgenomen in de kaartenbundel onder de kaart 'Erfgoed'. De beoordeling per gebouw werd na deze pagina ingevoegd.

ID VIOE	Adres	Foto	Beschrijving	Erfgoedwaardering door erfgoedconsulent DMS – Erfgoedzaken
71825	Dudzeelse Steenweg 2-10	 <p>Bron: VIOE</p>	Eenheidsbebouwing, wellicht uit het einde van de 19de eeuw, bestaande uit lijstgevels met horizontaal belijnende kordons en muizentandlijsten. Roodbakstenen lijstgevels boven een plint van gesinterde baksteen, nr. 10 is wit beschilderd. Bron: VIOE	Stadslandschappelijke waarde (geheel van Fort Lapin 25-27 en Dudzeelse Steenweg 2-18)
71826	Dudzeelse Steenweg 3	 <p>Bron: VIOE</p>	Bel-etagewoning van 1911 ontworpen door architect Lucien Coppé (Brugge). Bakstenen, eclectische gevel met bezetting van wit- en groengeglazuurde tegels boven een plint met bossage. Geglazuurde gevelstenen met bloemmotieven. Hoger oplopende en meer uitgewerkte linkertravee met driezijdige houten erker. Rondboogvormige muuropeningen met bewaard schrijnwerk en hoge bovenlichten met kleine roedeverdeling. Kroonlijst op houten modillons. Bron: VIOE	Architectuurhistorische waarde
71828	Dudzeelse Steenweg 12	 <p>Bron: VIOE</p>	Herenhuis uit de tweede helft van de 19de eeuw met bepleisterde en witbeschilderde lijstgevel. Horizontaal belijnende kordons en aflijnende kroonlijst op houten rijk uitgewerkte modillons. Segmentboogvormige muuropeningen in een geprofileerde omlijsting waaronder paneelwerk op de borstwering. Bewaard schrijnwerk. Bron: VIOE	Architectuurhistorische waarde (geheel van Fort Lapin 25-27 en Dudzeelse Steenweg 2-18)
	Dudzeelse Steenweg 14, 16, 18	 <p>Bron: plaatsbezoek 2014 DMS</p>	Geheel van drie neoclassicistische rijwoningen uit laatste kwart van 19 ^{de} eeuw. Bepleisterde gevels met twee bouwlagen en drie traveeën onder zadeldak. Verbrede vensters op benedenverdieping.	stadslandschappelijke waarde (geheel van Fort Lapin 25-27 en Dudzeelse Steenweg 2-18)


71827	Dudzeelse Steenweg 11	 <p>Bron: VIOE</p>	<p>Stadswoning naar ontwerp van Rik Van Oyen</p> <p>Woning met voortuin, van 1935, ontworpen door architect Rik Van Oyen (Brugge). Roodbakstenen lijstgevel boven een plint van zwartgeglazuurde baksteen. Ingangstravee uitgewerkt als risaliet verlevendigd met siermetselwerk. Uitkragende erker op zware consolesteen. Witbepleisterde, drieledig opgebouwde fries. Bron: VIOE</p>	stadslandschappelijke waarde
71829	Dudzeelse Steenweg 13	 <p>Bron: VIOE</p>	<p>Interbellumwoning. Interbellumwoning van 1937. Oranje bakstenen lijstgevel met een verbouwde en bepleisterde begane grond. Op de verdieping driezijdige erker. Bron: VIOE</p>	heeft stadslandschappelijke waarde verloren
71830	Dudzeelse Steenweg 22	 <p>Bron: VIOE</p>	<p>Interbellumwoning van ca. 1937. Roodbakstenen lijstgevel, met modernistische inslag, in combinatie met gestort beton o.m. voor het benadrukken van de lateien. Inkom met rondboogvormige portiek. Bron: VIOE</p>	Stadslandschappelijke waarde (geheel van Dudzeelse Steenweg 22 tot 28 samen met Koetelwijk 1)

71831	Dudzeelse Steenweg 24	 <p>Bron: VIOE</p>	Interbellumhuis met eclectische lijstgevel in rode baksteen boven een arduinen plint. Bovenbouw met centraal rondboogvormig deurvenster geflankeerd door smalle ramen. Smeedijzeren balkon gevat tussen arduinen pilasters. Ronde oculus als dakkapel. Bron: VIOE	Stadslandschappelijke waarde (geheel van Dudzeelse Steenweg 22 tot 28 samen met Koetelwijk 1)
71833	Dudzeelse Steenweg 26-28/ Graaf de Mûelenaerelaan	 <p>Bron: VIOE</p>	Eenheidsbebouwing uit het interbellum. Traditionele baksteenbouw met horizontaal belijnde kordons van simili en verticaal ritmerende pilasters gecombineerd met rond- en korfbogige muuropeningen met benadrukte sluitsteen. Bewaard schrijnwerk. Bron: VIOE	stadslandschappelijke waarde (geheel van Dudzeelse Steenweg 22 tot 28 samen met Koetelwijk 1)
	Dudzeelse Steenweg 34 - 46	 <p>Bron: Agiv/orbit</p>	<p>Interessant stadslandschappelijk geheel van zeven identieke trapgevels volgens spiegelbeeldschema uit begin 20ste eeuw gelegen in bocht van steenweg, recht tegenover de voormalige douanekantoren.</p> <p>Aanvankelijk bakstenen trapgevels met twee bouwlagen op verhoogde souterrain en twee traveeën (drielicht thv verhoogd gelijkvloers). Enkel nr. 40 nog in oorspronkelijke toestand, overige gebouwen met aangepaste muuropeningen en bepleisterd en/of geschilderd.</p>	stadslandschappelijke waarde
71832	Dudzeelse Steenweg 25-29/ Krommestraat	 <p>Bron: VIOE</p>	Modernistisch opgevat hoekpand van 1931 met verbouwingen uit de jaren 1950. Halfgrond uitgewerkte hoektravee. Overige gevels geritmeerd door pilasters. Bron: VIOE	GEEN WAARDE
71834	Dudzeelse Steenweg 35-57		Eenheidsbebouwing van 1935 bestaande uit half vrijstaande en/of rijwoningen ontworpen door architect Maurice Vermeersch (Brugge). Lage huizen onder mansardedak geïnspireerd op de tuinwijkgedachte uit het interbellum. Sommige met gedeeltelijk vooruitspringende gevel, afgewerkt met topgevel, onder geknikt zadeldak.	stadslandschappelijke waarde (geheel van Dudzeelse Steenweg 35 tot 61)

		Bron: VIOE	Karakteristieke, grotendeels bewaarde, verticale roeden. Bron: VIOE	
71835	Dudzeelse Steenweg 56	 <p>Bron: VIOE</p>	Interbellumwoning van 1937 met roodbakstenen, modernistische gevel voorzien van licht naar voor springende gevelvlakken. Accenten van gestort beton en arduin. Vernieuwd schrijnwerk en bewaarde buisleuning aan balkonvenster. Bron: VIOE	Stadslandschappelijke waarde
71836	Dudzeelse Steenweg 59	 <p>Bron: VIOE</p>	Kleine villa van 1938. Laag huis onder dominerend schilddak, dwarse inkomvleugel met uitkragende tuitgevel. Gebruik van traditionele elementen zoals muurankers, beluikte vensters met kleine roeden en ontlastingsbogen. Bron: VIOE	stadslandschappelijke waarde (geheel van Dudzeelse Steenweg 35 tot 61)
71837	Dudzeelse Steenweg 60	 <p>Bron: VIOE</p>	Interbellumwoning van 1934. Gevel van bruine baksteen wordt verlevendigd door brede banden van horizontaal metselwerk. Rechthoekige muuropeningen worden benadrukt door bepleisterde lateien. Centraal dakvensters met geometrische bekroning en siermetselwerk. Bron: VIOE	Stadslandschappelijke waarde (geheel van Dudzeelse Steenweg 60 tot 66)



71838	Dudzeelse Steenweg 61	 <p>Bron: VIOE</p>	<p>Alleenstaande kleine villa van 1937 met modernistische inslag. Rode baksteenbouw met bepleisterde, hoger opgetrokken ingangstravee. Het karakteristieke schrijnwerk met horizontale roedeverdeling is gedeeltelijk bewaard.</p> <p>Bron: VIOE</p>	Stadslandschappelijke waarde (geheel van Dudzeelse Steenweg 35 tot 61)
71839	Dudzeelse Steenweg 62	 <p>Bron: VIOE</p>	<p>Woonhuis met roodbakstenen lijstgevel verlevendigd met witgeglazuurde baksteen voor de speklagen, strekken van de segmentboogvormige muuropeningen en het accentueren van de dakkapellen. Gevelbelijning door middel van een brede muizentandfries onder de kroonlijst. Bron: VIOE</p>	stadslandschappelijke waarde (geheel van Dudzeelse Steenweg 60 tot 66)
71840	Dudzeelse Steenweg 64	 <p>Bron: VIOE</p>	<p>Woning met doorrit gebouwd in 1907. Neoclassicistische lijstgevel van rode baksteen met sierankers. Hoger opgetrokken rechter poorttravee. Gebruik van gele baksteen voor de speklagen en het benadrukken van de segmentboogvensters in geblokte omlijsting. Kroonlijst voorzien van klossen en tandlijst. Bron: VIOE</p>	Stadslandschappelijke waarde (geheel van Dudzeelse Steenweg 60 tot 66)
71841	Dudzeelse Steenweg 66		<p>Woonhuis van 1922 met eclectische lijstgevel, rechts afgewerkt met tuitgevel voorzien van een trapje met overhoeks topstuk. Bruine baksteenbouw op arduinen plint en met accenten van Euvillesteen voor de horizontale gevelbelijning, de afwerking van de vensternissen, de gevelstenen en de cartouches. Bewaard schrijnwerk. Inrijpoort met schamppalen. Bron: VIOE</p>	architectuurhistorische waarde (geheel van Dudzeelse Steenweg 60 tot 66)

				
		Bron: VIOE		
71842	Dudzeelse Steenweg 69		Interbellumwoning van 1936 met voortuin. Gevel van rode baksteen met bepleisterde bovenbouw. Op de begane grond metselwerk in dambordpatroon. Boven de deur rondboognis opengewerkt met floraal motief. Brede oplopende erker met geprononceerde vensterpartijen. Bron: VIOE	waarde verloren
		Bron: VIOE		
	Fort Lapin 1 (samen met Havenstraat 2)		Voormalig kantoorgebouw of directeurswoning uit interbellum. Open bebouwing met invloeden van Beaux-Artsstijl. Bakstenen gevels met twee bouwlagen onder schilddak. Voorgevel met vijf traveeën; centrale travee in risaliet, met deur onder schouderboogvormige boog, trapezoidale erker op verdieping en klokvormige bekroning. Doorlopende kroonlijst op consoles. Schrijnwerk vervangen.	stadslandschappelijke waarde; samen met Havenstraat 2
		Bron: plaatsbezoek 2014 DMS		

71864	Fort Lapin 25-27	 <p>Bron: VIOE</p>	<p>Hoekpand in Franse neobarokstijl</p> <p>Monumentaal hoekpand in Franse neobarokstijl, gebouwd in 1905 naar ontwerp van de Brusselse architect G. Martin in opdracht van de industrieel J. Catulle, uitbater van een mouterij gelegen langs Fort Lapin.</p> <p>Het pand bevat twee woningen waarvan de kleinste zich situeert achter de drie rechter traveeën. Vandaag staat het grote hoekpand leeg en verkeert in een verwaarloosde toestand.</p> <p>De plattegrond ontvouwt twee haaks op elkaar staande vleugels verbonden op de hoek door een uitspringend torenachtig gedeelte. Aan de kant van de Dudzeelse Steenweg bevindt zich een wintertuin. Complex van twee bouwlagen onder mansardedaken en met een verhoogde begane grond boven een kelderverdieping. De prominent geplaatste hoektravee heeft de allures van een uitkijktoren met een erkeruitbouw op de verdieping met daarboven een balkon. Rijk versierde gevels in felrode baksteen in contrast met arduin voor de hoge plint, speklagen, negblokken, erker en dakkapellen. De architectuur wordt verlevendigd door het afwisselend gebruik van rondbogen voor de muuropeningen op de begane grond, erker op de verdieping en de dakkapellen en rechthoekige vensters van de kelder en op de verdieping. Bewaard houtwerk met op de begane grond ramen met gebogen middenkalf. Veelvuldige toepassing van ornamentiek in de sluitstenen, kroonlijsten met modillons, frontons, smeedijzeren balkons.</p> <p>In de achtergevels gebruik van witte geglazuurde tegels voor delen van het metselwerk, speklagen en deur- en vensteromlijstingen. Aangebouwde halfgrond uitgewerkte wintertuin met een brede arduinen buitentrapp.</p> <p>Interieur. Beide huizen zijn duidelijk van elkaar afgescheiden.</p> <p>Het grote linkerhuis is overdadig versierd in neoclassicistische stijl en heeft een typerende planindeling en ruimtewerking. Traditioneel grondplan met koetsendoorgang, vestibule en trappenhuis, salons aan de straatzijde en dienstvertrekken aan de tuinzijde.</p> <p>De koetsdoornit wordt geritmeerd door blinde rondboognissen afgescheiden door pilasters. Links leidt een trap naar een vestibule op onregelmatige plattegrond. In de vestibule bevindt zich een bordestrap met overloop afgewerkt met een fraaie smeedijzeren balustrade in neo-rococostijl. Het vijfhoekig trappenhuis wordt verlicht door een groot rondboogvenster met glas-in-lood. Marmeren plint, de muren en kroonlijsten van de deuren zijn versierd met</p>	architectuurhistorisch waardevol
-------	------------------	---	--	----------------------------------

			<p>stucwerk. In de as van de vestibule ligt, in het uitspringende hoekgedeelte, centraal het salon op een trapeziumvormige plattegrond en met afgeronde hoeken.</p> <p>De kamer met plintlambrisering heeft lijstwerk in neo-rococostijl. Deurstukken gevat in een rondboognissen met pastorale taferelen. De brede kooflijst is versierd met putti en arabesken.</p> <p>Eetkamer (kant Dudzeelse Steenweg) met plintlambrisering en versieringen in neo-empire, onder meer guirlandes en lauwerkransen.</p> <p>Wintertuin voorzien van mozaïektegels met kleurrijke randversiering onder invloed van de art nouveau.</p> <p>Bron: VIOE</p>	
71870	Graaf de Mûelenaerelaan 3	 <p>Bron: VIOE</p>	<p>Interbellumwoning van ca. 1935 met geelbakstenen gevel verlevendigd met verticaal metselwerk. Hoger oplopende linkertravee met cementbepleistering. Bewaard schrijnwerk, deur met smeedwerk.</p> <p>Bron: VIOE</p>	stadslandschappelijke waarde
71934	Graaf de Mûelenaerelaan 7	 <p>Bron: VIOE</p>	<p>Woning gebouwd in 1926 naar een ontwerp van architect A. Kreef (Brugge). Roodbakstenen lijstgevel met accenten van gele baksteen voor het benadrukken van de strekken. Bovenbouw voorzien van drielicht met bewaard schrijnwerk en centraal deurvenster met smeedijzeren leuning.</p> <p>Bron: VIOE</p>	stadslandschappelijke waarde

71935	Graaf de Mûelenaerelaan 10	 <p>Bron: VIOE</p>	Bel-etagewoning gebouwd in 1923. Witbeschilderde en bepleisterde geveltop boven een bakstenen onderbouw. Bewaard schrijnwerk. Bron: VIOE	stadslandschappelijke waarde (geheel van Graaf de Mûelenaerelaan 10 tot 20)
71936	Graaf de Mûelenaerelaan 12-20	 <p>Bron: VIOE</p>	De gevelrij kwam in twee fasen tot stand: nummers 12-14 in 1929, nummers 16-18-20 in 1930. Eenheidsbebouwing, gevelrij van 2 bouwlagen onder dak met variatie in de afwerking en de vorm van de geveltoppen. De gevels van nummers 18 en 20 hebben een licht historiserende inslag. Bron: VIOE	stadslandschappelijke waarde (geheel van Graaf de Mûelenaerelaan 10 tot 20)
71937	Graaf de Mûelenaerelaan 49/ Ter Looigemweg	 <p>Bron: VIOE</p>	Alleenstaande villa van 1928 in een ruime tuin toegankelijk via een smeedijzeren hekken tussen bakstenen pijlers. Het geel bakstenen parement wordt verlevendigd door gebruik van rode baksteen voor speklagen en deuren en vensteromlijstingen. Verhoogde begane grond boven een kelderverdieping. In- en uitspringende volumes onder pagodedaken. Monumentale inkom met bordestrap en luifel rustend op zuilen met vierkant kapiteel en versierd met guirlandes. Bewaard schrijnwerk. Bron: VIOE	architectuurhistorische waarde




71939	Havenstraat 2/Fort Lapin	 <p>Bron: plaatsbezoek 2014 DMS</p>	<p>Hoekpand Shiphotel</p> <p>Hoekpand, voormalig "Shiphotel" gebouwd wellicht ca. 1907. De rode baksteenbouw met hoektravee wordt horizontaal belijnd door bepleisterde en witbeschilderde banden. De kroonlijst is doorbroken door dakvensters met driehoekige frontonbekroning rustend op zware consoles. Gevel opengewerkt met segmentboogvensters met geblokte ontlastingsbogen en benadrukte sluitsteen, bewaard schrijnwerk. Mansardedak gedeeltelijk bekleed met leien en platte pannen. Bron: VIOE</p>	<p>stadslandschappelijke waarde</p>
71942	Havenstraat 6	 <p>Bron: VIOE</p>	<p>Café van 1931. Voormalig café gebouwd in 1931, heden een snackbar. De lijstgevel in rode baksteen wordt verlevendigd door gebruik van witte baksteen voor de speklagen en de omlijsting van de segmentboogdeur en -vensters. Bron: VIOE</p>	<p>heeft stadslandschappelijke waarde verloren</p>
71869	Koetelwijk 1	 <p>Bron: VIOE</p>	<p>Voormalig woonhuis uit het interbellum, thans in gebruik als postkantoor. Bruinrode bakstenen gevel met zijtrapgevel in historiserende stijl. Rechthoekige muuropeningen in korfboognissen met mascarons. Bewaard schrijnwerk. Bron: VIOE</p>	<p>stadslandschappelijke waarde (geheel van Dudzeelse Steenweg 22 tot 28 samen met Koetelwijk 1)</p>

71945	Koolkerkse Steenweg 9-11	 <p>Bron: VIOE</p>	Oorspronkelijk twee huizen wellicht gebouwd in het begin van de 20ste eeuw. De huizen worden in 1923 verbouwd tot één woning en de gevel aangepast. De bepleisterde en muntgroenbeschilderde lijstgevel wordt verlevendigd door witbeschilderd lijstwerk boven de segmentboogvensters en spiegels op de borstwering. Bewaard schrijnwerk van 1923. Bron: VIOE	stadslandschappelijke waarde
71946	Koolkerkse Steenweg 24-28	 <p>Bron: VIOE</p>	Eenheidsbebouwing vervangt in 1920 enkele in de Eerste Wereldoorlog vernielde huizen. De gevelrij bestaat uit een lijstgevel geflankeerd door twee puntgevels. Laatst genoemde hebben horizontaal belijnende kordons en in de punttop een houten bebording. Rondboogdeuren en rondboognissen van de vensters zijn historiserend. Gedeeltelijk bewaard schrijnwerk. Bron: VIOE	stadslandschappelijke waarde
71947	Koolkerkse Steenweg 27-29.	 <p>Bron: VIOE</p>	Herenhuis Oorspronkelijk één herenhuis gebouwd in 1860. In 1925 verbouwt architect Luc Viérin (Brugge) het pand tot twee woningen waarbij de travee-indeling behouden blijft. De drie linkertraveeën worden aangepast: een rondboogdeur vervangt de koetspoort, op de verdieping wordt een erker met serliana aangebracht. Nummer 27 heeft een gecementeerde pilastergevel waarvan de vensters op de verdieping gevat zijn in een doorlopende omlijsting, boven de erker een balkon met smeedijzeren balustrade. Het bewaarde schrijnwerk dateert van 1925. Nummer 29 is een eenvoudige lijstgevel met verbouwde begane grond en een bovenbouw met imitatievoegen. Bron: VIOE	architectuurhistorische waarde

71948	Koolkerkse Steenweg 30	 <p>Bron: VIOE</p>	<p>Herenhuis van het dubbelhuistype, van 1886 met een verankerde roodbakstenen lijstgevel. Arduinen plint met sierlijk betraliede kelderopeningen en verluchtingsgaten. Horizontaal belijnde kordons en fries met siermetselwerk. Segmentboogvensters in bakstenen omlijsting met arduinen hoekblokken en sluitsteen. Deur met buitentrapje met daarboven een arduinen balkon met balusterleuning. Bron: VIOE</p>	architectuurhistorische waarde
71949	Koolkerkse Steenweg 38-40	 <p>Bron: VIOE</p>	<p>Twee eenvoudige woningen wellicht gebouwd op het einde van de 19de eeuw. De gevel van nr. 38 is meer uitgewerkt d.m.v. imitatievoegen, vensters in geprofileerde omlijsting en sierlijsten op de borstwering. Bron: VIOE</p>	stadslandschappelijke waarde
71950	Koolkerkse Steenweg 47	 <p>Bron: VIOE</p>	<p>Woning gebouwd in 1938, oorspronkelijk voorzien van voortuin, nu verhard. Roodbakstenen, modernistische lijstgevel met hoger opgetrokken ingangstravee en licht vooruitspringende linkertravee. Accenten van beton cf. kordons, lateien, getrapte borstwering, bovenvenster en bovendeel van de deuromlijsting. De traphal wordt verlicht door een tweelicht met glas-in-loodramen. Bron: VIOE</p>	stadslandschappelijke waarde

71952	Koolkerkse Steenweg 85	 <p>Bron: VIOE</p>	<p>Woning van 1937 met voortuin voorzien van een bewaarde buisleuning. Lijstgevel van rode baksteen links doorbroken met een vlak afgewerkt dakvenster. Benadrukte muuropeningen door gebruik van beton. Bron: VIOE</p>	heeft stadslandschappelijke waarde verloren
71966	Lodewijk Coiseaukaai 2-4	 <p>Bron: VIOE</p>	<p>Voormalige douanekantoren van de haven, thans in gebruik als politiecommissariaat. Twee bakstenen gebouwen van 1898, gebouwd in neo-Brugse stijl met toepassing van de Brugse traveenissen. Verankerde baksteenbouw onder zadeldaken. Gevelrij geritmeerd door lijstgevels gevat tussen licht vooruitspringende trapgevels. Alle topstukken zijn voorzien van een smeedijzeren sierelement. Bron: VIOE</p>	architectuurhistorische waarde
	Pannebekestraat 8	 <p>Bron: plaatsbezoek 2014 DMS</p>	<p>Burgerwoning met achterliggend magazijn uit interbellum. Rode bakstenen gevel met twee bouwlagen en twee traveeën onder zadeldak. Toegangstravee met deur en poort onder erker met afgeronde hoeken. bewaard schrijnwerk.</p>	stadslandschappelijke waarde
	Pannebekestraat 74-96	 <p>Bron: VIOE</p>	<p>Sociale eenheidsbebouwing uit interbellum. Geheel van twaalf bakstenen woningen met voortuin, opgesplitst in twee types.</p> <p>Type I bestaande uit twee bouwlagen en twee traveeën. Type II opgevat als puntgevels met een bouwlaag. Korfboogvormige deuren onder tweeledig bovenlicht.</p> <p>Inpasbaarheid op vlak van ritmering, schaal en materialen en het groene karakter door de voortuinen vormen binnen deze zone belangrijke aandachtspunten .</p>	stadslandschappelijke waarde (geheel van Pannebekestraat 74 tot 96)

Ronsaardbekestraat 2	 <p>Bron: plaatsbezoek 2014 DMS</p>	Half open bebouwing uit interbellum. Bakstenen trapgevel met twee bouwlagen en twee traveeën. Hoekportiek onder leien dakje. Trapezoïdale erker in zijgevel. Voortuinmuurtje.	stadslandschappelijke waarde
Ronsaardbekestraat 6	 <p>Bron: plaatsbezoek 2014 DMS</p>	Woning in Nieuwe Zakelijkheid, 1936. Bakstenen gevel met twee bouwlagen onder pseudomansardedak; hoofdtravee kroonlijst doorbrekend. Karakteristieke belijnende. Schrijnwerk vervangen	stadslandschappelijke waarde
Ronsaardbekestraat 9	 <p>Bron: plaatsbezoek 2014 DMS</p>	Woning in Nieuwe Zakelijkheid, 1936. Bakstenen gevel met twee bouwlagen onder pseudomansardedak; hoofdtravee kroonlijst doorbrekend. Karakteristieke belijnende betonnen banden. Schrijnwerk vervangen.	stadslandschappelijke waarde

71976	Ronsaardbekestraat 53/ Sint-Jozefsstraat	 <p>Bron: VIOE</p>	<p>Pastorie bij de Sint-Jozefskerk, hoekpand van ca. 1943. Oranjerode baksteenbouw met gebruik van simili voor het benadrukken van het horizontaal karakter. Rechthoekige muuropeningen met geaccentueerde lateien van simili. Bewaard schrijnwerk. Deur in verdiept rondbogig portaal, daarboven bas-reliëf met afbeelding van het Lam Gods gebeeldhouwd door Karel Lateur (Brugge) cf. opschrift. Bewaarde deur met traliewerk, brievenbus in kruisvorm. Bron: VIOE</p>	architectuurhistorische waarde
71977	Ronsaardbekestraat 55	 <p>Bron: VIOE</p>	<p>Ronsaardbekestraat nummer 55. Kloostergebouwen met kapel, in 1932 ontworpen door architecten Jozef en Luc Viérin (Brugge). Baksteenbouw met aan de straatkant een dakkapel (puntgevel) geflankeerd door twee puntgevels met schouderstukken. De ingangstravee heeft een beluifelde toegang met bekronend Mariabeeld in natuursteen, in de top een gevelsteen met de letters "A M" + kroontje. Gebruik van doorlopende banden ter hoogte van de onder- en bovendorpels. Rechthoekige vensters, drielichten op de verdieping. Gedeeltelijk bewaard schrijnwerk, in de kapel met glas-in-lood. Dakruiter met klok en smeedijzeren kruis. Bron: VIOE</p>	architectuurhistorische waarde
71978	Ronsaardbekestraat 57-59/ Dokwerkersstraat	 <p>Bron: VIOE</p>	<p>Ronsaardbekestraat nummer 57-59/ Dokwerkersstraat. School (gelegen in het bouwblok met enkel de ingang aan de straatkant en recenter gebouw aan de Sint-Jozefsstraat) en parochiezaal, gebouwd in 1931 en 1933 naar een ontwerp van de architecten Jozef en Luc Viérin (Brugge).</p> <p>De parochiezaal is een sobere baksteenbouw van één bouwlaag. Rechthoekige muuropeningen met bewaard schrijnwerk. Het hoekpand met puntgevel heeft de allure van een kapel cf. het verdiept portaal, beeld van Maria met Kind en oculus met geschilderd Christusmonogram. Bron: VIOE</p>	stadslandschappelijke waarde (geheel met Ronsaardbekestraat 53 en 55)

71979	Ronsaardbekestraat 86-88	 <p>Bron: VIOE</p>	Twee interbellumwoningen uit de jaren 1930, nummer 86 dateert van 1932. Parement van bruinoranje baksteen met accenten van simili onder meer voor het benadrukken van de lateien. Nummer 86 heeft een oplopende driezijdige erker. Bewaard schrijnwerk en kroonlijst. Bron: VIOE	stadslandschappelijke waarde (geheel van Ronsaardbekestraat 86 en 88)
	Sint-Jozefsplein 1 tot 14	 <p>Bron: plaatsbezoek 2014 DMS</p>	Geheel van veertien sociale woningen uit midden van 20 ^{ste} eeuw. Bakstenen gevels met één bouwlaag onder zadeldak. Deur en liggend venster op benedenverdieping en brede dakkapel in dak. Deuren gekoppeld en onder luifel. Hoeken en centrale gevels van het geheel uitgewerkt als puntgevels met zoldervenster.	stadslandschappelijke waarde (geheel van Sint-Jozefsplein 1 tot 14)
71982	Sint-Jozefsstraat 6	 <p>Bron: VIOE</p>	Rijhuis woning, gebouwd in 1933, met gevel in roze baksteen verlevendigd door witte bepleistering voor de plint, lateien en belijning van de driezijdige erker op consoles en de dakkapel. Vensters met glas-in-lood en afbeeldingen van bloemstukken en schip, in het bovenlicht van het venster op de begane grond met opschrift "KUNSTRAMEN/ GLAS - SPIEGELS".	stadslandschappelijke waarde

71986	Ter Looigemweg 2	 <p>Bron: VIOE</p>	<p>Vrijstaande woning van 1929 ontworpen door architect W. De Baecke (Oostkamp).</p> <p>Verankerde baksteenbouw op gecementeerde plint en onder gemansardeerd zadeldak. Gebruik van traditionele elementen zoals geblokte ontlastingsbogen, dakvenster met trapgevel en geprofileerde kroonlijst op houten klossen. De vensters hebben bovenlichten met een kleine roedeverdeling. Bron: VIOE</p>	<p>geen aanduiding omwille van geringe erfgoedwaarde (traditionele opbouw, doch met vervangen schrijnwerk) en geïsoleerde ligging</p>
71987	Ter Looigemweg 6	 <p>Bron: VIOE</p>	<p>Parochiekerk van de H. Sint-Jozef.</p> <p>Gebouwd tussen 1934 en 1937. Uit een wedstrijd, georganiseerd in 1931-1932 door de Stad Brugge, wordt het ontwerp van architect Luc Viérin (Brugge) gekozen.</p> <p>Georiënteerde kerk, omgeven door een plantsoen afgeboord met leilinden. Zaalkerk van rode baksteen met aan de zuidkant een aan drie zijden vrijstaande klokkentoren en aan de oostkant de sacristie. Sobere architectuur gekarakteriseerd door gebruik van gekoppelde spitsboogopeningen. Aan de westgevel portaal met spitsboogingang met daarboven een beeld van de H. Jozef, vervaardigd door beeldhouwer M. Poppe (Brugge). Aan de zuidkant massieve klokkentoren opengewerkt door gekoppelde spitsboogopeningen en bovenaan telkens vier galmgaten. Aan de vier zijden bevindt zich een uurwerk, geplaatst in 1937. De kegelvormige spits is met leien bedekt.</p> <p>Aan de oostzijde is op de blinde gevel van de apsis enkel een eenvoudig bakstenen kruis aangebracht en onderaan een gevelsteen met tekst "TEN JARE O.H. 1936 / TOEN Z.E. MGR. LAMIROY BISSCHOP / VAN BRUGGE WAS Hr VAN HOESTEN- / BERGHE BURGEMEESTER DER / STAD EHE KEUKELINCK PASTOR / DER PAROCHIE WERD DEZE KERK / VAN ST JOZEF OPGERICHT / ARCHITECT LUC VIERIN / AANNEMER L. PRIEM".</p> <p>Interieur. Sober kerkinterieur onder een spits tongewelf. De plattegrond ontvouwt een narthex, een brede middenbeuk en twee smalle zijbeuken, breed transept en ondiep koor. Bepoetste en witbeschilderde muren, betegelde vloer in rood en zwart.</p> <p>Mobilair. Orgel gebouwd door de firma Anneessens-Tanghe (Menen). Kruisweg afkomstig van de Sint-Trudo-abdij van Male.</p>	<p>architectuurhistorische waarde</p>

			Bron: VIOE	
71988	Ter Looigemweg 18-34- Pannebekestraat 46-48	 <p>Bron: VIOE</p>	<p>Eenheidsbebouwing van gele baksteen ontworpen door architect Albrecht Seys (Brugge). Woningen met voortuintjes, afgezoomd door haagjes of bakstenen muurtjes.</p> <p>De rij verankerde lijstgevels wordt onderbroken door een puntgevel ter hoogte van nummer 22 en eindigt op een tuitgevel. De eenvoudige gevels zijn enkel gedifferentieerd door geometrisch metselwerk op de muurdam van de venstertravee. Boven de deuren rusten de luifels op geometrische consoles; enkel bij nummers 28 en 34 is de originele deur bewaard.</p> <p>Inpasbaarheid op vlak van ritmering, schaal en materialen en het groene karakter door de voortuinen vormen binnen deze zone belangrijke aandachtspunten.</p> <p>Bron: VIOE</p>	stadslandschappelijke waarde (geheel van Ter Looigemweg 18 tot 34 en Pannebekestraat 46 tot 48)

15.2 ONTHEFFING PLAN-MER PLICHT



Vlaanderen
is omgeving

Vlaamse Overheid, Departement Omgeving
Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten
Milieueffectrapportage
Koning Albert II-laan 20 bus 8
1000 Brussel
T 02/553 80 79
mer@vlaanderen.be
www.omgevingvlaanderen.be

Bepaling over de plan-MER-plicht van het RUP Fort Lapin in Brugge

Dossiënummer: SCRI19003

1. Toetsing aan het toepassingsgebied¹

De stad Brugge stelt een RUP op met als doel:

- De herziening van het huidig BPA nr. 22 Fort Lapin d.d. 8 september 1994;
- Een gedeeltelijke herziening van het BPA nr. 31 Noorweegse Kaai d.d. 6 oktober 1997;

Team Mer ontving op 20 december 2021 de scopingnota (maart 2019). Op deze versie van de scopingnota had het Team Mer nog enkele vragen/opmerkingen, onder andere over de motivatie dat het RUP screeningsgerechtigd is, de referentietoestand, de verkeerstellingen voor de Dudzeelsesteenweg, ... Er werden daarom aanpassingen/aanvullingen gevraagd op 4 februari 2022. De scopingnota werd opnieuw ingediend op 20 oktober 2022. Ook op deze versie van de scopingnota had het Team Mer nog steeds enkele vragen, meer bepaald over de verkeerstellingen voor de Dudzeelsesteenweg. Er werden daarom opnieuw aanpassingen gevraagd op 24 november 2022. Een derde versie van de scopingnota (versie december 2022) werd ingediend op 7 december 2022.

Eerder werden ook de startnota, adviezen en inspraakreacties bezorgd.

Zoals in de scopingnota aangegeven wordt, komt het RUP in aanmerking voor een onderzoek tot milieueffectrapportage.

Team Mer dient vóór de voorlopige vaststelling te bepalen of er al dan niet een milieueffectrapport (plan-MER) moet worden opgesteld.

2. Inhoudelijke toetsing van het onderzoek tot milieueffectrapportage

Bij de overweging of er al dan niet een plan-MER opgesteld moet worden, houdt Team Mer rekening met de startnota, de resultaten van de participatie, de adviezen en met de verwerking hiervan in de scopingnota.

De scopingnota bevat een beschrijving van de doelstellingen, reikwijdte en detailleringsniveau van het voorgenomen RUP en de daarop afgestemde analyse van de te verwachten milieueffecten.

¹ Zoals vereist door artikel 2.2.4., §2, 6° VCRO en artikel 4.2.1. tot en met 4.2.3. DABM.

De periode van raadpleging liep van 9 november 2018 t.e.m. 7 januari 2019 en een participatiemoment vond plaats op 3 december 2018.

Verscheidene adviesinstanties (Dept. MOW, De Vlaamse Waterweg,...) hebben opmerkingen over de beschrijving en beoordeling van de milieueffecten van het plan. De opmerkingen werden op een voldoende wijze beantwoord in de scopingnota.

In een aantal inspraakreacties wordt gesteld dat de effecten wel degelijk aanzienlijk zijn en/of dat het onderzoek naar de milieueffecten onvoldoende uitgevoerd werd. Uit de verwerking van de adviezen en inspraakreacties in de scopingnota blijkt echter dat er wel degelijk voldoende informatie is over de effecten om te kunnen besluiten dat de effecten niet aanzienlijk zijn.

Enkele adviezen en inspraakreacties bevatten ook opmerkingen over het plan zelf. Deze opmerkingen hebben echter geen invloed op de beoordeling van de aanzienlijkheid van de milieueffecten van het plan.

Alle opmerkingen worden beschreven in hoofdstuk 2 van de scopingnota. Hierin wordt vermeld hoe de opmerkingen verwerkt zijn.

Gelet op het bovenstaande en in het bijzonder rekening houdend met de in de scopingnota opgenomen beschrijving van de kenmerken van het voorgenomen RUP, van de effecten ervan en van de gebieden die door het RUP kunnen worden beïnvloed en met de verwerking van de inspraak en adviezen, besluit Team Mer dat werd aangetoond dat voorliggend plan geen aanzienlijke milieueffecten kan hebben.

3. Besluit

Op basis van bovenstaande motivering bepaalt Team Mer dat er geen plan-MER opgesteld moet worden voor het voorliggende RUP.

Als het plan wijzigt n.a.v. de plenaire vergadering, het openbaar onderzoek of om een andere reden, dient u na te gaan of het uitgevoerde onderzoek tot milieueffectrapportage nog geldig is voor het gewijzigde plan. Indien nodig kan u Team Mer vragen om opnieuw na te gaan of de opmaak van een plan-MER nodig is.

Getekend door: Isabel Jacobs (Signature)
Getekend op: 2022-12-15 10:04:19 +01:0
Reden: Ik keur dit document goed

Isabel Jacobs

Isabel Jacobs
Afdelingshoofd
Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning- en projecten (GOP)