

# CONCEPTSTUDIE STADSVERNIEUWINGSPROJECT KAAIDISTRICT BRUGGE

RAPPORT

JANUARI 2022  
STAD BRUGGE

**BU  
UR**  
Part of Sweco



# CONCEPTSTUDIE STADSVERNIEUWINGSPROJECT KAAIDISTRICHT BRUGGE

EINDRAPPORT  
JANUARI 2022

DEZE STUDIE KADERT BINNEN DE OPROEP STADSVERNIEUWING 2019, BEGELEID DOOR  
STEDENBELEID VLAANDEREN.

## OPDRACHTGEVER: STAD BRUGGE

### CONTACT

**Vanhevel Ans**

Ruimtelijke planner / projectverantwoordelijke  
ans.vanhevel@brugge.be  
+32 (0)50 44 85 79

**Jan Schreurs**

Projectpeter Stedenbeleid

## PROJECTTEAM: BUUR Part of Sweco / CityD-WES

### CONTACT

**Hamerlinck Jan (BUUR)**

stedenbouwkundige / projectleider  
jan.hamerlinck@swecobelgium.be  
+32 (0)16 89 85 50

**Mathias Declerck (CityD-WES)**

dynamic consultant

**Tom Philips (City DWES)**

dynamic consultant

**Kathleen Van de Werf (BUUR)**

business development manager

**Jiska Gysels (BUUR)**

architect

**Laura Shilaku (BUUR)**

architect / ruimtelijk planner

**Sander Van Velden (BUUR)**

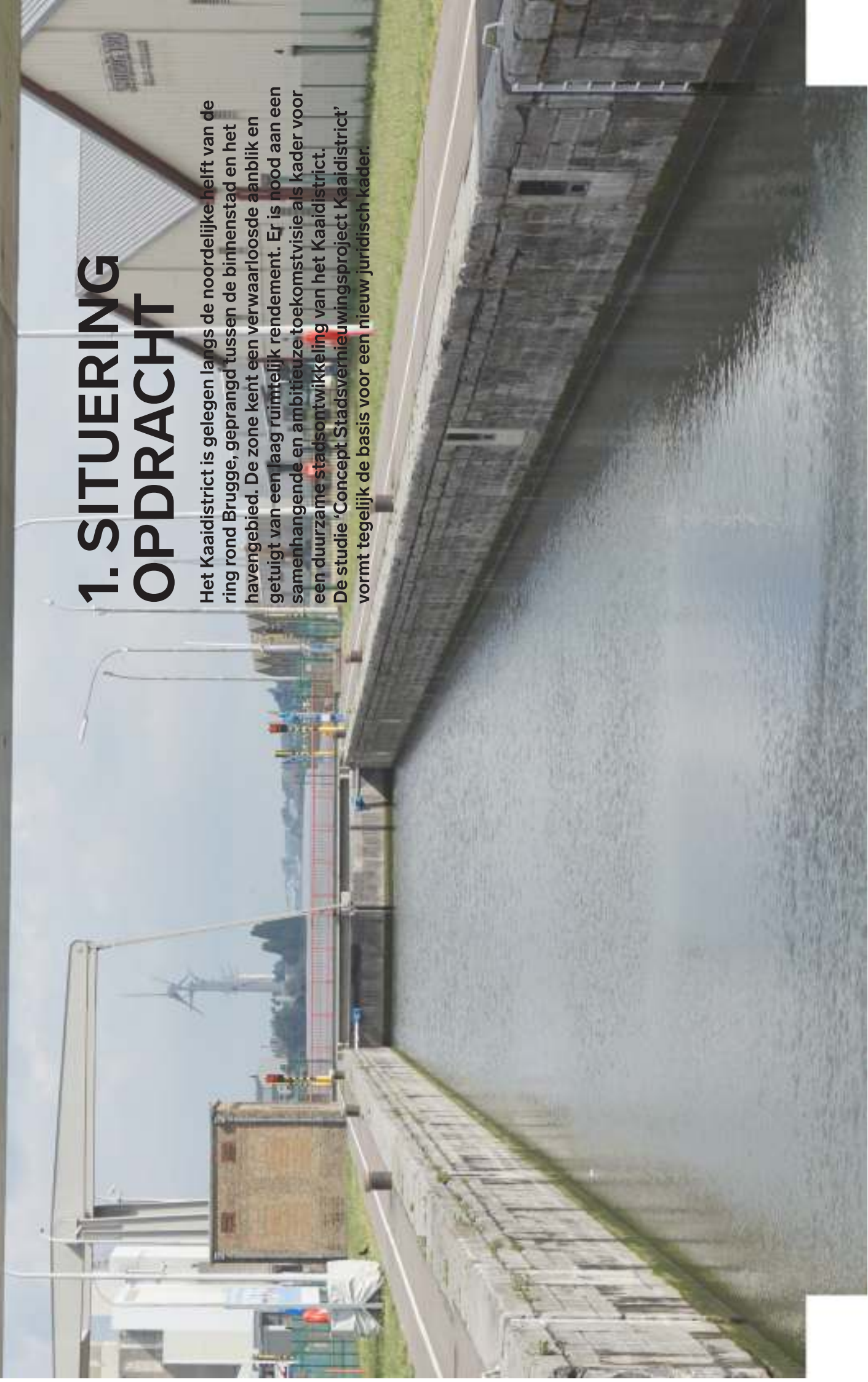
architect

# INHOUD

<b>1. Situering opdracht</b>	<b>6</b>		
1.1 Opgave	8	3.5 Makersdistrict	56
1.2 Voorbeschouwing	10	3.6 Stedelijk distributiecenter (SDC)	64
1.3 Transitiestrategie i.p.v. masterplan	11	3.7 Royale publieke ruimtes	66
1.4 Via coproductie	11	3.8 Een haalbaar project?	68
1.5 Proces in 3 stappen	11	3.9 Kringloop: water	70
1.6 Leeswijzer	11	3.10 Kringloop: energie	72
		3.11 Kringloop: materialen	74
<b>2. Verkenning</b>	<b>12</b>	<b>4. Aandachtspunten</b>	<b>76</b>
2.1 Kaaidistrict vandaag	14	4.1 Mobiliteit en verkeersleefbaarheid	78
2.2 Ruimtelijke-economische lezing	16	4.2 Wonen vs haven	80
2.3 Inpassing in omgeving	28	4.3 Bouwhoogtes (Unesco-Icomos)	82
2.4 Robuuste ruimtelijke structuur	30	<b>5. Implementatiestrategie en maatregelenkader</b>	<b>90</b>
2.5 Roeping Kaaidistrict	32	5.1 Geen blauwdruk maar een transitiestrategie	92
2.6 Kansen vanuit het beleidskader	34	5.2 The city needs economy, economy needs the city	92
2.7 Gelaagd programma	34	5.3 Uitdagingen voor verweving	98
2.8 Werkateller	36	5.4 Toetsing kritische succesfactoren voor verweving	100
2.9 Ambitie: nieuw stadsdeel met unieke identiteit	38	5.5 Verdere opgaves naar een verweven Kaaidistrict	102
		5.6 Juridische doorlichting	110
<b>3. Visievorming / ontwerp onderzoek</b>	<b>40</b>	5.7 Proactief flankerend beleid	118
3.1 Verhuis retail als sleutel tot transitie	42	5.8 Projectorganisatie en -structuur	122
3.2 Ontwikkeling in 4 deelzones	42	5.9 Next steps...	123
3.3 Retailcluster	44	<b>6. Bijlage ruimtelijke-economische analyse</b>	<b>126</b>
3.4 Foodhub	50		

# 1. SITUERING OPDRACHT

Het Kaaidistrict is gelegen langs de noordelijke helft van de ring rond Brugge, geprangd tussen de binnenstad en het havengebied. De zone kent een verwaarloosde aanblik en getuigt van een laag ruimtelijk rendement. Er is nood aan een samenhangende en ambitieuze toekomstvisie als kader voor een duurzame stadsontwikkeling van het Kaaidistrict. De studie 'Concept Stadsvernieuwingproject Kaaidistrict' vormt tegelijk de basis voor een nieuw juridisch kader.



## 1.1 Opgave

(Cfr. Bestek *'consultancy opdracht conceptbegeleiding stadsvernieuwingproject "Kaaidistrict" te Brugge*)

Het 'Kaaidistrict' ligt langs het kanaal Gent-Oostende en vormt de overgang tussen de binnenstad en de Zeehaven, tussen Sint-Pieters en Sint-Jozef. Dit Kaaidistrict vormt een strategische randzone met nog actieve bedrijvigheid, productie en handel. De monofunctionele invulling, het weinig efficiënte ruimtegebruik, de povere architectuur en omgevingsaanleg, de grote parkeervlaktes... zijn allen voor verbetering vatbaar.

Omwille van zijn knooppuntwaarde, de nabijheid tot de binnenstad en de aanwezigheid van water staat dit gebied onder druk. Dit zorgt voor een kantelmoment vol opportuniteiten en uitdagingen. Aan de Boudewijnsluis, waar de haven fysiek de binnenstad raakt, heeft een ontwikkelaar bijvoorbeeld een ontwerp voorgesteld voor een gemengd handel-woonproject gecombineerd met publieke functies. Zonder een omvattende kijk op de toekomstige transformatie, vertonen dergelijke ad hoc voorstellen de neiging zich als eilandjes

te manifesteren zonder positieve verbindingen met de stedelijke context. Voorstellen voor omvangrijke vastgoedontwikkelingsprojecten roepen bovendien verhoogde aandacht op voor het behoud van de productieve en arbeid-verschaffende functies.

Concrete cases stellen de stad voor een aantal uitdagingen. De stad Brugge voelt de noodzaak aan om de rol van regisseur op te nemen in de re conversie van het Kaaidistrict. Als regisseur wil de stad de ambitie uitdragen om dit overgangsgebied te herontwikkelen tot een gebied met een gelaagd, divers en multifunctioneel ruimtegebruik (verweving van maakeconomie, bedrijven, diverse vormen van wonen, voorzieningen, toerisme, tijdelijk gebruik, duurzame logistiek, ...). In het kader van die regierol wenst de stad een conceptsubsidie in te zetten om analyses uit te voeren en informatie te verzamelen in overleg met diverse stakeholders, om een sterk ruimtelijk kader te ontwikkelen via co-creatief ontwerpen onderzoek, en om een actieplan op te maken in functie van realisaties.



Figuur: Plangebied Stadsvernieuwingproject Kaaidistrict (a: Natuursteenbedrijf Lanssens, b: Boudewijnsluis)



## 1.2 Voorbeschouwing: productief werken aan de vriendelijke stad

In vele steden is de laatste tijd gefocust op het maken van een 'vriendelijke' stad: de stad waar het wonen (enkel) gecombineerd wordt met andere functies, gericht op wonen. Oude economische zones worden geconverteerd naar gemengde ruimtes waar enkel plaats is voor woonondersteunend economisch programma. Bovendien is in de huidige vastgoedsituatie woonvastgoed meer waard dan bedrijfsvastgoed en blijkt dat door botsende logica's het verweven van economische functies met de woonfunctie niet vanzelfsprekend gaat.

Dit spanningsveld tussen wonen en werken is niet nieuw. Doorheen de geschiedenis merken we duidelijk de wijzigende positie van de stad: van de focus op bedrijvigheid, over wonen tot het huidige idee van verwevenheid.

Begin 19e eeuw was de stad een aantrekkelijke plaats voor bedrijvigheid: dicht bij zowel werknemers als afzetmarkt. Steden veranderden langzaam in grote machines, vol van productie en opportuniteit. Rokende schoorstenen stonden symbool voor een succesvolle stad. De bedrijvigheid vormde vaak het trotse uithangbord van de stad, gaven gestalte aan de trots van de werknemers en bepaalden in sterke mate het stadsgezicht. Grote fabrieken zochten een plaats aan de rand van de stad, kleinere bedrijven vulden het stadsweefsel verder op. Maar deze bedrijvigheid bracht naast productie, werkgelegenheid, financiering, huisvesting, ook ongemak met zich mee zoals geurhinder, vervuiling, lawaaioverlast,...

In de tweede helft van de 20e eeuw maakte de globalisering komaf met veel van deze problemen. De aanleg van industrieterreinen zorgde voor een splitsing van functies: wonen versus industrie/economie. Daarnaast deed de globalisering de grootschalige productie grotendeels verhuizen naar lage loonlanden. De economie in Vlaanderen zette in op verdere specialisatie en ontwikkeling van R&D i.f.v. degrootschalige productie in het buitenland.



De prijs voor goederen daalde gevoelig en vormde oneerlijke concurrentie voor de plaatselijke makers. De productiviteit in de stad nam een diepe duik en zorgde voor lege plekken in het stadsweefsel. Bovendien werkte de opkomst van individueel transport, algemeen verbeterde leefomstandigheden en een focus op eigendom de stadsvlucht verder in hand.

De stad smakte naar nieuwe bewoners en zette sterk in op aantrekkelijkheid: de achtergelaten plaatsen van bedrijvigheid vormden een doorn in het oog en werden herontwikkeld in functie van een aangename woonomgeving. Er werd volop geïnvesteerd in infrastructuur en publieke voorzieningen zoals straten, pleinen, scholen, parken,... Deze investeringen werden voornamelijk gedreven door de idee van eigendom: de verkoop van huisvesting en kantoren werd de hefboom voor de financiering van open ruimte en publieke voorzieningen. Hierdoor kwam de nadruk steeds sterker te liggen op de uitbouw van de 'vriendelijke stad'. Het bood adequaat antwoord op de noden en behoeften van de inwoners via het scheppen van een aangename woonomgeving.

Het heeft echter ook geleid tot strengere regelgeving, een groeiend tekort aan betaalbare infrastructuur en gebrek aan flexibele ruimtes voor ondernemers en makers. Door het langzaam aan verdwijnen van deze bedrijvigheid komt de kwaliteit van woonomgeving als echte leefomgeving onder druk te staan. We zijn niet enkel overtuigd van de noodzaak aan economische functies voor de stad, maar geloven ook sterk dat deze een vitale sleutel zijn om de uitdagingen van de toekomstige stad het hoofd te bieden. Een stad vol bedrijvigheid is een veerkrachtige stad. Een verweven

omgeving biedt tal van voordelen: het zorgt voor dynamische buurten en kan leiden tot lokale tewerkstelling, nabijheid tussen wonen en werken, duurzame verplaatsingen en draagt zo bij aan de klimaatdoelstellingen, duurzame mobiliteit, kernversterking... De unieke positie van het Kaaidistrict wensen we daarom voluit te valideren door in te zetten op verwevenheid en ruimte voor toekomstgerichte economie.

## 1.3 Transitiestrategie i.p.v. masterplan

Ons uitgangspunt is dus om economie blijvend een plek te geven in het Kaaidistrict, maar op een duurzame manier verweven met andere stedelijke functies. Het tekenen van een mooi plan volstaat hiervoor echter niet. Het courante lineaire traject van ontwerp – realisatie – gebruik beantwoordt immers niet aan de sterk evoluerende en zeer diverse programma's van eisen op maat van de gebruiker.

Om te komen tot verweven werklocaties dient er op verschillende schaalniveaus gewerkt te worden, met aandacht voor bottom-up en top-down processen. Dit vereist een brede kennis en integrale benadering van stedenbouw die verder reikt dan ruimtelijk ontwerp. Het aangaan van dialoog in co-creatieprocessen wordt cruciaal. De rol van de stedenbouwkundige verschuift in dit soort projecten dan ook van 'masterplanner' naar 'partner in transitie'.

Het eindproduct van deze studie is geen blauwdruk die vooropstelt hoe de bebouwde ruimte eruit zal zien, wel een toekomstmodel als (mogelijke) vertaling van onze ambities. Het plan is te lezen als een transitiestrategie met strategische acties. We hopen met dit proces de diverse stakeholders de juiste handvaten aan te bieden om zelf verdere stappen te zetten in het proces.

## 1.4 Via coproductie

We hebben daarom resoluut gekozen voor een co-creatief traject dat rechtstreeks kon pellen naar interesse voor concrete projecten aan de

vraagzijde. Het ruimtelijk onderzoek vormde hierbij een basis om verschillende actoren te betrekken, om de relaties tussen deze actoren scherp te stellen en opportuniteiten voor meerwaarde-creërende relaties te duiden. Op die manier konden - en kunnen - initiatieven, plannen en ideeën gingen elkaar beïnvloeden en versterken. Het proces van participatie en co-creatie hebben we gevoegd vanuit een stevig aantal bilaterale gesprekken en een zgn. (digitaal) werkatelier. Samen met de opdrachtgever hebben we hiervoor verschillende stakeholders en sleutelfiguren gedetecteerd en zijn we op zoek gegaan naar de gemeenschappelijke belangen waarop verder gebouwd kan worden.

## 1.5 Proces in 3 stappen

We hebben doorheen de studie 3 fases doorlopen: verkenning, visievorming en -onderzoek, en de uitwerking van een implementatiestrategie.

In de verkenningfase hebben we samen met de bepalende actoren getracht de identiteit en roeping van de site te definiëren. Hiervoor onderzochten we de uniciteit van de plek.

In een tweede fase hebben we ons gebogen over de concrete invulling van de site. Hierbij zetten we in op inhoudelijke uitdieping en ontwerpend onderzoek.

In een laatste fase hebben we de mogelijkheden voor implementatie uitgetekend, met een stappenplan voor concrete initiatieven die op korte, middellange en lange termijn geïnitieerd kunnen worden.

## 1.6 Leeswijzer

In onderhavig rapport worden de 3 fases toegelicht zoals ze zijn doorlopen. Na het hoofdstuk visievorming / ontwerpend onderzoek benoemen we expliciet een aantal aandachtspunten die uitklaring vereisen in de komende planperiode.

## 2. VERKENNING

In de verkenningsfase trachten we samen met de bepalende actoren de identiteit en roeping van de site te definiëren. Hiervoor onderzoeken we de uniciteit van de plek: leidt de positie in het stedelijk-economisch weefsel tot unieke condities die we kunnen valideren.

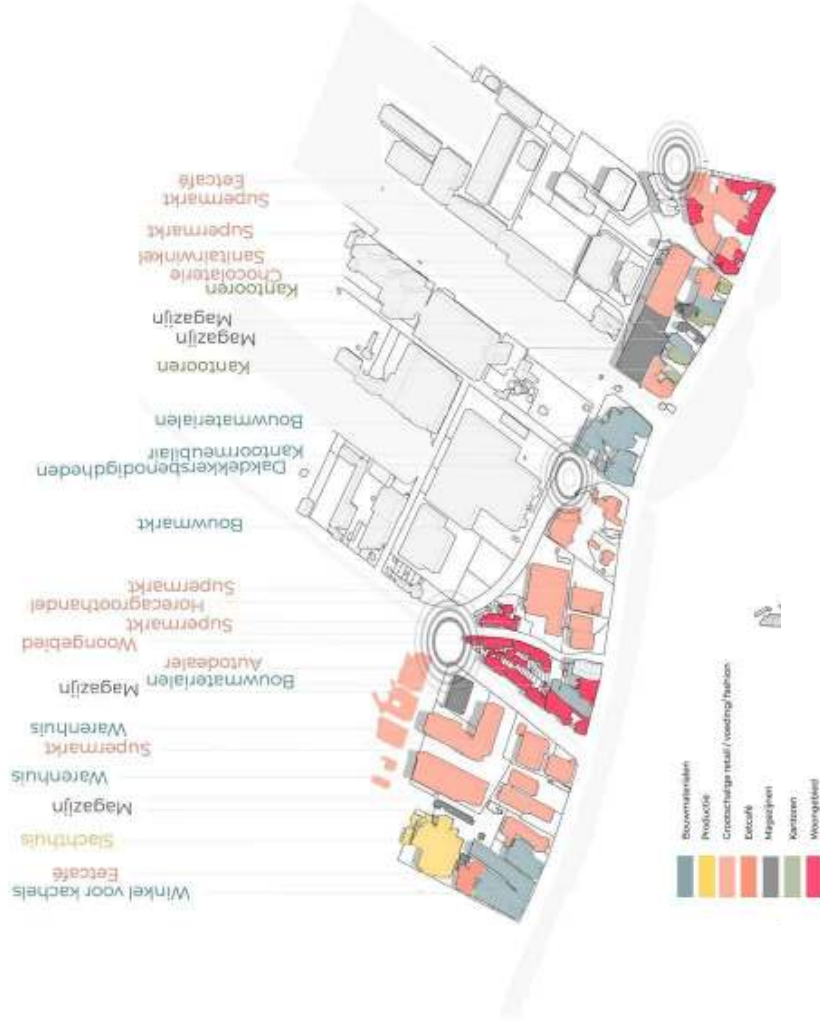


## 2.1 Kaaidistrict vandaag

Het Kaaidistrict biedt vandaag een ietwat rommelige aanblik. Het beeld langs de Sint-Pieterskaai wordt gedomineerd door loodsen en grote parkeerruimtes. In het gebied zien we naast een beperkt aantal bedrijfsgebouwen (autogarage, chocolaterie...) vooral winkels voor grootschalige kleinhandel (Hema, Elektro, Gamma, Zeeman, Action,...) en warenhuizen (Aldi, Colruyt, Bio-Planet, Albert Heijn,...). Tussen verouderde delen zien we enkele recentere realisaties, bv. aan de V-Markt en Dovy Keukens.

Vooraf aan de westelijke zijde van het gebied is er leegstand, met het Brugs Slachthuis als grootste vacante site. Tussen alle economische functies zijn er nog enkele woonfragmenten: aan de Vaartstraat- Sint-Pietersgroenestraat en de Dudzeelse Steenweg.

De stad Brugge heeft geen grondposities binnen het Kaaidistrict. Ontwikkeling van het bebouwd patrimonium zal dan ook gebeuren op het tempo van de private partijen. De percelenstructuur wordt daarom sturend voor het toekomstbeeld.



Figuur: huidige invulling Kaaidistrict



Bedrijvigheid Sint-Pieterszuidstraat - Veemarktstraat



Retail Veemarktstraat



Sint-Pieterskaai



Retail hoek: Krakelweg



Site Lanssens



Slachthuisite



Gemengd lint Havenstraat



Woningen Vaartstraat



Pool-hal Slachthuisstraat



Horeca Totaal Sint-Pietersgroenestraat



Fietspad t.h.v. voormalige spoorlijn



## 2.2 Ruimtelijk economische analyse

### 2.2.1 Demografische positionering

Stad Brugge is volgens de VRIND-indeling een centrumstad gelegen in de provincie West-Vlaanderen en is tevens de provinciehoofdstad. Om de demografische vergelijking vorm te geven gaan we uit van het cijfermateriaal dat beschikbaar wordt gesteld via het platform Provincies in Cijfers. In deze studie werden alle demografische indicatoren geanalyseerd, apart en in relatie met elkaar. In wat volgt worden de meest opvallende cijfers besproken.

Volgens de meest recente cijfers (2020 – 2021) kenmerkt stad Brugge zich demografisch in vergelijking met Vlaams en nationaal gemiddeldes algemeen met een bovengemiddeld aandeel senioren (+/- 25 % van de bevolking is ouder dan 65 jaar), een lager aandeel jongeren, een laag aandeel allochtone inwoners, een beperkt aantal werkszoekenden, een bovengemiddeld welvaartsniveau...

Zoals volgende tabel toont, is Stad Brugge in vergelijking met andere centrumsteden duidelijk groter qua totale oppervlakte. De bevolkingsdichtheid (in relatie tot de beschikbare oppervlakte) daarentegen, scoort lager dan de meeste centrumsteden.

De tabel werd aangevuld met de twee Vlaamse Grootsteden (Gent en Antwerpen).

Gent, die qua oppervlakte dicht in de buurt ligt bij Brugge, laat een beduidend hogere bevolkingsdichtheid optekenen.

Het aantal inwoners van een stad maakt een belangrijke eerste verzorgingsgordel uit. Stad Brugge telt anno 2021 een inwonersaantal van afgerond zo'n 120.000 inwoners (ter vergelijking, Gent telt er zo'n 265.000, Antwerpen zo'n 530.000). De eigen inwoners van een stad of gemeente hebben een belangrijke impact op de economie in al zijn facetten. Voor het aantrekken van nieuwe, vernieuwende of uitbreidende functies bijvoorbeeld om er maar éénje te noemen. De zelfdragendheid van een stad of in

Gebied	bevolkingsdichtheid [per km <sup>2</sup> ]	oppervlakte (in km <sup>2</sup> )	Aantal inwoners
Aalst	1.119	78,66	87.978
<b>Brugge</b>	<b>843</b>	<b>140,99</b>	<b>118.467</b>
Genk	762	87,59	66.673
Hasselt	772	102,68	79.089
Kortrijk	959	80,7	77.213
Leuven	1.758	57,51	101.032
Mechelen	1.327	65,8	86.911
Oostende	1.755	40,95	71.755
Rooselare	1.058	60,4	63.763
Sint-Niklaas	952	84,19	79.357
Turnhout	811	56,71	45.874
Centrumsteden	1.376	1.218,22	1.671.232
Vlaams Gewest	489	13.625,74	6.653.062
Gent (grootstad)	1.674	157,74	263.703
Antwerpen (grootstad)	2.599	204,30	529.417

Tabel: Benchmark bevolkingsdichtheid en oppervlakte (2021)

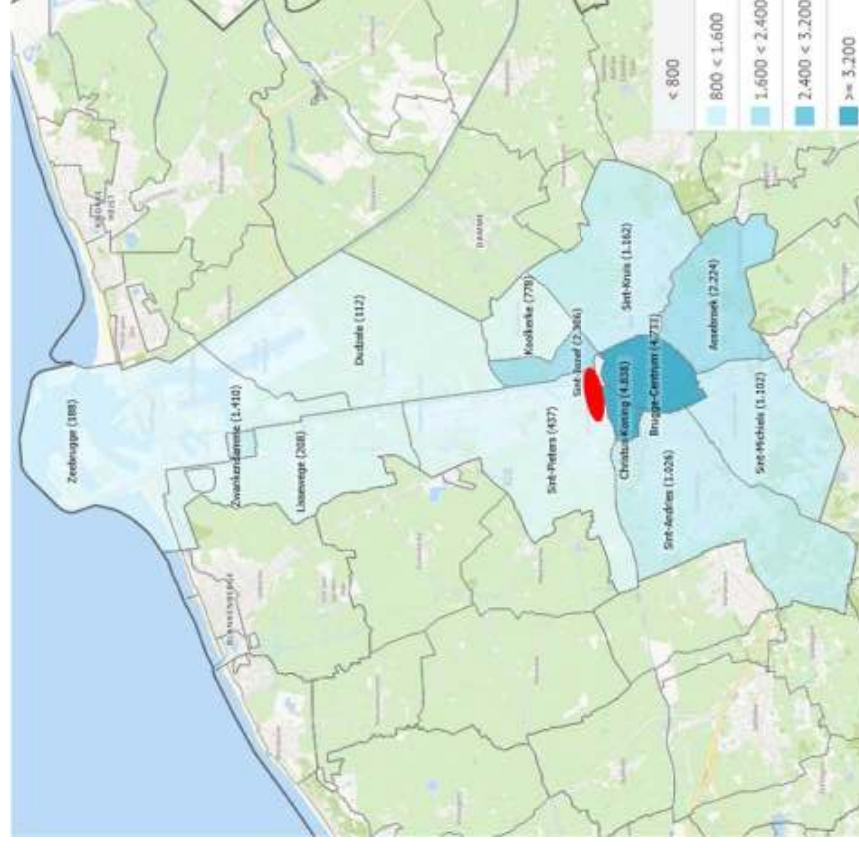
<sup>1</sup> Bron: Statistiek Vlaanderen: [https://www.statistiekvlaanderen.be/nl/gebiedsindelingen-vrind#:~:text=De%20VRIND%2Dclassificatie%20is%20een,geclassificeerd%20\(VRIND%2004%2D2005\).](https://www.statistiekvlaanderen.be/nl/gebiedsindelingen-vrind#:~:text=De%20VRIND%2Dclassificatie%20is%20een,geclassificeerd%20(VRIND%2004%2D2005).)

<sup>2</sup> Bron: Provincies in cijfers - <https://provincies.incijfers.be/databank>

specifiekere orde van een stadsdeel waarbij verschillende functies een plaats moeten krijgen, is een voldoende groot inwonersaantal belangrijk. Voor invulling van tewerkstelling, als afzetmarkt...

Wij je als stad of gemeente het inwonersaantal verhogen, zonder al te veel te raken aan bepaalde (ruimtevragende) functies zoals open ruimte, industrie, landbouw,...; dient ingezet te worden op verdichting (voor de woonfunctie) en algemeen efficiënt ruimtegebruik (om functieverweving mogelijk te maken).

Als we de algemene bevolkingsdichtheid van Brugge van dichterbij bekijken via onderstaande figuur met opdeling naar wijkniveau, springt één vaststelling onmiddellijk in het oog: ten noorden van de Brugse binnenstad (met uitzondering van de woonloob Sint-Jozef) is de bevolkingsdichtheid bijzonder laag. Ten zuiden/ zuidwesten van het Kaaidistrict liggen Christus-Koning en Brugge-centrum die dan wel een grote bevolkingsdichtheid kennen.



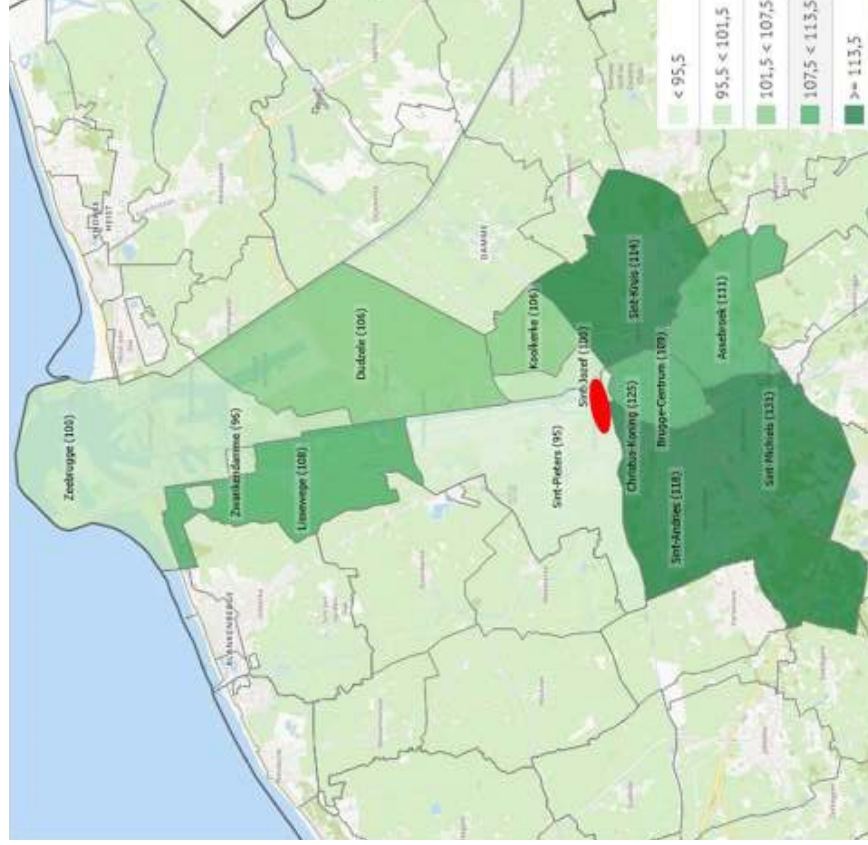
Figuur: bevolkingsdichtheid (2021) stad Brugge op wijkniveau

Bron: Provincies in cijfers – eigen verwerking

## 2. Verkenning

Ook op het niveau van welvaart – uitgedrukt via de welvaartsindex – stellen we vast dat er een duidelijk contrast is tussen de gebieden ten noorden en de gebieden ten zuiden van het Kaaidistrict. Zo stellen we vast dat de welvaartsindex (een vergelijking van de fiscale inkomens met het nationaal gemiddelde) voor

de volledige stad Brugge op 112 ligt. Volgende kaart toont duidelijk aan de noordelijke helft van Brugge welvaartsniveau's laat optekenen die een stuk lager liggen. Sint-Pieters heeft zelfs een negatieve index van 95 terwijl Sint-Jozef (100) met de kaap kan ronden. Ook Koolkerke (106) laat een lagere welvaartsindex optekenen.



Figuur: Welvaartsindex (2018) stad Brugge – opdeling naar wijkniveau

Bron: Provincies in cijfers – eigen verwerking

Via onderstaande tabel worden naast de welvaartsindex nog een aantal andere demografische indicatoren weergegeven. De verschillen tussen de gebieden waartoe het Kaaidistrict behoort en die ten noorden van het Kaaidistrict gelegen zijn en de wijken ten zuiden ervan, zijn – in meer of mindere mate – toch tekennend. Zo zien we daar een jongere bevolking met meer kinderen, grotere gezinnen, een lagere welvaart, een groter aandeel actieven (18 – 64 jaar), wijken met zowel heel veel als heel weinig inwoners met niet-Belgische herkomst,...

Vanuit demografisch oogpunt is vooral de lagere welvaart in de wijken rond en ten noorden van het Kaaidistrict een negatief element. Het Kaaidistrict kan met zijn strategische ligging een katalysator zijn voor die gebieden. Door een verweving van functies te realiseren, waar ook de woontfunctie dus ook duidelijke plaats moet in krijgen, kan de invulling van het Kaaidistrict demografische hiaten invullen en economische groei en welvaart stimuleren.

Alles dient uiteraard te gebeuren volgens de moderne principes van stadsontwikkeling,

Wijken stad Brugge	Welvaarts-index [2018]	0-17 jaar [2020]	18-64 jaar [2020]	+ 65 jaar [2020]	niet-Belgische herkomst [2020]	Gezins-roote [2020]
Zeebrugge	100	17,1%	62,8%	20,1%	26%	1,98
Zwankendamme	96	16,1%	66,8%	17,1%	12,4%	2,12
Lissewege	108	19,1%	62,5%	18,5%	8,2%	2,39
Dudzele	106	21,0%	59,8%	19,2%	6,0%	2,41
Sint-Pieters	95	17,3%	57,9%	24,8%	18,4%	2,15
Sint-Jozef	100	17,9%	58,0%	24,1%	14,8%	2,21
Koolkerke	106	19,0%	61,0%	20,0%	8,4%	2,45
Christus-Koning	125	15,2%	59,7%	25,2%	17,2%	1,97
Brugge-Centrum	109	11,3%	64,1%	24,6%	25,8%	1,78
Sint-Kruis	114	17,6%	57,2%	25,2%	12,9%	2,24
Assebroek	111	18,2%	58,6%	23,2%	11,1%	2,23
Sint-Andries	118	17,1%	59,4%	23,5%	13,3%	2,24
Sint-Michiels	131	16,7%	56,1%	27,2%	10,7%	2,23
Stad Brugge	112	16,5%	59,6%	24,0%	15,4%	2,13

Tabel: Socio-demografische indicatoren stad Brugge per wijk

Bron: Provincies in cijfers – eigen verwerking

### 2.2.2 Economische situering

Analyseren we het economisch weefsel in Brugge dan valt op dat toerisme, zorg en havenbedrijven drie economisch belangrijke sectoren zijn. Deze kregen een duidelijke positie binnen de stad, sterk gedreven door hun vestigingsfactoren.

De watergebonden economie vindt vanzelfsprekend haar gading in en rond de haven. De toeristische bedrijven zijn verweven en kunnen rekenen op de kritische massa van inwoners en de passage van toeristen. De zorgsector is tot slot verdeeld over twee campussen in enerzijds Sint-Pieters en anderzijds Assebroek met als respectievelijke trekkers AZ Sint-Jan en AZ Sint-Lucas waarbij ruimte en bereikbaarheid over de weg de sleutelfactoren vormden.

Maar ook andere sectoren dienen voldoende ruimte te vinden in bestaande en toekomstige bedrijventerreinen. Er is een sterk KMO-weefsel en diverse bedrijventerrenen die terug te vinden zijn op de bedrijventerreinen zoals Blaauwe Toren, Waggelwater, Herdersbrug, La Brugeoise, Vaartdijk, Steenkaai. Deze bedrijventerreinen zijn hoofdzakelijk geënt op de verbindingsweg N31 die een vlotte verbinding garandeert naar het hoger wegennet en het havengebied ontsluit. Deze autobereikbaarheid oefent samen met een grootschalig, betaalbaar ruimte-aanbod en uitbreidingsmogelijkheden een belangrijke aantrekkingskracht uit op bedrijven.

Hierdoor ontstaat echter ook een auto-afhankelijke identiteit, bevinden de bedrijven zich ver van de afzetmarkt en is de link met de stad Brugge zelf vaak beperkt: de bedrijvigheid is niet zichtbaar voor de klanten en ook werknemers hebben weinig connectie met de stad zelf.

Maar door de combinatie van de hoge vastgoedprijzen, het ruimtegebrek, de conflicten met de buurt en de parkeerproblematieken in de binnenstad biedt een bedrijventerrein vaak de enige haalbare oplossing voor economische functies.

Nochtans zijn sommige van deze bedrijven tegenwoordig wel perfect inpasbaar in het

woonweefsel: als er geen geluidsoverlast is, geen geurhinder, geen vervuulende activiteiten, geen logistieke overlast... Deze functies zijn vaak zelfs gebaat bij de nabijheid en kunnen mee de omslag maken naar een duurzame toekomst: hoge tewerkstelling die duurzaam de werkplaats bereikt en kan profiteren van de functies die de stad te bieden heeft. Een aangename werkomgeving, horeca aangelegenheden...

Als gevolg van de stijgende vastgoedprijzen en het rijpend tekort aan ruimte in de binnenstad komt langzaam ook de ruimte op de bedrijventerreinen in het gedrang.

Hierbovenop ontstaat nog een extra druk van ruimtevraag uit andere sectoren zoals wonen, regionale voorzieningen (denk maar aan het voetbalstadion), retail, kantoren... Door deze verschillende ruimteclaims, het oneigenlijk gebruik van bedrijventerreinen en het laag ruimtelijk rendement ontstaat een toenemend gebrek aan (betaalbare) plaats en infrastructuur en staat de diversiteit aan bedrijfsruimtes sterk onder druk. Het vinden van een geschikte locatie voor een bedrijf is geworden tot een huzarenstuk waarbij vaak moeten worden ingeleverd op verschillende eisen. Bovendien impliceert de krimp of groei haast steeds de zoektocht naar een nieuwe locatie, en dus ook de heropstart van de opgebouwde relaties en netwerken met zowel de buurt, de klanten, werknemers als andere bedrijven.

Binnen de idee van een nieuwe economie waar productie, logistiek en circulaire economie voorop staan, zal het reserveren van bedrijvig ruimte in de nabijheid van een kritische massa (gebruikers, werkkrachten, kennis), multimodaal bereikbaar, gedragen beleid gericht op transitie, nabijheid van kennis(instellingen) en aanwezigheid van gedeelde ruimte en infrastructuur nog verder aan belang winnen. De plaatsen waar flexibele, betaalbare ruimte in de nabijheid van afzetmarkten en duurzame mobiliteit een plaats kan vinden zijn schaars. Om de weerbaarheid van het economisch weefsel te vergroten is inzetten op meerdere sectoren, groottes en diversiteit noodzakelijk.

Het Kaaidistrict is omwille van haar positie in de stad de uitgelezen plek om de nieuwe stedelijke economieën te ontwikkelen.

Figuur: Economische situering



### 2.2.3 Korte blik op handel, horeca en diensten in Brugge

De economische analyse binnen deze conceptstudie heeft niet tot doel om detailistisch het volledige arsenaal aan

economische indicatoren te bespreken. De economische analyse heeft vooral tot doel om een algemeen beeld – bijna een sfeer – te schetsen.

	Brugge	Kortrijk	Oostende	Roeselare	Gent	Antwerpen	Centrumsteden	Vlaams Gewest
handelspanden per 1.000 inwoners	26,32	27,36	27,95	25,01	21,02	20,51	22,16	18,23
WVO per 1.000 inwoners [m <sup>2</sup> ]	2.770	2.484	2.836	3.584	2.007	1.874	2.400	2.003
handelspanden dagelijkse goederen (t.o.v. detailhandel)	39,1%	38,1%	38,1%	34,9%	43,8%	42,3%	39,6%	40,1%
handelspanden periodieke goederen (t.o.v. detailhandel)	31,1%	37,9%	38,9%	38,3%	33,5%	34,6%	35,1%	29,7%
handelspanden uitzonderlijke goederen (t.o.v. detailhandel)	21,3%	20,2%	18,3%	22,6%	18,5%	17,6%	20,1%	25,6%
handelspanden 'overige detailhandel' (t.o.v. detailhandel)	8,5%	3,8%	4,8%	4,2%	4,2%	5,6%	5,2%	4,6%
leegstaande handelspanden (t.o.v. handelspanden)	8,4%	12,9%	11,5%	11,6%	11,3%	13,2%	12,5%	11,1%
handelspanden 'horeca' (t.o.v. handelspanden)	27,1%	21,2%	26,5%	16,0%	25,9%	24,8%	23,4%	21,1%
handelspanden cultuur (t.o.v. handelspanden)	1,8%	0,8%	1,3%	0,4%	1,3%	1,7%	1,2%	1,1%
handelspanden 'transport en brandstoffen' (t.o.v. handelspanden)	3,5%	4,3%	3,1%	6,4%	3,5%	2,8%	3,8%	6,4%
handelspanden 'ontspanning' (t.o.v. handelspanden)	1,8%	2,3%	1,6%	1,6%	1,9%	1,7%	1,9%	1,9%
handelspanden 'diensten' (t.o.v. handelspanden)	18,8%	21,6%	18,3%	24,2%	19,1%	18,7%	20,0%	22,9%
handelspanden ketens (t.o.v. winkels)	28,0%	26,3%	30,3%	29,5%	26,4%	20,6%	27,3%	24,8%
zelfstandigen (t.o.v. winkels)	72,0%	73,7%	69,7%	70,5%	73,6%	79,4%	72,7%	75,2%

Tabel: Benchmarking stad Brugge via set van economische indicatoren

We starten vanuit een economische positionering op niveau van retail, horeca, diensten en andere branches: in vergelijking met de twee grootsteden Gent en Antwerpen. Om een West-Vlaams referentiekader te hebben worden Roeselare, Kortrijk en Oostende mee opgenomen als centrumsteden. Het gemiddelde van de alle centrumsteden en dat van het Vlaams Gewest worden ook in de tabel weergegeven.

Op basis van bovenstaande tabel kunnen we een aantal opvallende vaststellingen maken voor stad Brugge:

- Er is een hoog aandeel handelspanden en een groot aandeel winkelhoeroppervlakte per 1.000 inwoners
- De leegstand (zowel aantal panden als WVO) is betrekkelijk laag, niettemin dat de leegstand de afgelopen jaren in steden en gemeenten enorm opruikt.
- Het aandeel periodieke goederen – het shoppingassortiment – scoort wat lager dan het gemiddelde van de centrumsteden.
- Horeca is in Brugge bijzonder – nagenoeg het allerbest van alle centrumsteden – vertegenwoordigd in het functiepakket; net zoals cultuur dat ook is.
- Het aandeel ontspanning is dan weer aan de lage(re) kant
- Het aandeel diensten (18,8 %) scoort 1,2 % lager dan het gemiddelde van de centrumsteden en ook in vergelijking met Roeselare (24,2 %) en Kortrijk (21,6 %) is dit aanbod ondergemiddeld.
- Op niveau van aandeel ketens vs. aandeel zelfstandigen scoort Brugge heel gemiddeld.

Als we deze meer specifieke vaststellingen even overkoepelen, dan kunnen we concluderen dat Stad Brugge momenteel vrij goed in balans is met het huidige aanbodpakket. Vooral het hogere aandeel handelspanden en WVO per 1.000 inwoners doet ons besluiten dat er voor een bijkomend pakket ook een bijkomend potentieel nodig is. Er wordt al langer gepredikt dat bijkomend potentieel in de toekomst best niet te veraf wordt gezocht (bv. toerisme) maar vooral binnen de eigen stad moet gecreëerd worden of via een verhoogde aantrekkings op de dichte (5 – 15 kilometer) verzorgingsgordel. De doortocht van COVID-19 heeft deze stelling meer dan bevestigd.

De meest recente rapporten van onderzoeksbureau Locatus bevestigen wat de markt al langer doet aanvoelen: er is een overaanbod aan winkels en winkelhoeroppervlakte in België. De toename van de e-commerce is hiervoor de belangrijkste reden. Ook de grote aangroei van (grote) panden buiten de stadskernen (de baanwinkelloccaties) zijn mede verantwoordelijk.

Elke stad of gemeente dient op lokaal niveau te bepalen welke productassortimenten meer of minder aanwezig moeten zijn in het productaanbod. Echter, met de recente opmars van de minder traditionele categorieën, dient voor toekomstige ontwikkelingen ook daartoe ruimte voorzien te worden. Het gaat onder meer over ambacht, circulaire economie, deeleconomie, maakindustrie, diensteneconomie... Het zijn economieën die een andere aanpak behoeven – ook op ruimtelijk niveau – en ook anders werken dan de traditionele economieën. Onder meer de recente initiatieven van stad Brugge rond maakindustrie, circulaire economie, logistiek,... zorgen voor een groeiende noodzaak aan locaties voor deze activiteiten. Het Kaaidistrict biedt de mogelijkheid om deze activiteiten, die van nature niet altijd direct consumentgericht zijn, toch vanuit het B2C-oogpunt te benaderen of ermee te combineren.

<sup>3</sup> Bron: <https://locatus.com/blog/leegstand-in-belgie-stijgt-sterker-dan-ooit/>

### 2.2.4 Het aanbod in het projectgebied

In een geografische opdeling, meer specifiek deze van de NIS statistische sectoren, is het Kaaidistrict gelegen in twee sectoren: A242 Veemarkt als westelijk gebied en A37- Dokken als oostelijk gebied.

Een verdiepende analyse naar functies toe overheen deze twee sectoren toont ons volgende samenstelling:

- 5 dienstfirma's
- 7 horecazaken
- 4 uitbatingen 'Ontspanning' (o.m. fitness, poolbar, ...)
- 14 uitbatingen 'Transport en brandstoffen'
- 5 leegstaande panden
- Retail:
  - 20 winkels 'dagelijkse goederen' 8.638 m<sup>2</sup>
  - 7 winkels categorie 'Periodieke goederen' => shopping 4.256 m<sup>2</sup>
  - 26 winkels categorie 'Uitzonderlijke goederen' 20.849 m<sup>2</sup>
- 2 categorie 'Auto & fiets'
- 2 categorie 'Bruin en witgoed'
- 7 categorie 'Doe-het-zelf'
- 15 categorie 'In en om de woning'
- 6 winkels 'overige detailhandel' (o.m. erotiekwinkel, nachtwinkel, ...) 2.177 m<sup>2</sup>

Een verfijnde analyse naar het projectgebied zelf – opgebouwd uit 7 (functiehoudende) straten – leert ons:

- 1 dienstfirma
- 6 horecazaken
- 3 uitbatingen 'Ontspanning' (o.m. fitness, poolbar, ...)
- 6 uitbatingen 'Transport en brandstoffen'
- 3 leegstaande panden
- Retail:
  - 13 winkels 'dagelijkse goederen' 7.090 m<sup>2</sup>
  - 7 winkels categorie 'Periodieke goederen' => shopping 4.256 m<sup>2</sup>
  - 19 winkels categorie 'Uitzonderlijke goederen' 18.299 m<sup>2</sup>
  - 1 categorie 'Auto & fiets'
  - 2 categorie 'Bruin en witgoed'
  - 4 categorie 'Doe-het-zelf'
  - 12 categorie 'In en om de woning'
  - 5 winkels 'overige detailhandel' (o.m. erotiekwinkel, nachtwinkel, ...) 2.117 m<sup>2</sup>

Quasi het volledige retailaanbod in de twee statistische sectoren waarin het projectgebied gelegen is, situeert zich in het projectgebied zelf.



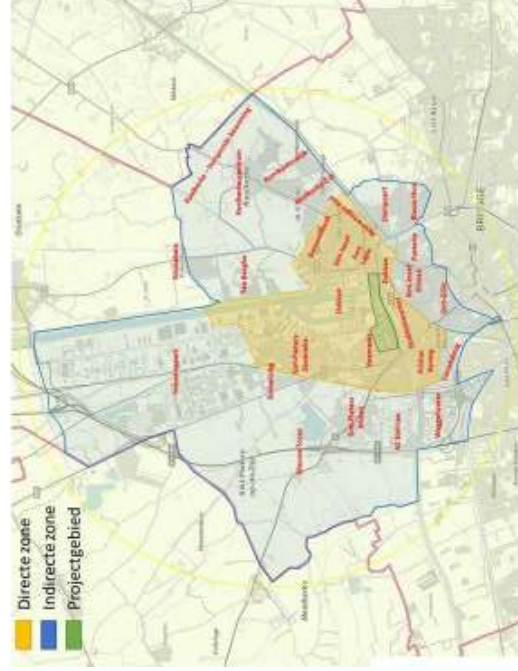
### 2.2.5 Hypothese marktgebied en vaststellingen

De projectzone werd door Vlaanderen aangeduid als een zone met regionale rol. Het gaat hier om alle economische activiteiten (bedrijven, KMO's, groothandel, kleinhandel, diensten,...).

Als we de focus herleiden naar detailhandel (en horeca en diensten) is het belangrijk om ook duurzame mobiliteit en de doelstellingen van het IHB mee in rekening te brengen waarbij lokaalverzorgende functies een belangrijk gegeven zijn.

Om de 'zelfdragendheid' van de projectzone en omliggende gebied in te schatten, werd daarom een hypothese gemaakt van een realistisch marktgebied voor de bestaande (en toekomstige) lokaalverzorgende functies. Hiertoe werd rekening gehouden met de huidige bereikbaarheidsituatie, de geografische en infrastructurele barrières, een inschatting van de lokale koopstromen en gerichtheid.... Doel van deze oefening is om bij de conceptontwikkeling van het projectgebied te streven naar een balans tussen de lokaalverzorgende rol en de regionaal verzorgende rol op niveau van invulling. Het marktgebied werd opgedeeld in een directe en indirecte zone (eerstelijns en tweedelijnsgebied van verzorging) en ziet er zoals in de onderstaande figuur.

De uitgebreide analyse en weergave van alle cijfers kunnen teruggevonden worden in bijlage.



Figuur: Afbakening marktgebied 'Kaaidistrict' - lokale verzorging

Hierna volgen de meest opvallende vaststellingen overheen de demografische en detailhandelsanalyse:

#### Demografie:

- De ligging van het projectgebied valt binnen twee statistische sectoren: 'Dokken' en 'Veemarkt'.
- De sector Dokken telt zeer weinig inwoners (369). Het aantal inwoners en zodoende ook de bevolkingsdichtheid is er de afgelopen jaren sterk afgenomen (- 40 % bevolkingsdichtheid tussen 2010 en 2020). De sector Veemarkt telt zo'n 1.470 inwoners en kent een stabiele bevolkingsdichtheid tussen 2010 en 2020.
- Het gemiddeld inkomen in de sector Dokken ligt (zeer laag) op 16.770 euro (ter vergelijking: het gemiddelde in het volledige marktgebied ligt op 19.603 euro).
- Het Stubbekwartier en Kristus Koning, beiden ten zuid(westen) van het projectgebied gelegen, zijn sterk(er) welvarend (respectievelijk 22.075 euro en 23.612 euro).
- De Noorweegse Kaai is door projectontwikkelingen de afgelopen jaren flink gestegen in bevolkingsdichtheid met zo'n 31 % tussen 2010 – 2020. Met 29,1 % senioren en slechts 14,4 % jongeren zien we in die zone anno 2020 toch een specifieke bevolkingspopulatie.

#### Handel, horeca en diensten:

- De sector Veemarkt kent 61 commerciële panden, het derde grootste aantal in het volledige marktgebied. Ze kent ook de op één na grootste WVO (24.813 m<sup>2</sup>).
- De sector industriepark, waar ook B-park toe behoort, telt 64 panden met een samengetelde WVO van 46.466 m<sup>2</sup>.
- De directe zone van het marktgebied algemeen alsook de twee zones waartoe het projectgebied behoren meer specifiek, worden gedomineerd door enerzijds aanbieders van dagelijkse goederen en anderzijds van uitzonderlijke goederen (vooral branche 'in en om de woning'). Aanbieders van uitzonderlijke goederen worden traditioneel gekenmerkt door grotere WVO en een bovenlokale tot regionale uitstraling; waardoor ze best geclusterd worden in een zone voor grootschalige detailhandel.
- De twee projectsectoren kennen een zeer laag aandeel horeca en ook een laag aandeel diensten. Ook cultuur en ontspanning zijn er niet of quasi niet vertegenwoordigd.
- De panden in het marktgebied zijn hoofdzakelijk kleiner dan 100 m<sup>2</sup>.
- Opmerkelijk is het gebrek aan variatie in pandgrootte. Meer specifiek zien we vooral ofwel heel kleine panden (< 100 m<sup>2</sup>) ofwel groter dan 800 m<sup>2</sup>.

#### Samenvattend:

Er is de afgelopen 10 jaar heel wat (bevolkings) beweging geweest in en rond het projectgebied.

Waar sommige zones uitgedoofd zijn (bvb. sector Dokken), groeiden andere sectoren verder weg van het projectgebied dik aan. We zien echter een zeer stagnerend verhaal op niveau vanwelvaart. De directe zone van het marktgebied huisvest momenteel een populatie die gekenmerkt wordt door kleine(re) gezinnen, een lager welvaartsniveau en uitgesproken verschillen in leeftijdsamenstelling per statistische sector in het marktgebied.

Ook de retail, horeca en diensten vertonen een aantal kenmerkende bewegingen. De oprichting van V-Markt in het projectgebied en de directe concurrentie met B-Park heeft er voor gezorgd dat onder meer de handelscluster gelegen te Fort Lapin klappen heeft gekregen (met een 10-tal leegstaande panden tot gevolg). Een aantal

grotere winkels (bvb. Dovy Keukens en X2O) zijn in het projectgebied komen te liggen of zijn binnen dit projectgebied geherlokaliseerd. Grootschalige detailhandel wordt het best heel sterk geclusterd. Ook een wildgroei van kleinere – meer lokaalverzorgende – handelspanden is toekomstgericht niet wenselijk. Waar site B-Park zich aandient als drager van de écht grote panden (> 800 m<sup>2</sup> en zelfs > dan 1.600 m<sup>2</sup>) is er in het projectgebied ruimte voor (en nood aan) de tussenformaten (tussen 200 en 400 m<sup>2</sup> of bij uitbreiding tot 800 m<sup>2</sup>) mits aan een aantal randvoorwaarden voldaan. Randvoorwaarden zouden enerzijds kunnen gekoppeld worden aan de IHB-categorieën (bvb. uitsluiting van categorie B), maar ook functioneel (al dan niet uitgedrukt in hoofd- en nevenfuncties) kunnen voorwaarden opgelegd worden (bvb. zachte productie, atelierruimte, combinatie dienstverlening/productverkoop,...).

Zoals eerder aangehaald moeten we in de samenstelling van het type winkels vooral op zoek naar nieuwe categorieën, commerciële functies die niet direct in de traditionele vakjes in te delen zijn. Hybride concepten, gecombineerde concepten, concepten met duidelijke linken met de karakteristieke ligging tussen haven en binnenstad; alles zonder weliswaar ook de lokale verzorgingsrol uit het oog te verliezen. Om het gebied verder economisch aantrekkelijk te maken zullen ook functies zoals horeca (hoofd- of nevenfunctie) er hun plaats kennen, weliswaar aanvullend aan het aanbod met de binnenstad. Diensten (in hun zuivere dienstenvorm of als nieuwe diensteneconomie – waarom een fiets bezitten als je deze kunt huren/delen) zorgen voor dynamiek, werkgelegenheid en een vernieuwend aanbod. Ook logistiek is belangrijk en daar mag de uitzonderlijke ligging ten opzichte van de historische binnenstad niet vergeten worden. De impact van de voedingsindustrie kan hier groot zijn en ook wat tegenwicht bieden aan de grote supermarktketens die nu vrij dominant zijn in de projectzone.

Tot slot is het wenselijk dat alles verweven kan worden op de daartoe aangewezen locaties met de woonfunctie enerzijds maar ook met de bestaande – meer hinderlijke – activiteiten die eigen zijn aan de haven.

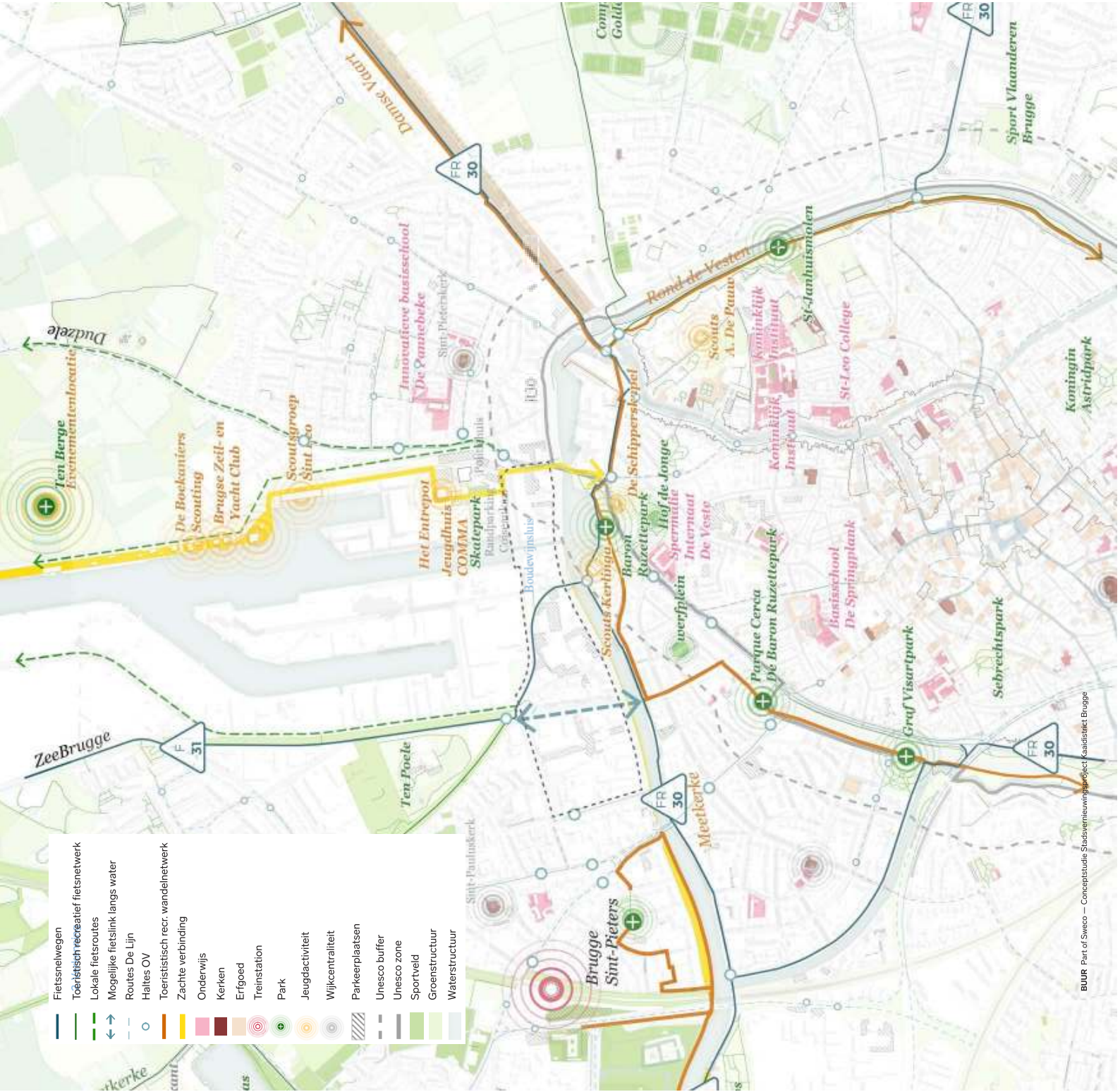
Een duidelijk transitiebeleid gericht op het realiseren van een visie moet er voor zorgen dat dit geen 'pluk de kers van de taart' verhaal wordt maar een bijenkorf waarbij elke honinggraatje even belangrijk, nuttig als rendabel is.

## 2.3 Inpassing in omgeving

Het Kaaidistrict vormt het scharnierpunt tussen de haven en de binnenstad van Brugge, en de wijken van St.-Pieters en St.-Jozef. Het gebied is gelegen op een steenworp van het historisch centrum, maar de ringweg R30 en het kanaal Brugge-Oostende vormen sterke fysieke barrières waardoor de mentale afstand een stuk groter is. Ook de connectie tussen St.-Pieters en St.-Jozef is vandaag niet evident; aangezien de Sluisstraat - als meest directe verbinding - deel is van het havengebied, en dus sterk belast wordt met vrachtverkeer.

We zien echter een aantal belangrijke 'dragers' waarop we de ontwikkeling van het Kaaidistrict willen enten. Ze bieden kansen om de site maximaal te doen aansluiten op de omgeving.

- Het water vormt één van de belangrijkste structurerende elementen in en rond het Kaaidistrict. Vandaag worden de watergangen op verschillende plaatsen aangevoeld als breuklijnen (Kanaal Brugge-Oostende als breuklijn tussen binnenstad en Kaaidistrict; de dokken en Boudewijnsluis als breuklijn tussen St.-Pieters en St.-Jozef,...). Het Lisseweegs Vaarje (Vaartstraat-Veemarktstraat) heeft een idyllischer karakter. Het water draagt alleszins een groot potentieel in zich op vlak van beleving en klimaatbestendigheid voor het Kaaidistrict (afkoeling, ecologische corridors,...).
- De ringweg R30 bepaalt de bediening voor gemotoriseerd verkeer. De Sint-Pieterskaai is congestiegevoelig.
- Via de oude spoorwegzate wordt de fietsnelweg F31 uitgebouwd als een veilige en comfortabele fietsas. Deze as sluit aan op de OW-fietsas langs de Kolenkaai en geeft via het Baron Ruzettepark tegelijk toegang tot het stedelijke weefsel van de binnenstad.
- Langs de fietsas ontstaan mogelijkheden voor de uitbouw van een aaneengesloten groenstructuur met de oude spoorweg en de Vaartstraat (noordelijk deel) als belangrijke dragers. Ten Poele, de groenzone binnen het Kaaidistrict en het Baron Ruzettepark worden hiermee op een evidente manier aan elkaar gelinkt.
- Op de grenslijn tussen de haven en St.-Jozef komen opvallend veel stedelijke functies voor, met o.a. het jeugdhuis, het politiekantoor, de scouts, jachtclub,... Ook hier is er nood aan comfortabele verbindingen voor langzaam verkeer, door of langs de rand van het Kaaidistrict.



## 2.4 Robuuste ruimtelijke structuur

Aangezien de ontwikkeling van het Kaaidistrict stapsgewijs zal gebeuren wordt de uitbouw van een robuust ruimtelijk kader des te belangrijker. Een sterke publieke ruimte structuur is dan ook onontbeerlijk om het Kaaidistrict en het omgevend woonweefsel goed op elkaar aan te sluiten, als basis voor een kwalitatieve leef- en werkomgeving. Tegelijk wordt het gebied ingepast in de stadsbrede ruimtelijke context, zoals hiervoor beschreven. We maken m.a.w. de beschreven 'dragers' van het gebied iets concreter.

### 2.4.1 Uitbouw groenstructuur en fietsnetwerk

We doen de suggestie om het netwerk voor langzaam verkeer verder te versterken langs de Veemarktstraat/Vaartstraat, zodat de maaswijdte van veilige fietsroutes verkleint. Om het Kaaidistrict (mentaal) deel van de stad te maken zijn de bruggen cruciaal. Voor elke overstek wordt gekeken hoe die veilig en comfortabel kan. Een bijkomende fietsbrug die aansluit op de Kolenkaai / Veldmaarschalk Fochstraat zou op termijn de mentale en fysieke verbinding van het Kaaidistrict en St.-Pieters met de binnenstad sterk kunnen verbeteren.

### 2.4.2 Verhogen beleving waterkant

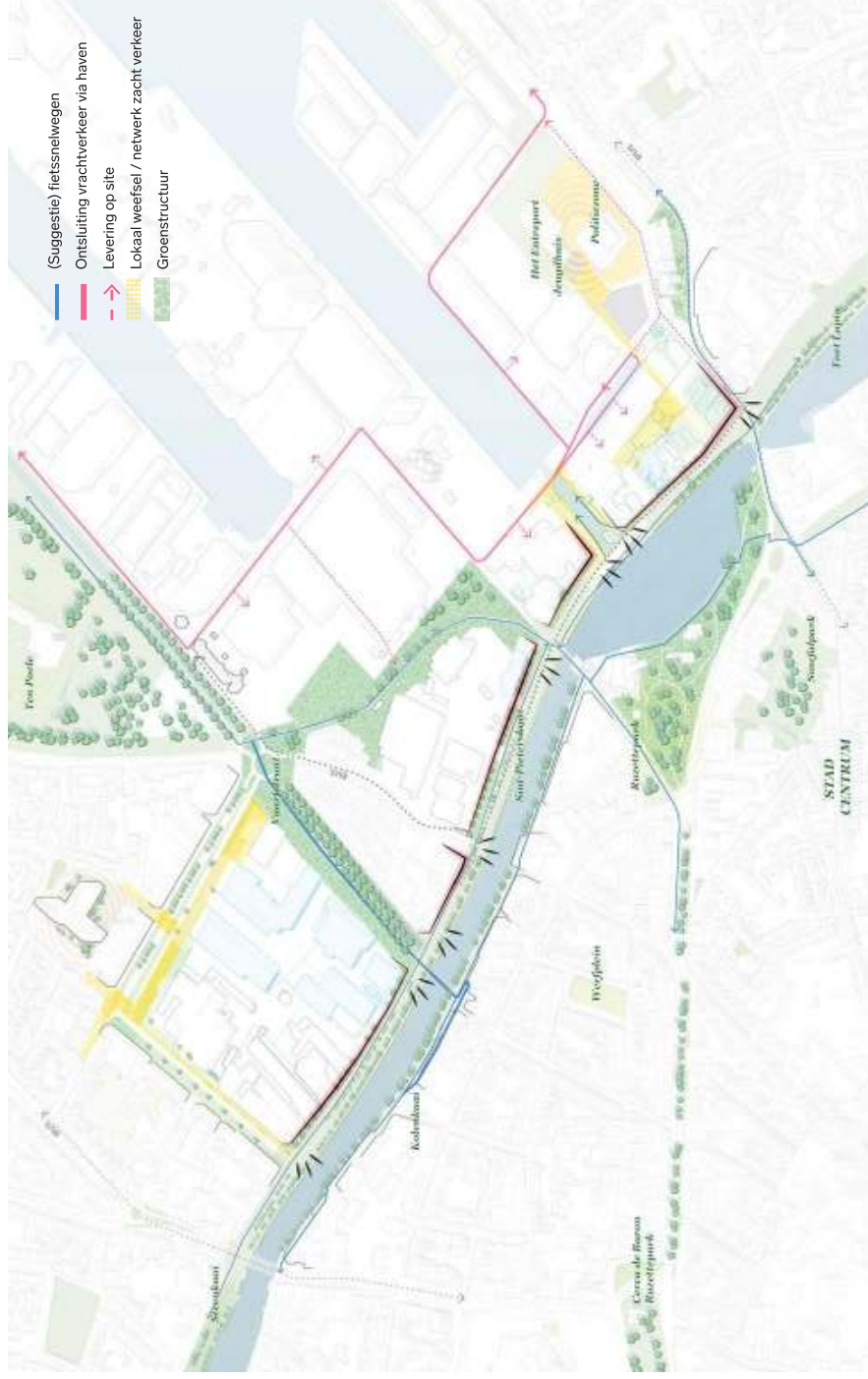
Het Kaaidistrict is omgeven door water. Dit is potentieel een heel bijzondere troef, die vandaag echter nog onbenut blijft. Daarom zetten we in op een opwaardering van de beeldkwaliteit van de zones aan of rond het water. De bebouwing langs de Sint-Pieterskaai krijgt een uniformer, stedelijk karakter. Langs de ringweg kunnen we de groenstructuur verder versterken. Er wordt gekozen voor een performante ontsluiting van het Kaaidistrict met minder in- en uitritten. We zetten in op een kwalitatieve publieke ruimte rond de Boudewijnsluis en de Veemarktstraat/Vaartstraat.

### 2.4.3 Kwalitatieve verbinding stadswijken

We bouwen kwalitatieve publieke ruimtes uit die St.-Pieters en St.-Jozef op een natuurlijke manier aan elkaar linken. In de inrichting van de Sint-Pieterszuidstraat, de Sluisstraat en langs de voormalige spoorroute staat ruimte voor langzaam verkeer en verblijfskwaliteit voorop. Ook het Ruzettepark krijgt als stapsteen naar de binnenstad bijzondere aandacht.

### 2.4.4 Gescheiden ontsluiting

De economische functies worden waar mogelijk bediend via de bestaande infrastructuur van het havengebied.



Referentie uitbouw groenstructuur met fietsverbindingen



Referentie fietsbrug / Batavia-fietsbrug Nieuwe Dokken Gent



Referentie Verhogen beleving water / Kade Ile de Nantes



Referentie Kwalitatieve verbinding stadswijken / Sluispark Leuven



## 2.5 Roeping van het Kaaidistrict?

De ligging van het Kaaidistrict genereert unieke condities, die we maximaal willen valoriseren. Door deze condities te expliciteren trachten we de (meervoudige) roeping van het Kaaidistrict scherp te stellen.

Voorreest sluit de site aan op het woonweefsel van St.-Pieters, St.-Jozef, Christus-Koning en de binnenstad. Het Kaaidistrict kan op schaal van het lokale woonweefsel een noodzakelijke verbindende rol opnemen en meerwaarde bieden aan de directe omgeving.

De omgeving van het Kaaidistrict oogt vandaag hard. Er is bijzonder veel verharde oppervlakte, een beeld dat sterk aansluit bij het hangengebied. We zien binnen een duurzaam toekomstbeeld echter een nieuwe rol voor het Kaaidistrict, als schakelpunt tussen stedelijke groenruimtes. De waterstructuren en de fietscorridors vormen hierbij de evidente, natuurlijke dragers door het gebied. Hierbij zullen we het blauw-groen netwerk in het Kaaidistrict maximaal inzetten voor het versterken van biodiversiteit en de integratie van klimaatadaptieve maatregelen.

Het Kaaidistrict vormt ook de schakel tussen bovenlokale en lokale netwerken. Er is door de aanwezigheid van de fietsnelwegen, de nabijheid van een performant station (St.-Pieters), de (potentiële / nog onderbenutte) bediening via het water, de vlotte aantakking op het hoger wegnet,.... een unieke verbondenheid op zowel lokale als regionale schaal. De zichtbaarheid van het gebied en de nabijheid van de binnenstad bepalen extra troeven, bv. het vlot aantrekken van werknemers/klanten en voldoende kritisch massa voor stedelijke programmatie. We zien kansen voor duurzame mobiliteit door in te zetten op stedelijke distributie. Tegelijk sluiten we aan op recreatieve netwerken, als meerwaarde voor het wonen.

Tenslotte ontstaat hier potentieel een erg krachtige verknoping van de stad en de haven. Mits doordachte ruimtelijke en programmatrische ingrepen vormt het gebied niet langer een barrière in het stedelijk weefsel, maar net een schakelruimte. De kansen die we initieel zagen voor watergebonden activiteiten blijken op deze locatie minder evident dan gedacht. Toch blijft toelevering via water minstens voor stadsdistributie best als optie behouden. Hoe dan ook willen we de rol van de haven steeds bekijken in de transitie naar

circulaire economie en stedelijke metabolismen (cfr. energie, afval, materialen,...).

Om al die redenen neemt het Kaaidistrict een uitzonderlijke positie in, die maximaal moet worden gevaloriseerd. Bovendien vormt ook de schaal van de percelen een absolute troef.

De bijzondere positie mag ook blijken uit de vele ruimtelijke claims. Gezien de uniciteit ervan moet het ambitieniveau echter hoog gehouden worden.

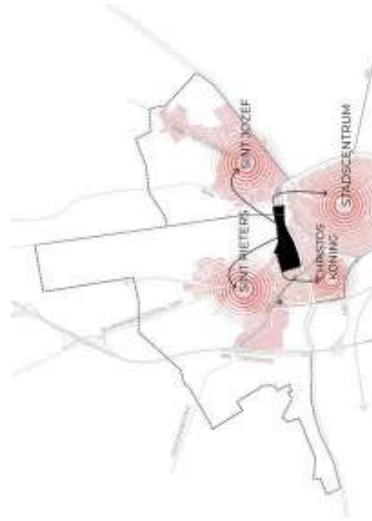
We zien veel kansen in de idee van een nieuwe economie waar productie, logistiek en circulaire economie voorop staan. Het reserveren van bedrijvige ruimte in de nabijheid van een kritische massa (gebruikers, werkrachten, kennis), de multimodale bereikbaarheid van de site en de aanwezigheid van gedeelde ruimte en infrastructuur zullen nog verder aan belang winnen.

Het plaats bieden aan bedrijvigheid op een dergelijke locatie draagt niet enkel voordelen voor de bedrijven zelf in zich. Het actief ondersteunen en inzetten op bedrijvigheid biedt ook voordelen voor de stad: opleidingen, trainingen, logistiek, materialen, onderzoek, ontwerp, marketing, communicatie, financiering, retail, distributie... Inzetten op

urban manufacturing zou één van de leidende componenten moeten zijn voor een bloeiende toekomst voor de stad.

De inzet op stedelijke verweving mag niet betekenen dat de ontwikkeling van de haven in het gedrang komt. In tegendeel: we gaan door een doordachte afstemming op zoek naar een optimale symbiose tussen stad en haven, en een meerwaarde voor de beide.

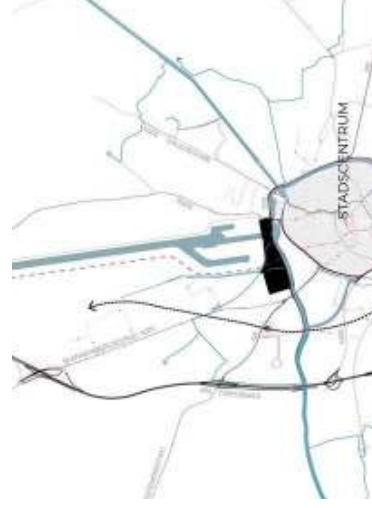
## Het Kaaidistrict wordt een verbindend stadsdeel waar stedelijke economie de identiteit bepaalt.



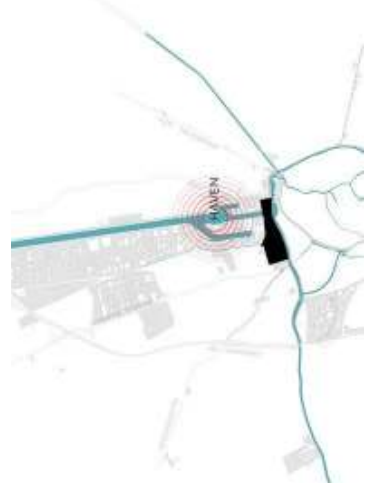
Figuur: Verbindende rol tussen woonwijken



Figuur: Missing link in een stadsbrede groenstructuur



Figuur: Schakel tussen bovenlokale en lokale netwerken



Figuur: Verknoping stad en haven

## 2.6 Kansen vanuit het beleidskader

### 2.6.1 Beleidsprogramma

De herontwikkeling van het Kaaidistrict brengt een unieke kans om heel wat ambities uit het Beleidsprogramma 2019-2024, waar te maken. Het Kaaidistrict wordt voor ons een plek waar ingezet wordt op:

- duurzaam vervoer
- voedselstrategie
- stadslandbouw
- korte keten
- blauwe economie
- lokaal produceren en kopen
- circulaire economie
- cradle to cradle
- creatieve (maak)industrie
- makerslabo, fablab, onderzoeks- en creatielab
- startersfabrieken en stadslabo
- verduurzamen van de mobiliteit
- deelmobiliteit
- klimaatbuuuste stad

### 2.6.2 Klimaatactieplan

Uit het Klimaatactieplan nemen we de volgende ambities mee:

- fossielvrij verwarmen en energieneutraliteit
- gezond verplaatsen
- meer Brugse zonne- en windenergie
- duurzaam ondernemen



Figuur: Beleidsprogramma stad Brugge 2019, global goals for sustainable development

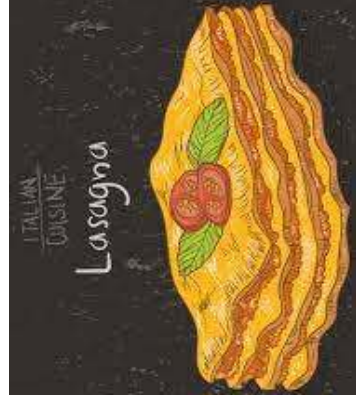
- lokaal en duurzame voeding
- klimaatbuuuste stad en omgeving

## 2.7 Gelaagd programma

We streven een grotere densiteit na van de bebouwde ruimte vanuit duurzaam ruimtegebruik. De ruimtelijke claims binnen het Kaaidistrict zijn hier - omwille van de unieke locatie in de stad en onder druk van de markt - hoe dan ook groot. Verweving wordt hier dé stedenbouwkundige opgave. De uitdaging is om economische programma's op een compacte manier samen te brengen met andere stedelijke functies. Niet naast elkaar, maar samen met elkaar.

We onderzoeken verschillende programmatorische insteken voor het economisch/maatschappelijk programma: retail en stedelijke voorzieningen, stedelijke logistiek, productieve maakeconomie. De economische functie wordt waar mogelijk verweven met een woonprogramma.

We gaan dan ook uit van een meervoudig ruimtegebruik, waarbij een veelheid aan programma's wordt samengebracht binnen een stedelijke, gemengde ontwikkeling. Verschillende programma's worden boven elkaar geprojecteerd wat leidt tot een gelaagde stedelijke structuur, gevat in de metafoor van de lasagna.



Figuur: Lasagna als metafoor



Figuur: MVRDV (1998) FARMAX. Excursions on density.

## WONEN + ... ECONOMISCH/MAATSCHAPPELIJK PROGRAMMA

### Mogelijke programmatorische insteken





## 2.8 Werkatelier

Op 28 januari 2021 hebben we een zgn. 'werkatelier' ingericht, een digitale brainstormsessie over de toekomst van het Kaaidistrict. Concreet werden 3 thematische werktafels georganiseerd met een verschillend 'dialoogmodel':

- dialoogmodel 1: Stadshaven
- dialoogmodel 2: Retail en grootschalige stedelijke voorzieningen
- dialoogmodel 3: Stedelijke productie en innovatieve maakeconomie

### 2.8.1 Doel

Het doel van het werkatelier was meerend::

- verscherpen van het gewenste economisch programma
- inzicht verkrijgen in de ruimtelijke actoren
- concretiseren van de vestigingsfactoren
- aftoetsen van potentiële ruimtelijke ingrepen i.f.v. het definiëren van de vestigingsfactoren voor de gewenste economische roeping
- aftoetsen van het draagvlak van elk dialoogmodel

### 2.8.2 Deelnemers

Het werkatelier is georganiseerd als een debat tussen 'denkers en doeners'. De volgende personen zijn ingegaan op onze uitnodiging:

#### Deelnemers:

- Bert Gellynck (1010) / Mensen van de Haven
- Antoon Van Coillie / Blue Line Logistics
- Walter Tempst / OVAM
- Mieke Pieters / Circular Kickstart
- Evelyne Demey / The Box
- Hamelore Goens, Howest / Postgraduuaat Circulair Bouwen
- Paul Schroé / MBZ Havenbedrijf
- Dieter Coussée / VOKA
- Peter Van den Abeele / Stadsbouwmeester Gent
- Jan Schreurs / Prof. Faculteit Architectuur, Stedenbouw en Planning KULeuven
- Kurt Devlieger / Blackboxx
- Pieter Koten / De Republiek
- Gert Desmedt / Viaio
- An Eijkelenburg / OVAM Expert
- Adrian Hill / Cities of making
- Bart Geernaert / De Republiek
- Ellen Vandenbulcke / HandmadeinBrugge
- Lut Laleman / dienst ondernemen Stad Brugge
- Stefaan Praet / Dienst Toerisme Stad Brugge
- Steven Slos / Cultuurbeleidscoördinator Stad Brugge

#### Projectteam:

- Ans Vanhevel / Stad Brugge
- Tineke Dewint / Stad Brugge
- Mathias Declerck / CityD
- Kathleen Van de Werf, Jan Hamerlinck/ BUUR

### 2.8.3 Conclusies

We kwamen samen tot de volgende conclusies.

**RETAIL** wordt best gericht op een lokaal aanbod, als woonondersteunende functie. Er is daarnaast een nood aan betaalbare ruimte voor kleinschalig ondernemen. Dit kan aangevuld worden met lokale productie, bv. een voedselbos, een viszone, stadslandbouw, ... Complementariteit met de roeping van de binnenstad moet steeds bewaakt worden.

**VOORZIENINGEN** zijn mogelijk in het Kaaidistrict als ze gericht zijn op jongerencultuur, op experiment, als een fablab. Deze functies worden uitgebouwd in aansluiting op de bestaande makersplek St-Jacobs. Daarnaast lijkt het Kaaidistrict een goede plek voor een 'state of the art' hotel. Andere voorzieningen zoals een museum, het voetbalstadion, ... zijn hier niet aangewezen.

De uitbouw van een **STADSHAVEN** is hier niet aangewezen, aangezien het gebied onvoldoende watergebonden is! Er is geen overslag mogelijk via de sluis. Enkel het zuidelijke deel van de haven kan uitgebouwd worden als stadshaven, maar dit valt buiten de scope van de studie.

Havengerelateerde dienstverlening is wel mogelijk in het Kaaidistrict: onderhoud, beveiliging, kantoren, vergaderruimtes, ... Er kan ook gezocht worden naar linken met de haven

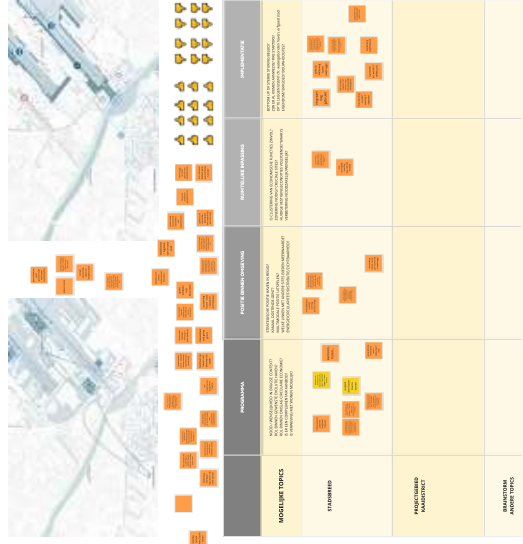
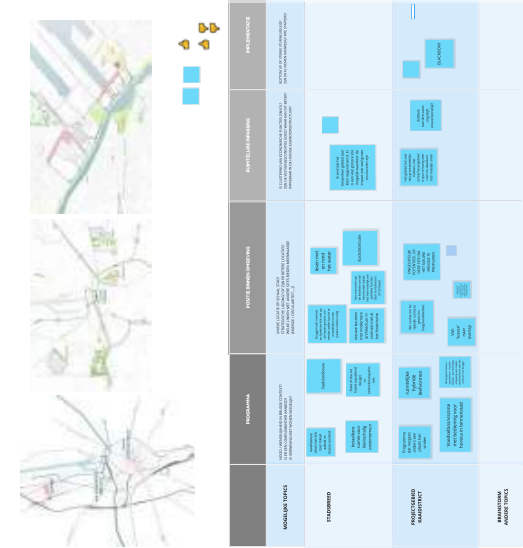
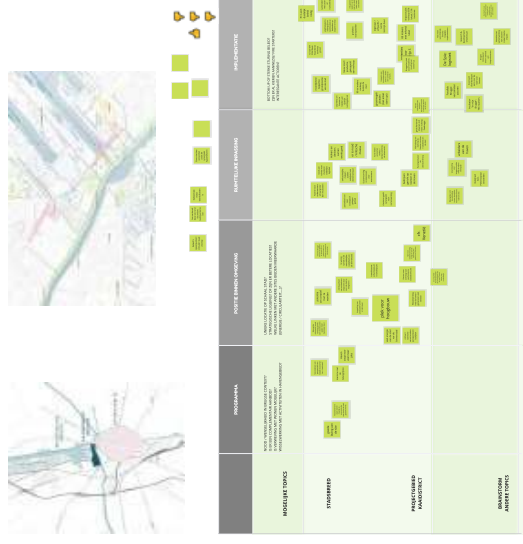
vanuit circulair denken en/of de integratie van sociale economie, waarbij delen centraal staat.

**STEDELIJKE LOGISTIEK** sluit aan op het hoger wegennet (en water?). Bediening van de binnenstad via fiets en lichte vracht is mogelijk en interessant, via water pas in tweede orde (ringvaart).

Er zijn grote kansen voor **MAAKECONOMIE** binnen het Kaaidistrict. De ambachten kunnen hier zichtbaar gemaakt worden, en ook de nabijheid van de afzetmarkt is interessant. Maakeconomie kan een nieuw perspectief insturen op toerisme.

Clustering zorgt voor samenwerking en interactie. Bij voorkeur worden de 'makers' en de 'denkers' samengebracht in het Kaaidistrict. Vandaag zijn er in Brugge al 85 makers met een erkend label. Stedelijke productie kan extra gefaciliteerd worden via delen van services en ruimtes.

Het **WONEN** wordt ondersteund binnen het Kaaidistrict (bv. als financiële hefboom) en mag de economische functies niet overheersen of belemmeren. Verweving impliceert een gelijkwaardigheid en streven naar symbiose. Er moet rekening gehouden worden met de omgevingsimpact, zowel van de economische functies (bv. geur, lawaai, ...) als van de woonfunctie (bv. extra verkeer). Hybride vormen van wonen en ondernemen zijn potentieel erg interessant.



Figuur: Digitale werktafels via Miroboard

## 2.9 Ambitie: stadsdeel met unieke identiteit

Het Kaaidistrict zal niet langer de plek zijn die 'tussen' of 'naast' andere plekken of wijken ligt. Het beeld van een restruimte die stedelijke programma's opvangt die elders niet gewenst zijn, wordt radicaal omgegooid. Het Kaaidistrict wordt een zelfstandig en trots stadsdeel !!! Een stadsdeel dat de 'overlap' bewerkstelligt tussen stad en haven, waar wonen en werken in nevenschikking en gelijkwaardigheid een plek krijgen.

We maken een 'Stadswijk van de toekomst', met het alomtegenwoordige water als sterke identiteit, waarmee het 'Venetië van het noorden' een betekenisvolle uitbreiding kent.

Het Kaaidistrict wordt een broedplaats voor creatieve en circulaire economie. Een plek waar innovatieve woonconcepten worden neergezet, waar wordt ingezet op het delen van ruimte, op duurzame mobiliteit, een toekomstbestendig watermanagement, waar duurzame warmte- en energienetwerken worden uitgebouwd, waar de publieke ruimte kwalitatief en geïntegreerd is.

## “Het Kaaidistrict wordt een nieuw volwaardig stadsdeel van Brugge”

Referenties waar we ons graag aan spiegelen: Budha Kortrijk, Strijp S Eindhoven, Vaartkom Leuven, Eilandje Antwerpen, Ile de Nantes, Flon Lausanne,...



Referentie: Strijp S Eindhoven



Referentie: Ile de Nantes



Referentie: Eilandje Antwerpen

# 3. VISIEVORMING EN ONTWERPEND ONDERZOEK

In dit hoofdstuk buigen we ons over de concrete invulling van de site. Tijdens deze fase van inhoudelijke uitdieping en ontwerpend onderzoek definiëren we het raamwerk (publieke ruimte) en bestuderen we mogelijke ontwikkelingen.



### 3.1 Reorganisatie retail als sleutel tot transitie

Nagenoeg alle grote percelen binnen het Kaaidistrict zijn vandaag ingenomen door grootschalige kleinhandel. Deze functies zijn vaak gehuisvest in minderwaardige loodsen. Ze hebben in de regel ook een randstedelijk voorkomen: de typische 'baanwinkels' hebben een lage bezettingsgraad en grootschalige, private parkeerterreinen voor de deur.

Net omwille van de relatief lage investeringskost die aan dergelijk model ten grondslag ligt, is een reorganisatie van de grootschalige kleinhandel - mits de juiste sturing en stimuli - niet onmogelijk.

Gezien de hoeveelheid ruimte die op die manier vrijkomt is de impact van een verhuisbeweging van de retailfuncties erg groot. Dit wordt o.i. dan ook een belangrijke - en wellicht noodzakelijke - katalysator voor vernieuwing binnen het Kaaidistrict.

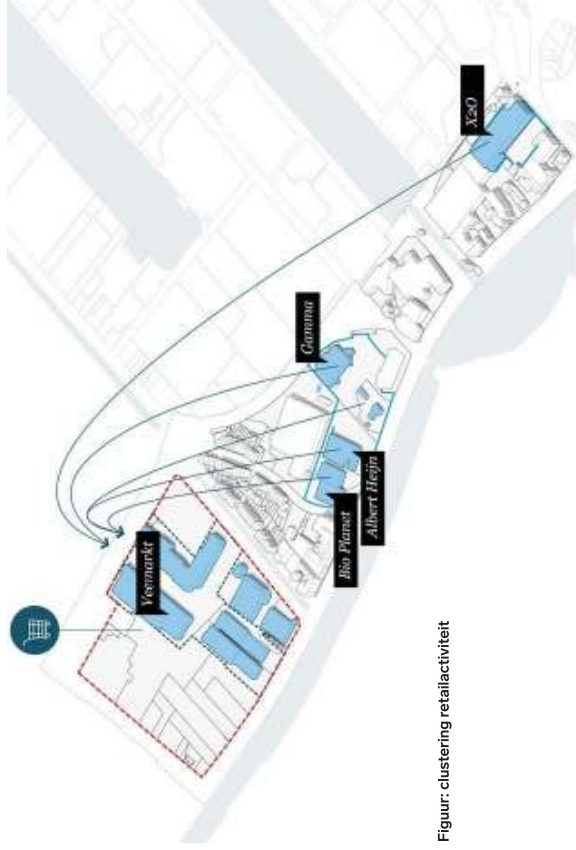
### 3.2 Ontwikkeling Kaaidistrict in 4 zones

We geven ineens een inkijk in het langetermijn perspectief. Het Kaaidistrict als geheel ontwikkelt een sterke identiteit binnen de stad.

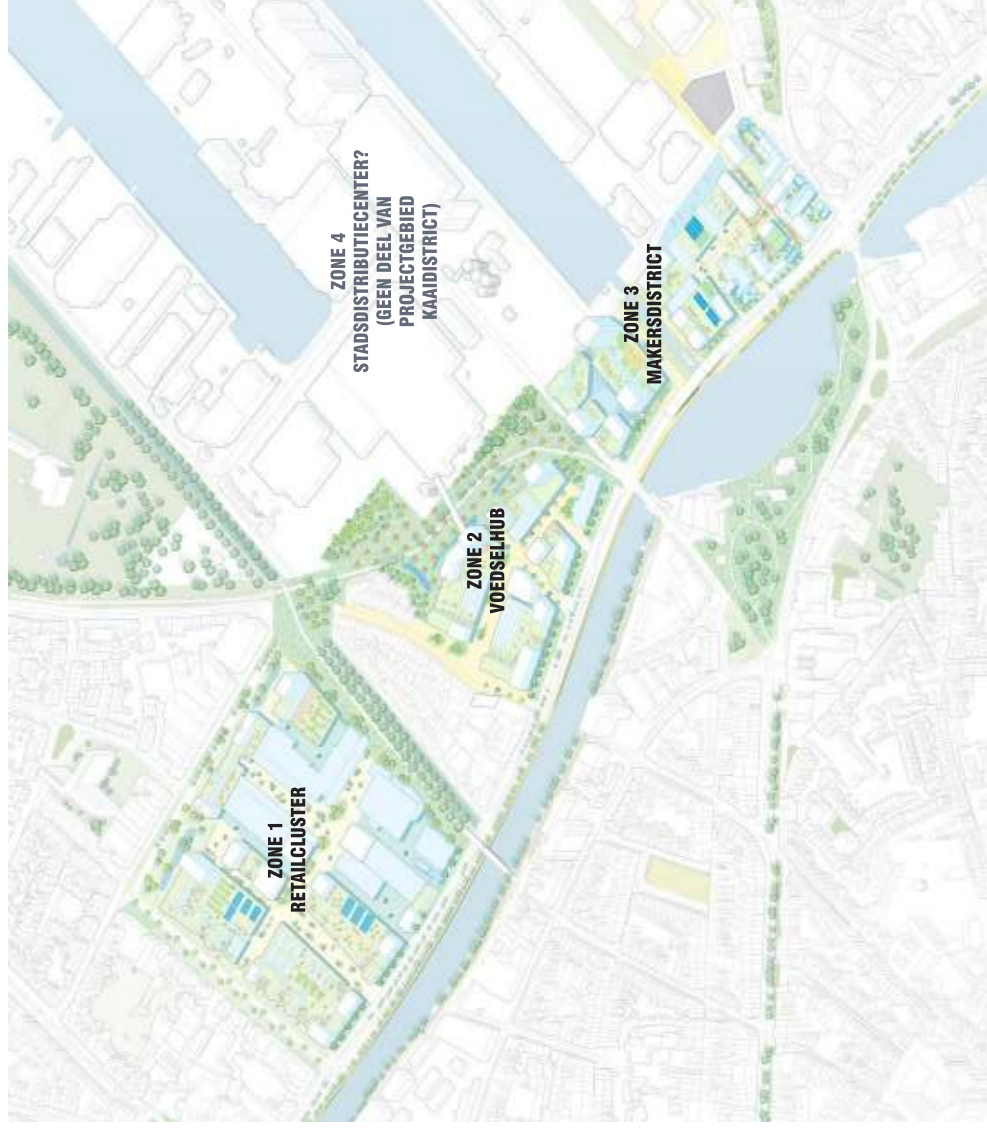
Maar tegelijk krijgen de verschillende gevraagde economische en maatschappelijke programma's een eigen plek binnen het Kaaidistrict, waarmee maximaal wordt ingespeeld op de specifieke ruimtelijke context. Clustering in zones genereert maximale interactie en samenwerking van de aanwezige functies, vormt de basis voor een sterke profilering binnen de stad en leidt tot gecontroleerde stromen. We onderscheiden 4 zones:

- Een stedelijke retailcluster, als compacte uitbreiding rond de V-markt
- Een voedselhub waar lokale productie hand in hand gaat met toelevering van de binnenstad
- Een Makersdistrict met adres aan het 'Sluisplein', direct geconnecteerd met de binnenstad en de haven
- Een stadsdistributiecentrum dat zorgt voor toelevering van de binnenstad via duurzame modi (aan de rand van het havengebied, d.i. geen deel van het projectgebied Kaaidistrict)

In wat volgt bespreken we de interne logica van elk van deze zones.



Figuur: clustering retailactiviteit



Het Kaaidistrict zal in de toekomst ruimte bieden aan een gelaagd en stedelijk programma dat wordt geclusterd in 3 zones: een retailcluster, voedselhub en een Makersdistrict, telkens in combinatie met wonen. Een stadsdistributiecentrum zou voorzien kunnen worden aan de rand van het havengebied (geen deel van projectgebied Kaaidistrict).

### 3.3 Retailcluster

We focussen op het optimaliseren van de onderbenutte ruimte, waarbij de huidige functies van (klein-/mediumschalige) detailhandel worden behouden, m.n. rond de V-Markt. In aansluiting hierop wordt een centraal aaneengesloten binnengebied uitgebouwd waarrond retailfuncties toegankelijk worden.

Het parkeren voor bezoekers gebeurt geclusterd, (half)ondergronds of in (gedeelde) parkeergebouwen. Zo ontstaat een aangenaam binnengebied.

Als financiële hefboom en t.b.v. een bruisende, levendige omgeving worden ook woningen voorzien aan de randen van het gebied. De herorganisatie en het meervoudig ruimtegebruik zorgen ervoor dat het ruimtelijk rendement sterk de hoogte in gaat.



Referentie gestapeld parkeren / gebruik dak door de wijk



Figuur bestaande functies: 1. Brugs Slachthuis 2. Veemarkt 3. G. Backers 4. Colruyt 5. Van Marcke 6. Aldi 7. Hema



Figuur: mogelijk toekomstbeeld retailcluster



Figuur: wonen aan de randen

### 3.3.1 Wonen aan de (groene) randen

De toegang tot de retailcluster wordt georganiseerd via een rechtstreekse aantakking op de Sint-Pieterskaai (zie verder). Hierdoor wordt het mogelijk de verkeersdruk op de Slachthuisstraat, de Sint-Pieterszuidstraat en de Veemarktstraat drastisch in te perken, t.v.v. de verblijfskwaliteit.

Langs deze woonstraten wordt een woonprogramma uitgebouwd, aangevuld met voorzieningen op schaal van de wijk: fitness, kinderopvang, buurtwinkels,...  
De straten worden onthand en ingegroend i.f.v. klimaatdoelstellingen.

Hoger bouwen wordt mogelijk waar de afstand t.o.v. bestaande/andere woningen groot is.  
Aan de kant van de Sint-Pieterskaai is naast wonen ook een aandeel kantoren mogelijk op verdieping.



Foto Sint-Pieterszuidstraat vandaag



Figuur: toekomstbeeld ingroenen Sint-Pieterszuidstraat



Referentie: wonen boven retail



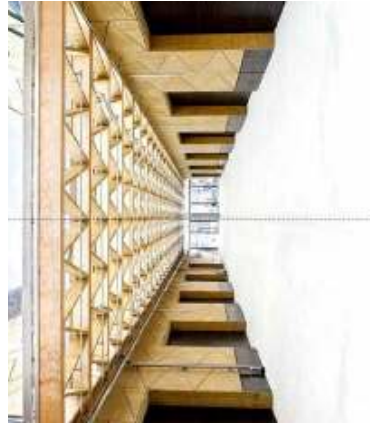
### 3.3.2 Intern systeem clustert en geeft adres aan retailcluster

Het principe van geclusterd en gedeeld parkeren genereert ruimte in het binnengebied, dat hierdoor een drastisch ander gebruik en beeld krijgt. Het wordt een aangename plek waar je kan vertoeven, spelen en rusten, en waar rond de retailfuncties hun adres krijgen. De 'patio-ruimte' krijgt ook betekenis voor de buurt.

Voor het winkelen is de auto niet langer vereist: thuislevering gebeurt via cargofietsen of andere leveringsmodi. Nabijheid wordt hiermee een sturend principe voor het duurzame imago van de site.



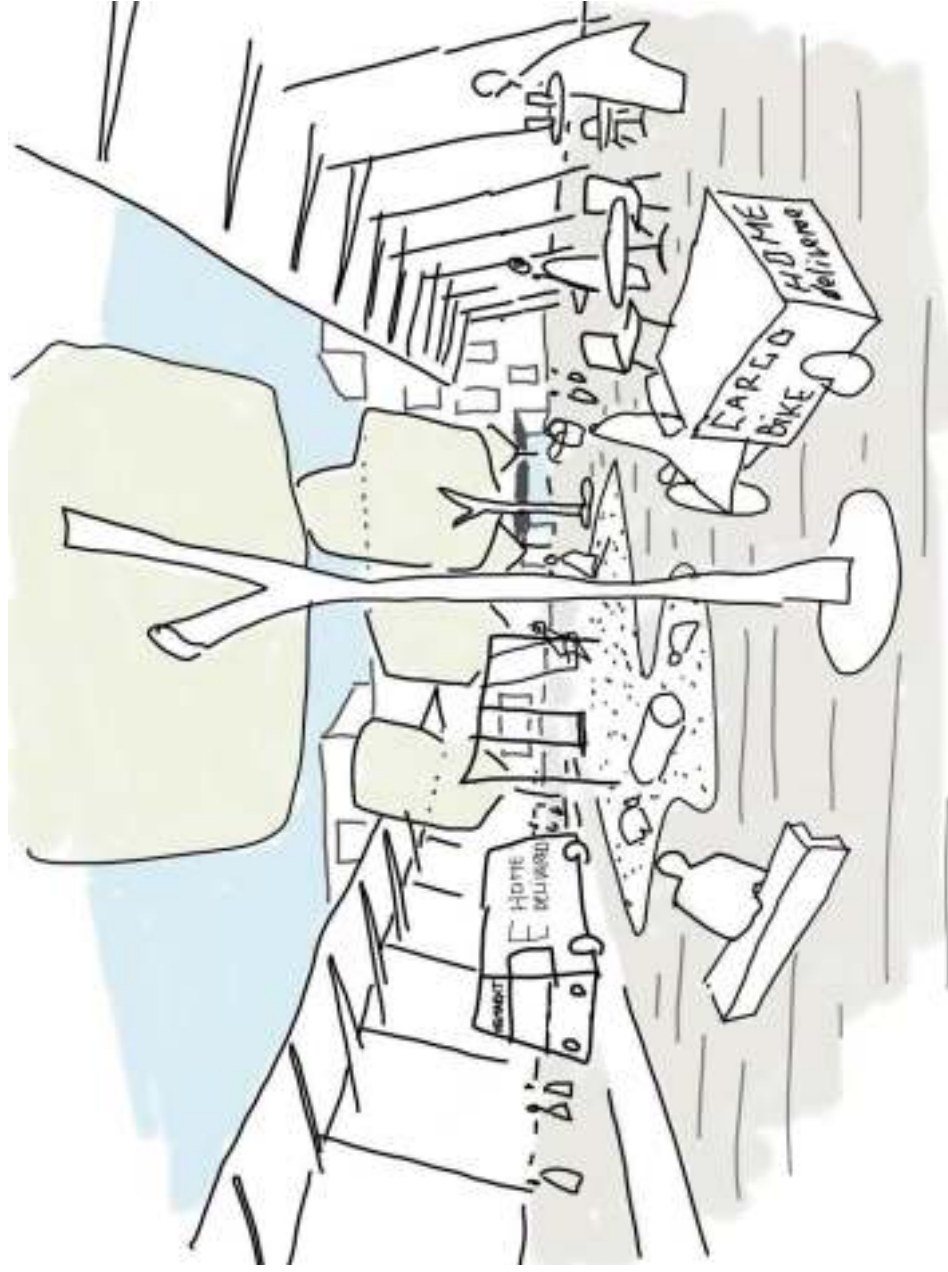
Figuur: interne ontsluiting retailcluster



Referentie: interne ontsluitingsstraat bediening retail



Foto V-Markt vandaag





Figuur mogelijk toekomstbeeld foodhub



Figuur bestaande functies: 1. Horeca Totaal 2. Gamma 3. Dovy Keukens 4. Albert Heyn 5. Bio-Planet 6. Q-Team



Figuur wonen aan de randen



Figuur interne ontsluiting



Figuur mobiliteitsstromen

## 3.4 Foodhub

### 3.4.1 Voedselhub voor de binnenstad

De site kenmerkt zich door de aanwezigheid van een toonaangevend groothandelsbedrijf voor de horeca, Horeca Totaal. Ook in de omgeving net buiten het projectgebied zijn verschillende bedrijven gevestigd die in de Brugse horeca een belangrijke afzetmarkt vinden. We denken onder meer aan Horeca Foods Brugge, ZB-centrale, Denaeghel, ... Ze maken deel uit van een historisch gegroeid aanbod dat niet in het minst de vele horecazaken in de Brugse binnenstad bedient. De clustering van deze activiteit gericht op (gezonde) voeding kan een sterke identiteit initiëren als voedselhub.

We zoeken maximaal connectie met de potenties van de ruimte waarover kan beschikt worden. We denken onder meer aan de uitbouw van connecties met de haven (waterproducten), logistieke systemen voor slimme beleveringen, het voorzien van pluktuinen, ... Bovendien kan in connectie met de omgeving, in het bijzonder dan de vele know-how omliggende bedrijven van aan het projectgebied tot aan de Zeebrugse haven, nog veel meer ingezet worden op innovatie, op recycling en/of upcycling, ...

Een winkelaanbod wordt gecombineerd met lokale productie, oa. op de daken, tot een beleefbaar geheel. Aan de randen van het gebied wordt wonen (permanent en tijdelijk, bv. hotel) mogelijk, aansluitend op het bestaande woonweefsel en de fietsinfrastructuur. De ontsluiting wordt op termijn van 'binnenuit' georganiseerd.



Referentie ongeplijkvloerse verbinding via rolband (Christeyns Gent)

### 3.4.2 Pluktuinen rond de F31

De groenruimte langs de fietsnelweg krijgt betekenis als pluktuin. Hier worden vruchtbare struiken voorzien, en een boomgaard met fruitbomen. Eventueel worden hier ook moestuintjes voor de buurt mogelijk. De plek wordt aangekleed zodat het een aangename verblijfs- en ontmoetingsplek wordt.

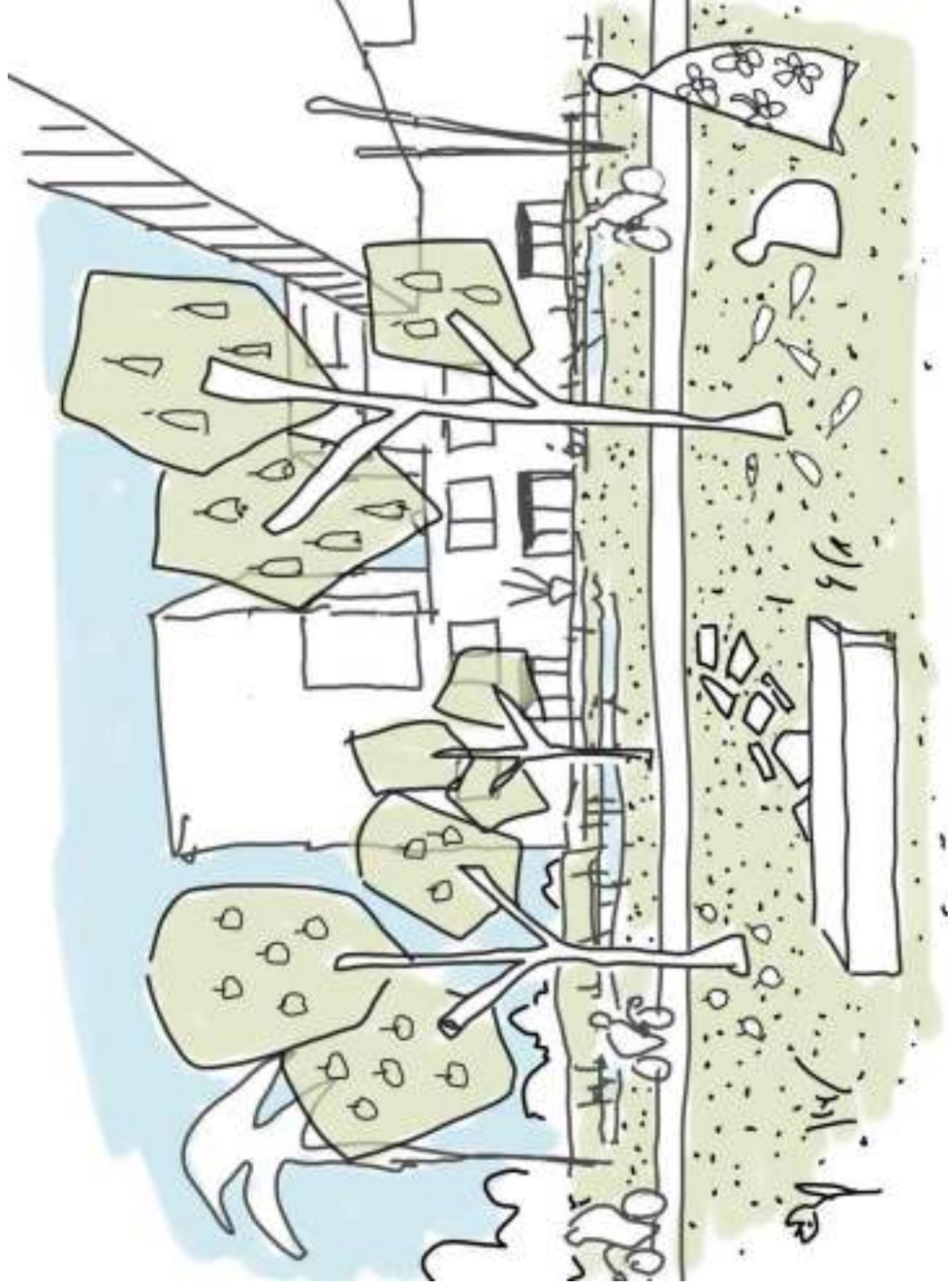
We streven naar een maximalisatie van de groenruimte. Op die manier krijgt het wonen hier een volwaardig adres. Waterbuffering geeft op een subtiel manier de grens aan tussen de publieke groenruimte en de private kavels.



Foto fietsroute vandaag (tracé oude spoorweg)



Figuur pluktuin



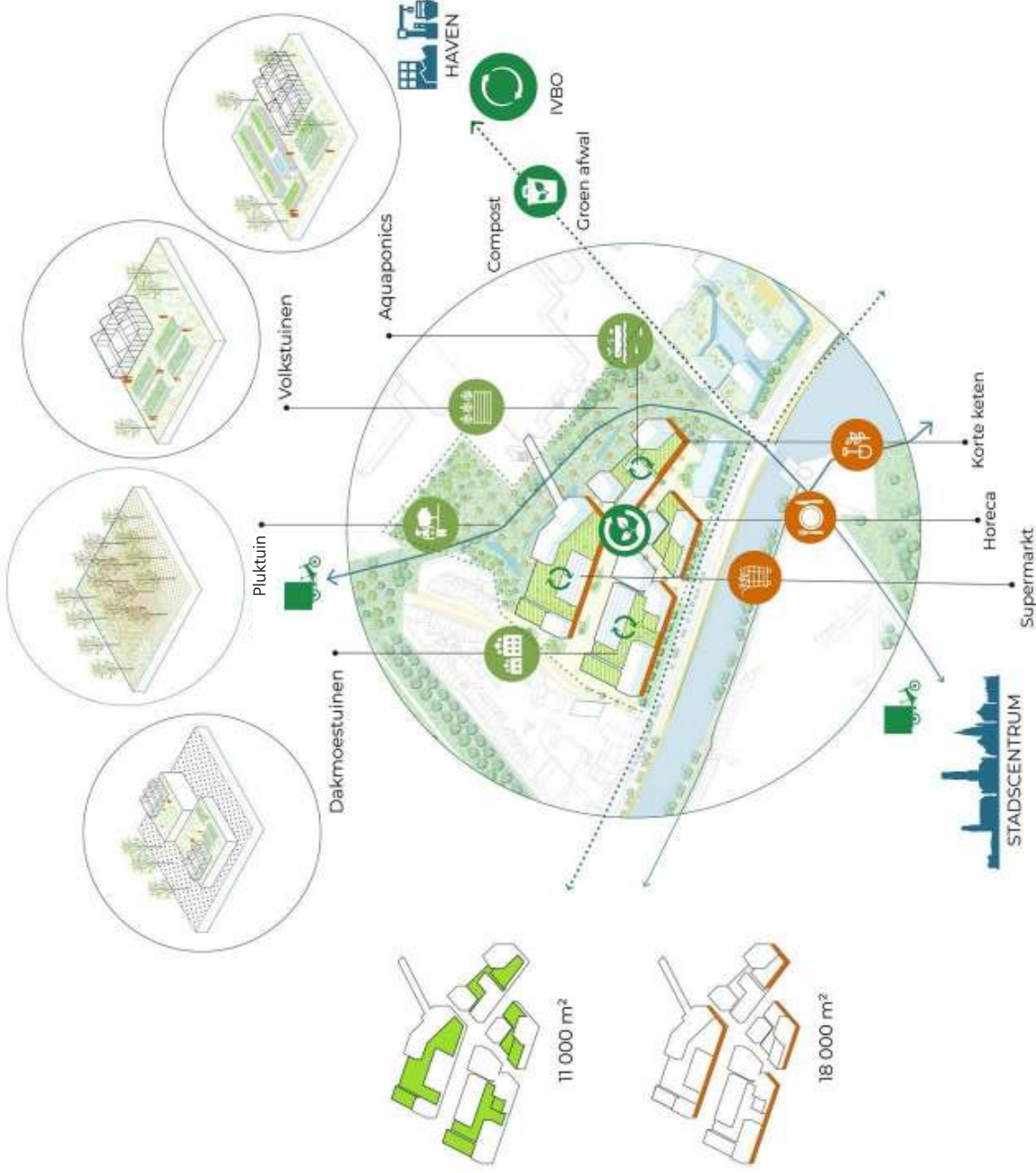
Figuur wensbeeld pluktuin langs F31

### 3.4.3 Circulariteit

Het initiëren van korte ketens staat centraal bij de ontwikkeling van de foodhub. We zorgen voor lokale productie via dakmoestuinen, een voedselbos en aquaponics.

De lokale consumptie gebeurt via een korte keten markt, en via bediening van de binnenstad.

We voorzien ook lokale afvalverwerking door gebruik van etensresten van de restaurants in de binnenstad als compost. Restafval gaat naar de verbrandingsoven in de haven (IVBO).



Figuur lokale productie en bediening / circulariteit



Referentie Reo-veiling, Roeselare



Referentie Marché sur l'eau, Parijs



Referentie dakmoestuinen

## 3.5 Makersdistrict

### 3.5.1 Een plek voor stedelijke productie

Hier focussen we op de beleving van het maken. Producten en processen kunnen worden bekeken, aangeraakt en gebruikt. De binnenkoer van het Makersdistrict maakt het gebied doorwaadbaar en vormt ook het kloppend hart: als uitloper van de ateliers. Hier ontmoeten makers, bewoners en bezoekers elkaar.

Het Makersdistrict biedt plaats aan bedrijven die in het stadscentrum geen plaats meer vinden. Denk hierbij aan meubelmakers, chocoladefabriek, drukker, schrijnwerkers, kunstenaars, mode-ateliers, herstel en werkplaatsen,... De nabijheid van de binnenstad zorgt voor werknemers en een afzetmarkt.

We voorzien ook een hotel, een fablab, een resource center (repair-and-share), creatieve bedrijven en een gericht aanbod aan wonen.



Figuur bestaande functies: 1. Lanensens 2. Brugs Dak Centrum 3. Vanja Byro 4. Garages 5. Elektro E&A Tanghe 6. Xx20 7. Grando Keukens 8. Chateau d'Ax

Creative economy

Recycle, share and repair shop

Wonen / creatieve economie / maaleconomie

Fablabs / showrooms

Kantoren

Maaleconomie rond de binnenkoer

Co-working / gedeelde administratie en restaurant

Start-up / training

Mobiliteitshub



Overzichtsbeeld mogelijke invulling Makersdistrict

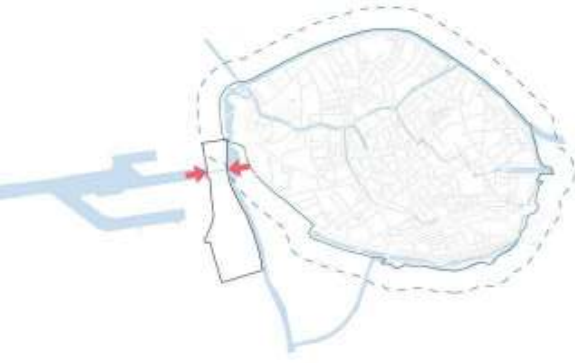
### 3.5.2 Strategische schakel tussen binnenstad en haven

Het Makersdistrict krijgt adres aan het sluisencomplex, de viaduct van de ring en de zwaailokom, met het Baron Ruzettepark als groene link naar de binnenstad.

### 3.5.3 'Sluisplein' als contactplek van het Makersdistrict

Het Makersdistrict krijgt adres aan het zgn. 'Sluisplein'. Zowel Bruggelingen als toeristen bezoeken dit unieke stadsdeel, met eigen karakter en identiteit. De maakplek wordt hiermee ook een toeristische attractor. Deelfietsen staan ter beschikking om na deze eerste halte de stad van hieruit verder te bezoeken.

De afsluitbaarheid van het sluisencomplex zelf is essentieel i.f.v. veiligheid en noodzakelijke interventiewerken, bv. bij reparatie sluisdeuren. Het aandeel bomen blijft hier om die reden ook beperkt.



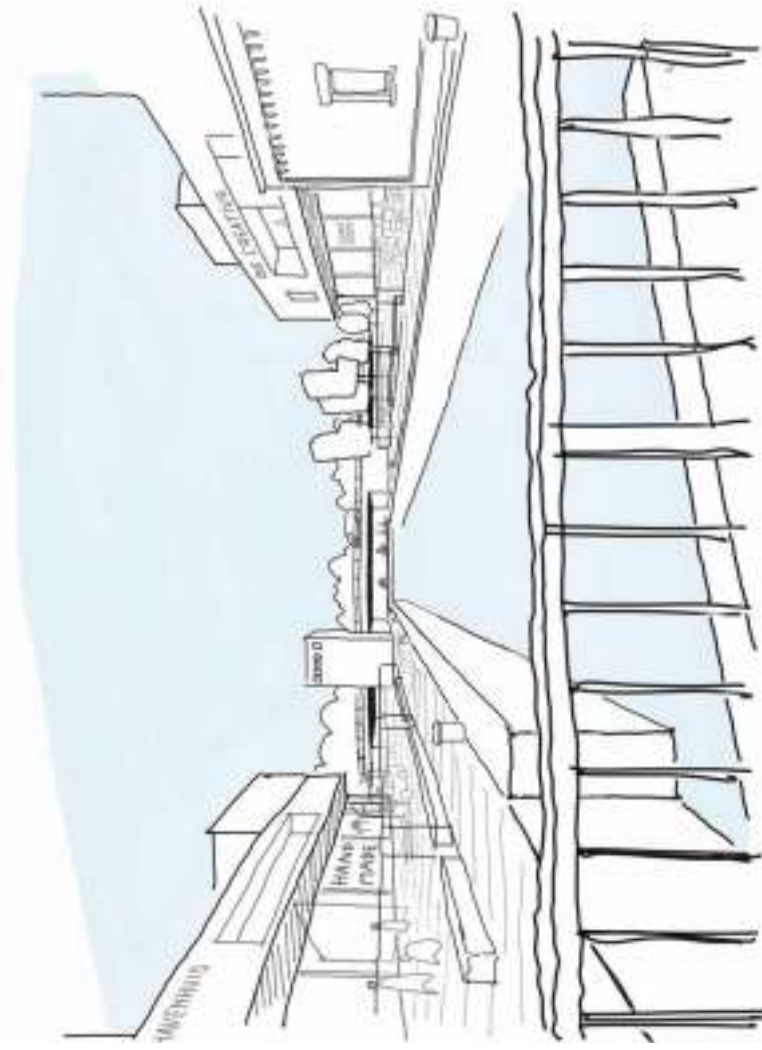
Figuur wensbeeld  
zichtbaarheid Makersdistrict  
aan Zwaailokom



Figuur connectie Makersdistrict - binnenstad



Foto Boudewijnsluis vandaag



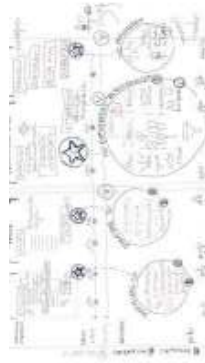
Figuur wensbeeld 'Sluisplein' als adres van het Makersdistrict

### 3.5.4 Site Lanssens als katalysator

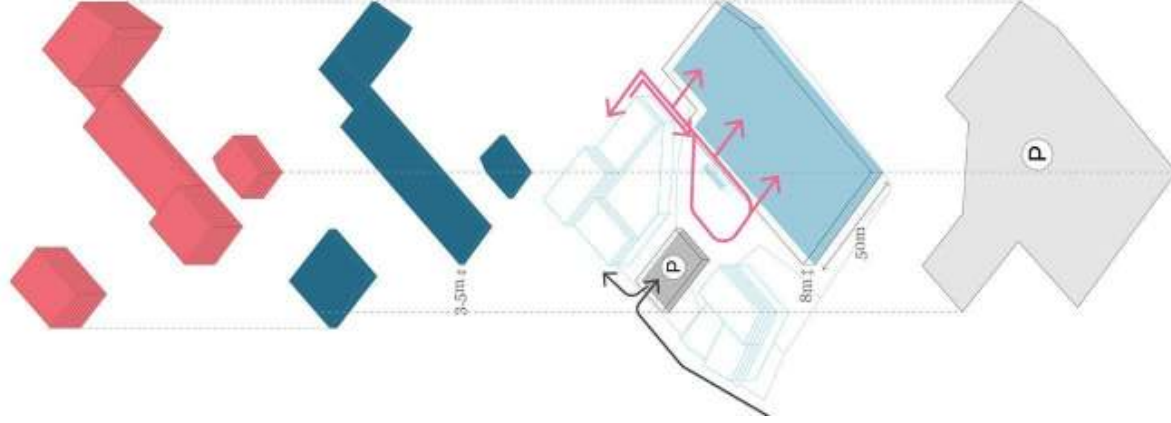
Voor de site Lanssens, een voormalige natuursteenhandel, was bij aanvang van de conceptstudie al een ruimtelijk voorstel uitgewerkt. Hierin wordt een plint als 'flexibel casco' voorzien, gericht op de creatieve maak-steer, en op verdieping (een beperkt aanbod) kantoren en wonen.

In overleg met ontwikkelaar CAAAP is een bijstelling van het project gebeurd: het parkeren wordt integraal ondergronds voorzien en de sokkel voor maakeconomie wordt gevoelig uitgebreid (vrije hoogte 6-8 meter), waarbij ook toelevering van vrachtverkeer wordt gegarandeerd. Op de eerste verdieping krijgt creatieve economie hier een plek, om maximale interactie tussen denkers en doeners te faciliteren. Het project wordt niet langer georganiseerd rond een interne patiortuin, maar krijgt een gezicht aan het 'Sluisplein'. Op de hogere verdiepingen komen woningen. Een hoogteaccent tot 50 meter is mogelijk.

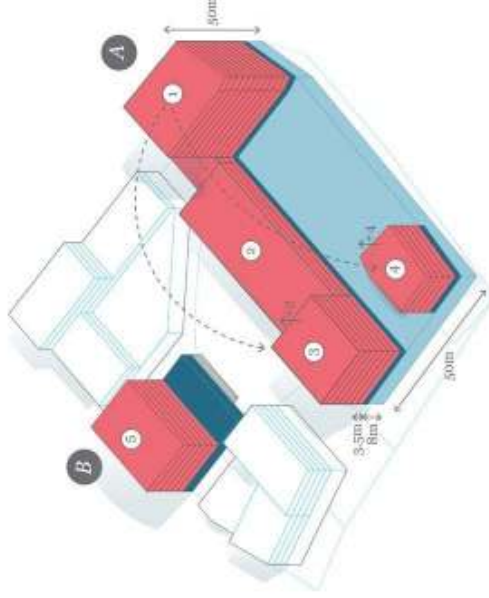
Op die manier ontstaat een interessant gemengd stedelijk programma, dat de katalysator wordt van de vernieuwing van dit stadsdeel.



Figuur voorstel invulling site Lanssens door CAAAP / referentie maakruimte



Figuur bijstelling op vlak van ontsluiting, uitbreiding sokkelvolume en programmatie



A

**Huisvesting**  
17.496,95 m<sup>2</sup>  
(bouwhoogte 3,5m)

**Economie** 5020m<sup>2</sup>  
(bouwhoogte 8m)

**Creatieve economie** 2593m<sup>2</sup>  
(bouwhoogte 3,5m)

B

**Huisvesting**  
31.45,9 m<sup>2</sup>  
(bouwhoogte 3,5m)

**Creatieve economie** 794,32 m<sup>2</sup>  
(bouwhoogte 3,5m)

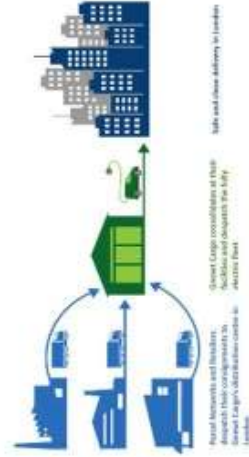
- 1 610,85 m<sup>2</sup>/verdieping
- 2 1945 m<sup>2</sup>/verdieping
- 3 495,75 m<sup>2</sup>/verdieping
- 4 306,4 m<sup>2</sup>/verdieping
- 5 520,31 m<sup>2</sup>/verdieping

Figuur gewenst totaalbeeld

De binnenkoer van het Makersdistrict wordt een plek waar rond bestaande en nieuwe makers worden verenigd, centraal in het bouwblok Sluisstraat/Havenstraat/Sint-Pieterskaai/Boudewijnsluis. Ook bezoekers van het Sluisplein kunnen hier een kijkje nemen hoe in de loodsen en buiten dingen gemaakt worden. De collectieve functies zoals het restaurant, de gedeelde vergaderruimtes, het administratief loket, het opleidingscentrum,... geven hier op uit. Dit zorgt voor duurzaam ruimtegebruik. Tegelijk wordt ook de interactie en kennisdeling bevorderd. 's Avonds en in het weekend wordt de binnenkoer een ruimte waar de jeugd samenkomt, om te hangen, te basketten, om met het bandje te repeteren in de repetitieruimtes op het dakverdiep...







### 3.6 Stedelijk Distributiecenter (SDC)

#### 3.6.1 Duurzame stadsdistributie

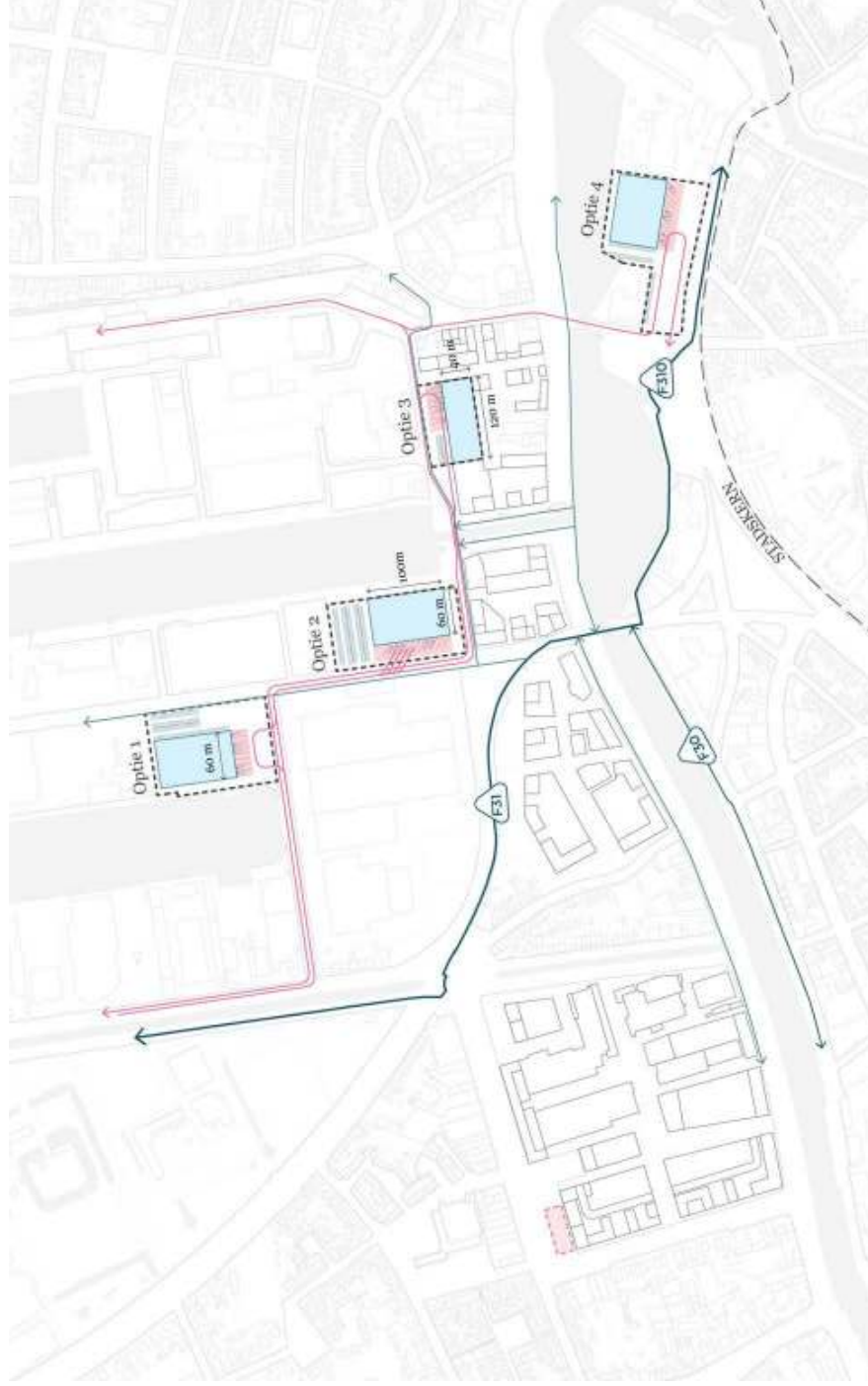
De stad is actief op zoek naar een plek voor een Stedelijk Distributiecenter (SDC), als verzamelplek voor de inkomende stromen. Vanaf deze plek gebeurt de stadsdistributie via cargofietsen of kleine elektrische camionettes waardoor zwaar multimodale bereikbaarheid van (de zone rond) het Kaaidistrict wordt hiermee optimaal gevalideerd.

#### 3.6.2 Verschillende zoekzones

We hebben in het ontwerp onderzoek verschillende mogelijke locaties onder de loep genomen: in het havengebied (optie 1 en 2), in het Makersdistrict (optie 3) en aan de rand van de stadskern (optie 4). Deze verschillende locaties scoren goed inzake bediening van de binnenstad. Verder onderzoek moet uitwijzen welke locatie effectief wordt gekozen (buiten de scope van deze opdracht).

#### 3.6.3 Vrachtwagenparking

Bij de ontwikkeling van een SDC voor Brugge rond het Kaaidistrict wordt tegelijk een parkeeruimte voor vrachtwagens gekoppeld, ter vervanging van de huidige locatie langs de Sint-Pieterszuidstraat.

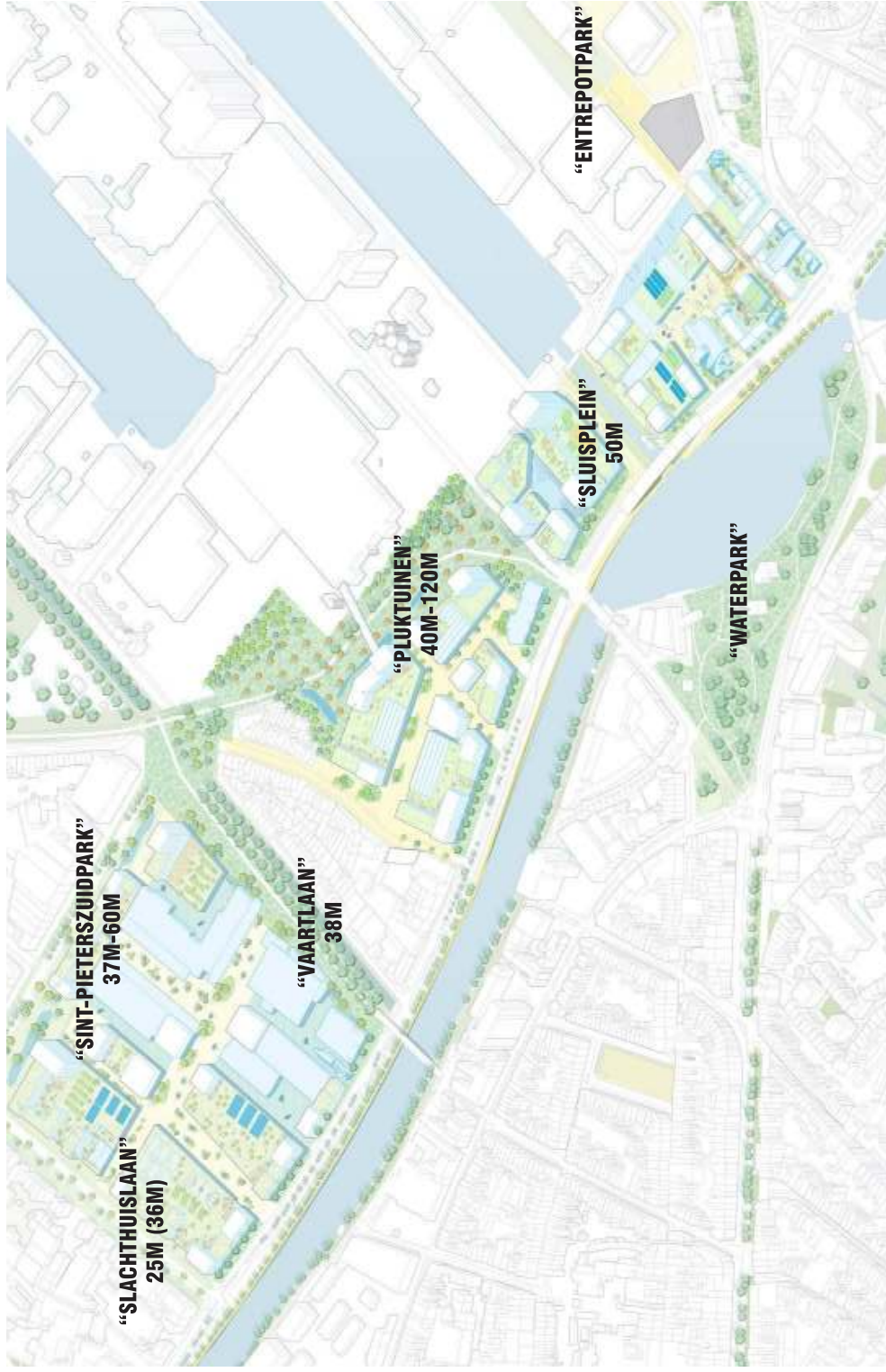
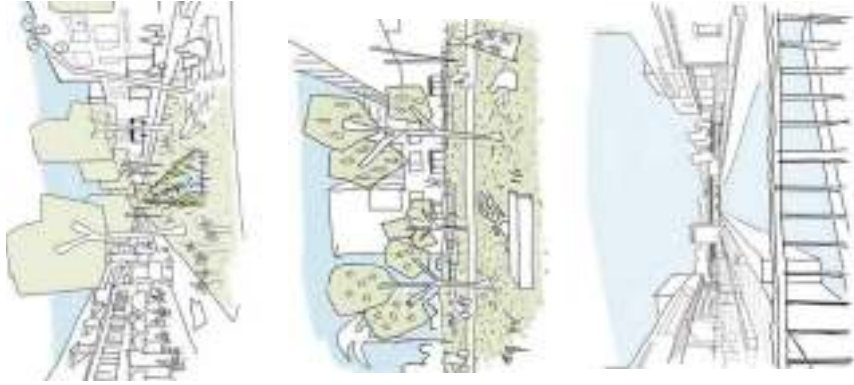


Figuur zoekzones SDC

### 3.7 Royale publieke ruimtes

Het voorstel voor de ontwikkeling van het Kaaidistrict wordt niet enkel bepaald door het bebouwd weefsel en de programmatie, maar evenzeer door de publieke ruimte. Door de reorganisatie van het stadsdeel komt de auto minder prominent in beeld, en maken we plaats voor kwalitatieve verblijfsplekken, met groen en water als beeldbepalende elementen.

Het Kaaidistrict wordt zo ingebed in het stedelijk weefsel met enkele fors bemeeten autonome publieke ruimtes. Een bijstelling van de naamgeving zou de herkenbaarheid nog verder versterken.



Figuur royale publieke ruimtes in het Kaaidistrict

### 3.8 Een haalbaar project?

Eerder werd het belang van een integrale benadering van het projectgebied duidelijk benadrukt.

Om te vermijden dat enkel de economisch meest rendabele transacties de bovenhand nemen – met het marktelijke gevolg dat de overige delen verweesd achterblijven – is het belangrijk voor het stadsbestuur om het volledige plaatje goed te begrijpen en op voorhand de bedreigingen en opportuniteiten goed in te kapselen in de visie en het beleid. CityD-WES voerde hier toe een financiële impactberekening uit – uiteraard gebaseerd op een aantal hypothesen – die inzicht moet verschaffen.

#### 3.8.1 Financiële berekening Kaaidistrict

**Uitgangspunten - premissen van de hypothese**

De financiële doorrekening gebeurt op macroniveau en kent zijn basis op het scenario dat uitgetekend werd in de ontwerpfase. Om een financiële doorrekening te maken spreken we over 'waarde' of 'waardering', twee subjectieve begrippen. Ze kunnen voor verschillende actoren of stakeholders namelijk een andere insteek of uitgangspunt inhouden. Zo is vastgoed voor de eindgebruiker een volledig ander 'product' dan voor de professionele vastgoedgebeheerder of ontwikkelaar. Omdat het hier om een mogelijks grootschalige herontwikkeling gaat, bovendien ook gespreid in de tijd, werd hier gekozen om de berekeningen te maken vanuit het oogpunt van de waardering van de projectontwikkeling. Een bepalende factor hierbij is om op die manier de projectregisseur en/of de beleidsmakers – stad Brugge – inzichten te verschaffen vanuit de bril van de actieprijzen.

Omdat niet alle informatie reeds voorhanden is of omdat niet alles gedetailleerd in kaart kan worden gebracht, maken we een aantal premissen die uiteraard hun effect hebben op het financieel model en de daaruit volgende financiële haalbaarheidsberekening. Deze premissen zijn onder meer:

- Geen kosten voor afbraak
- Hanteren van een gemiddelde opbrengst voor commercieel vastgoed. Dit omdat er wel verschil is in de waardering van het soort retailontwikkeling.

- Voor de woonfunctie houden we rekening met een 'middensegment' (met bijhorende impact op prijszetting)
- Gemeenschapsvoorzieningen en fablab worden berekend als break- even of/ verlieslatend vanuit visie-oogpunt en opwaardering/investering.
- Er werd een minimarktonderzoek gevoerd naar de grondprijzen in 'woongebied' en 'industriegebied' in de onmiddellijke regio of in vergelijkbare gebieden om de grondprijzen te funderen.
- De inschattingen van de potentiële inkomsten zijn eveneens gebaseerd op een mini marktonderzoek en eigen know-how met onder meer volgend resultaten:

Woongebied: 325 euro/m<sup>2</sup>  
(grondwaarde)

Economische zone: 160 Euro /m<sup>2</sup>

Meergezinswoningen: 3000 Euro/m<sup>2</sup>  
(gemid. verkoopprijs van appartementen)

- Omdat er geen specifiek cijfermateriaal voorhanden is voor het inkomstenmodel rond 'hotel' (of variant) en omdat de opname hiervan onzeker is, werd hier gekozen om de inkomsten van een kantoorontwikkeling in rekening te brengen.
- Voor de inschatting rond parkeren werd de berekening gebaseerd op de tarieven van 'volledig ondergrondse parkeren', een duurdere vorm.
- De heraanleg van de openbare wegenis werd in deze niet meegenomen.

De onderdelen die deel uitmaken van het projectgebied en zouden overgedragen worden aan het openbaar domein zijn wel mee berekend.

Er is geen rekening gehouden met de (her)aanleg van openbaar domein tussen de deelgebieden of er rondom.

- Om de parkeerbehoefte te becijferen, werden onderstaande ratio's gehanteerd:

Retail-horeca: 1pp / 50 m<sup>2</sup>

Meergezinswoningen 1.33pp / woning

Gemeenschapsvoorzieningen + hotel 1pp / 100 m<sup>2</sup>

#### 3.8.2 Financieel overzicht

Uit het volledige financiële model en de berekeningen werden onderstaande velden gedistilleerd die samenvattend inzicht verschaffen op de rendabiliteit van het project op basis van de projecteerde visie en bijhorend ontwerp:

- Kosten
- Opbrengsten
- Resultaat
- Verhouding van het resultaat ten opzicht van de opbrengsten
- Verhouding van het resultaat ten opzicht van de kosten

Het streefdoel voor een financieel haalbaar project – in de ogen van de projectontwikkelaar – zal zeker in de fase van macroberekeningen waar nog steeds heel wat onbekend factoren zijn, steeds 20 % - 25 % (15%-20% is een minimum) bedragen. Dit is enerzijds noodzakelijk om het behalen van een gewenste marge te verzekeren maar anderzijds vooral om alle mogelijke onbekende risico's te kunnen inschatten en te kunnen dekken. Het betreft in deze fase een theoretische hypothese die bijvoorbeeld nog geen rekening houdt met de timing van verkopen, kredieten,....

In dit model gaan we dus theoretisch uit van een transitie die in één keer zou doorgevoerd worden. Echter, ze is wel realistisch en duidelijk richtinggevend als het aankomt op de haalbaarheid.

De weergegeven tabel en achterliggende berekeningen brengen volgende bevindingen en vaststellingen met zich mee:

- Het totale programma lijkt financieel haalbaar omdat hier 17 % (marge omzet) en 20 % (marge kosten) rendement wordt gehaald. Dit ligt tussen het gewenste en het minimale.
- De retailcluster is de moeilijkste te realiseren ontwikkelingen.
- Binnen de retailcluster neemt de slachthuissite een (zeer) groot deel rendement op wat de rest van de zone naar herontwikkeling hypothekeert of zelfs onmogelijk maakt zonder bijkomende inspanningen.
- De Foodhub lijkt de meest interessante ontwikkeling.

Het subgebied 'Horeca Totaal'

hypothekeert de rest van de site 'Foodhub' niet wat een duidelijk positieve situatie is voor de totaalontwikkeling.

- Het Makerdistrict lijkt ook moeilijker haalbaar. De businessmodellen rond deze eerder nieuwe economie en bijhorende cijfers zijn niet eenvoudig in te schatten. Toch, uitgaande van de gehanteerde premissen, moeten we vaststellen dat de ontwikkeling van site Lanssens als compenserende ontwikkeling noodzakelijk is om te kunnen spreken van een realistisch scenario.

- De marges die realiseerbaar zijn op de ontwikkeling van site Lanssens zijn erg groot. Deze ontwikkeling als solitair item aanpakken zou niet alleen de ontwikkeling van het makersdistrict maar eigenlijk de ontwikkeling van het volledige projectgebied onder druk zetten. Een incorporatie is dus vanuit financieel oogpunt essentieel.

	Totaal	Retail Cluster	Slachthuis	Foodhub	Fit Horeca Totaal	Makersdistrict	Site Lanssens
Totaal kosten	€ 388.318.539,04	€ 171.095.258,41	€ 49.491.124,86	€ 103.092.993,76	€ 39.375.249,79	€ 115.680.016,55	€ 43.506.187,18
Totaal opbrengsten	€ 466.679.706,71	€ 197.127.732,68	€ 61.414.916,67	€ 131.164.064,94	€ 48.857.964,29	€ 138.387.909,09	€ 63.894.500,00
Nominaal resultaat	€ 78.361.167,67	€ 26.032.474,28	€ 11.923.791,81	€ 28.071.071,18	€ 9.482.714,49	€ 22.707.892,54	€ 20.388.312,82
Marge omzet	17%	13%	19%	21%	19%	16%	32%
Marge kosten	20%	15%	24%	27%	24%	20%	47%

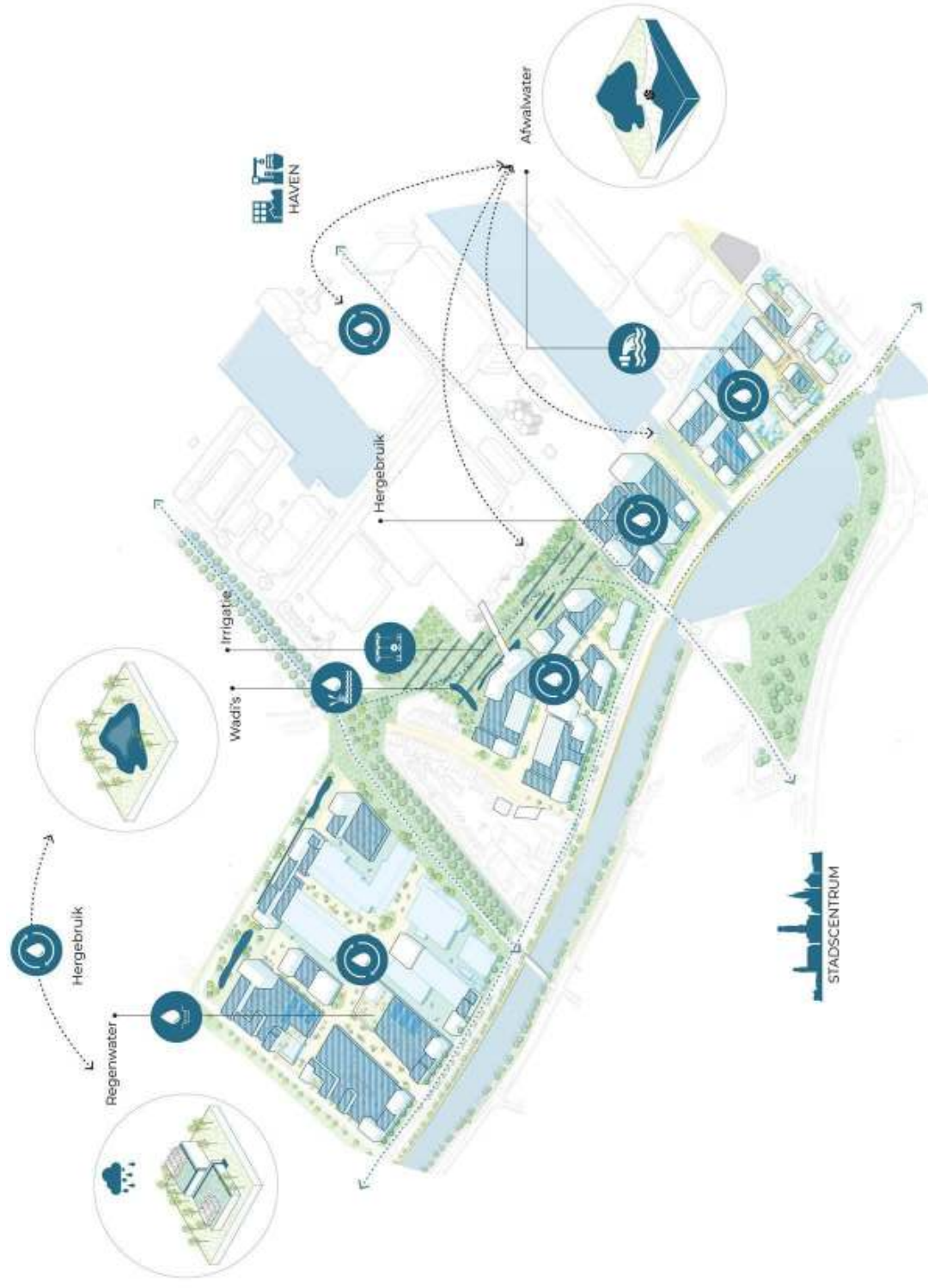
We stellen maximale circulariteit voorop binnen het projectgebied. Hiervoor beheren we minstens de stromen op vlak van afval (zie eerder), water, energie en materialen.

### 3.9 Kringloop: water

Vandaag is er geen overstromingsproblematiek binnen het Kaaidistrict. Wel moet waterneutraliteit binnen de nieuwe ontwikkelingen de ambitie zijn. Hiermee ontlasten we het rioleringsstelsel en mikken een stuk hoger dan de huidige wettelijke norm (T20 huidig klimaat).

Waterneutraliteit wordt bekomen door het water van de daken lokaal op te vangen en op te slaan, in wadi's, bufferbekkens en tanks. Het water wordt hergebruikt voor de bevoeiing van de gewassen en voor huishoudelijk gebruik. Waterstockage is hierbij evenzeer noodzakelijk om de droogteproblematiek aan te pakken.

Afvalwater wordt gescheiden afgevoerd via riolering voor waterzuivering. Eventueel kan overwogen worden om bijkomend ook grijswatersystemen op te zetten. Dit is af te wegen tegen de bijkomende kost.



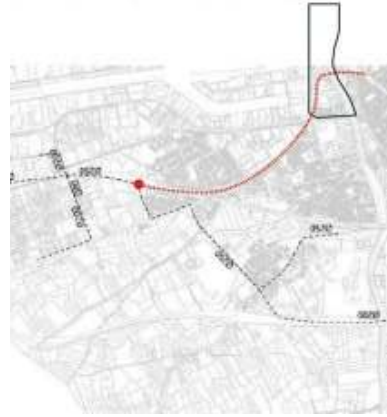
Figuur kringloop water

### 3.10 Kringloop: energie

Bij de ontwikkeling van het Kaaidistrict gaan we uit van 100% hernieuwbare energie; het gebruik van fossiele brandstoffen wordt uitgesloten.

Zonnepanelen en windenergie (in de haven) zorgen voor lokale productie. Het Kaaidistrict wordt maximaal voorzien van oplaadpunten waardoor lokale consumptie mogelijk is, bv. voor bediening van de binnenstad door cargobikes en elektrische voertuigen.

Daarnaast wordt (binnen een langetermijn-perspectief) onderzocht om het warmtenet vanaf de huisvuilverbrandingsinstallatie (IVBO, Pathoekeweg) of Beauvent (site Dupont) uit te breiden naar het Kaaidistrict zodat lokale warmterecuperatie in het noordelijk stadsdeel verder wordt uitgebreid.



Lokale energieproductie en warmterecuperatie worden mogelijk door de nabijheid van de haven / situering Kaaidistrict t.o.v. huidige en mogelijke toekomstige warmtenetten



Figuur kringloop energie

### 3.11 Kringloop: materialen

We proberen ook een kringloop voor materialen op te zetten, met de integratie van een recycling store, of - op een grotere schaal - een 'urban resource center'. Hier worden producten ingeleverd, hersteld, verhandeld en gereuild. Dit zowel op niveau van de particulier als bijvoorbeeld een materialenbank zoals in limbo in brussel. Een depot waar materialen in afwachting van een nieuwe eigenaar en nieuw gebruik wachten.

Re-Tuna in Kopenhagen vormt hiervoor een interessant voorbeeld.



Read about us in english  
ReTuna Aterbruksalleria is the world's first recycling mall, resolutely shopping in a climate-smart way.



Guided tour  
Visit the world's first recycling mall and have a guided tour behind the scenes.



Figuur integratie recycling store in Kaaidistrict



ReTuna Store



ReTuna Store



## 4. AANDACHTS- PUNTEN

In vorig hoofdstuk werd een toekomstbeeld voor het Kaaidistrict uitgetekend. Bij terugkoppeling met alle stakeholders blijven echter nog een aantal vragen open die niet ten gronde zijn uitgeklaard. Het zijn elementen die bijzondere aandacht verdienen bij de verdere uitwerking / verfijning van het transitieplan.



## 4.1 Mobiliteit en verkeersleefbaarheid

### 4.1.1 Mobiliteitsbelasting van het voorgestelde programma?

In het toekomstbeeld dat hiervoor wordt beschreven wordt uitgegaan van een schakeling van verschillende programma's tot een stedelijk geheel. Woonfuncties worden in het Kaaidistrict verweven met maakeconomie, KMO-functies, grootschalige kleinhandel, kantoren, een hotel,... Vanuit een principe van duurzaam grondgebruik zijn we hierbij heel bewust op zoek gegaan naar een stapeling van programma's, zodat het randstedelijk beeld van vandaag plaats maakt voor een meer stedelijke animo.

De bredere programmatie genereert echter tegelijk ook een grotere mobiliteitsbelasting. Hoewel een duurzame mobiliteit voor het stadsdeel Kaaidistrict een belangrijk uitgangspunt vormt, schuilt hierin ontegensprekelijk een gevaar dat het mobiliteitsstelsel tegen haar limieten aanloopt. Wetende dat de Sint-Pieterskaai vandaag al te kampen heeft met een hoge verkeersdruk, wordt mobiliteit een erg belangrijk aandachtspunt in het verdere planproces. I.f.v. de opmaak van het RUP, zal een mobiliteitseffectenstudie (MOBER) dan ook moeten uitwijzen of het vervoersstelsel de extra mobiliteit die wordt gegenereerd nog op een kwalitatieve manier kan verwerken.

### 4.1.2 Circulatieschema

Globaal gesteld wordt het Makersdistrict voor vrachtwagen bediend via het havengebied (Pathoekeweg) en de retailcluster en het fooddistrict worden bediend via de Sint-Pieterskaai. (Noot: de toelivering met vrachtwagen gebeurt in het geval van Horeca Totaal langs de magazijnen aan de Jacob van Arteveldestraat. De connectie tussen het magazijn en de winkel gebeurt via een ongelijkvloerse automatische loopband.) Deze verkeersorganisatie laat toe om de fietsassen doorheen het gebied vrij van (zwaar) gemotoriseerd verkeer te organiseren. Het fietsnetwerk wordt dus sturend voor de ontwikkeling. Een nieuwe fietsbrug over het kanaal Brugge-Oostende in het verlengde van de Veemarktstraat versterkt nog de fiets toegankelijkheid van het Kaaidistrict. De 'interne' ontsluiting van de retailcluster en het fooddistrict faciliteert een structurele ontlasting van het woonweefsel, m.n. aan de

Slachthuisstraat, de Sint-Pieterszuidstraat, de Veemarktstraat, de Vaartstraat en de Sint-Pietersgroenestraat. Het profiel wordt hier bijgesteld op maat van het lokaal woonverkeer. De organisatie van enkele richtingsstraten zou hier potentieel de verkeersruimte die vereist is voor de auto nog verder kunnen verkleinen, t.b.v. een hogere verblijfskwaliteit, en ruimte voor groen en water.

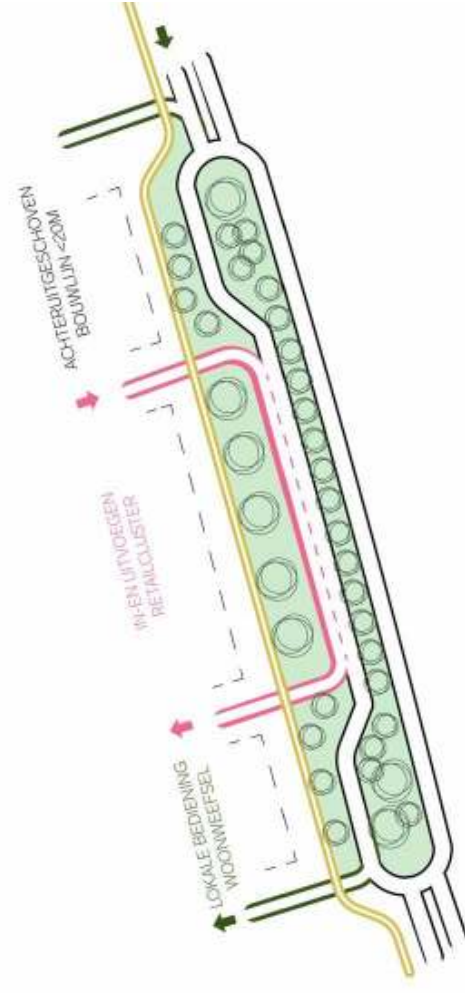
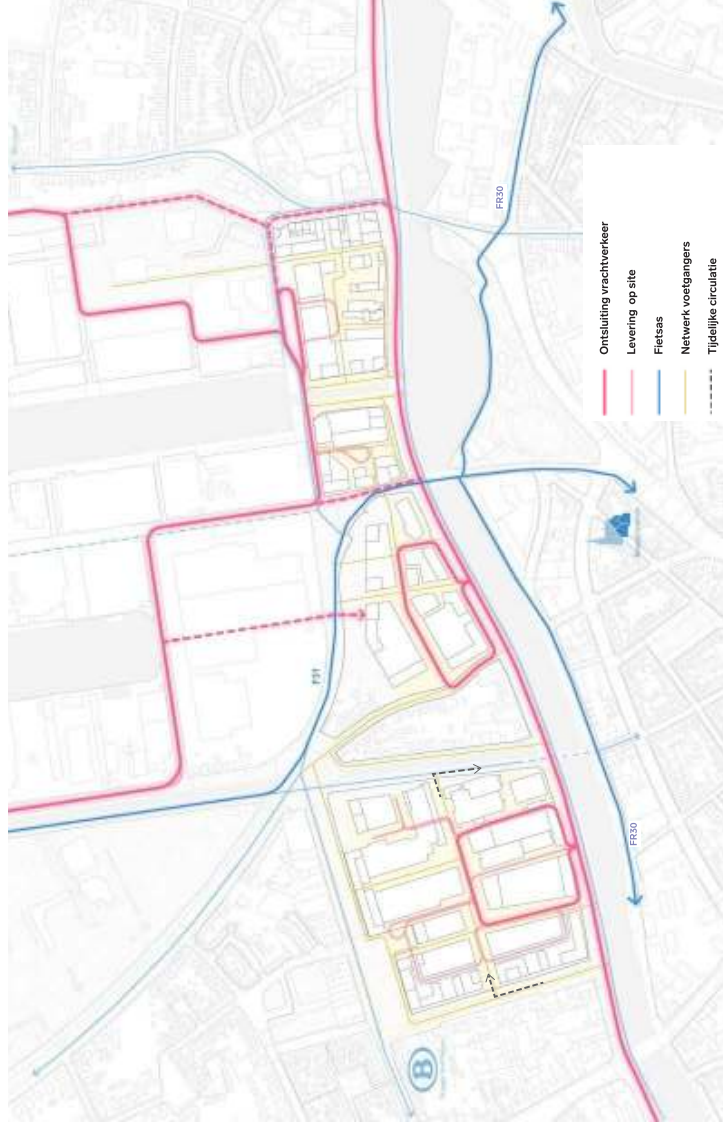
### 4.1.3 Reorganisatie Sint-Pieterskaai?

De doorstroming op de Sint-Pieterskaai (R30) is essentieel voor de verkeersafwikkeling op stedelijke schaal. AWV-MOW dringt er dan ook op aan om het aantal aansluitingen op deze ringweg tot een minimum te beperken. Verkeerslichten en linksafbewegingen zorgen voor opstoppingen, die zoveel mogelijk worden vermeden.

Vanuit die logica doen we een voorstel om de ontsluiting fundamenteel anders te organiseren, volgens het principe van een (langgerekt) rondpunt. Het bestemmingsverkeer (toelivering én klanten retail) krijgt een centrale toegang via een uitvoeg- en invoegstrook. De invoering van venstertijden voor levering zorgt ervoor dat vrachtwagen niet hoeft te mengen met bezoekersverkeer. Het woonverkeer doet eenzelfde beweging in een ruimere lus.

Met deze verkeersorganisatie wordt het doorgaand verkeer maximaal gefaciliteerd, terwijl ook keerbewegingen worden mogelijk gemaakt. Deze optie vereist wel een (plaatselijk) achteruitgeschoven bouwlijn op 20 meter van de huidige perceelsgrens. De implementatie kan dan ook pas op (middel-) lange termijn, bepaald door de voorschriften in het RUP.

In tussentijd wordt voorzien om de afslaande bewegingen op de R30 te voorzien zoals vandaag. Bij ontwikkeling van de Slachthuisite (te verwachten op korte termijn) wordt de toegang tot alle retail voorzien via een rechtsaf beweging midden op de Slachthuisstraat en uitrijden via de Veemarktstraat. Op die manier wordt het achterliggend woonweefsel alvast ontlast.



DOORGAAND VERKEER R30 GEGARANDEERD  
KEERBEWEGING MOGELIJK



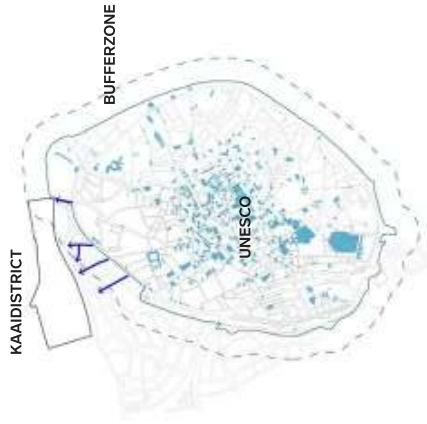


### 4.3 Bouwhoogtes

Het Kaaidistrict ligt aan de rand van de binnenstad van Brugge, in de onmiddellijke omgeving van (de bufferzone van) het Unesco Werelderfgoed. Deze ligging brengt een belangrijke verantwoordelijkheid met zich mee: een doordachte inzet van bouwhoogtes en beeldkwaliteit is onontbeerlijk. We onderzoeken daarom wat de ontwikkelingsmogelijkheden zijn rekening houdend met de hoge erfgoedwaarde van de historische binnenstad van Brugge. Zichtassen en de waarneembaarheid van de Brugse skyline en de waarneembaarheid van de relatie tussen de binnenstad en de omgeving zijn daarbij cruciaal.

#### 4.3.1 Historisch stratenpatroon leidt tot beperkte zichtrelatie vanuit historisch weefsel

Het middeleeuws stratenpatroon van de binnenstad is grillig. Binnen de perimeteer van het Unesco Werelderfgoed en haar bufferzone zijn directe zichtrelaties met het Kaaidistrict beperkt.



#### 4.3.2 Zichtbaarheid vanaf de vesten (Molenbelt) en de reien

We geven bijzondere aandacht aan de zichten vanaf de vesten en de reien, aangezien de perspectieven hier langer zijn.

Vanaf de Langerei zijn de hogere volumes in de buurt van het Kaaidistrict vandaag niet zichtbaar.

Ook op het maaiveldniveau van de vesten zijn deze hoogteaccenten niet leesbaar. Op hoogte van de Molenbelt (+14m) tekenen zich echter de contouren af van verschillende hogere gebouwen: het seminarie, de brandweertoren en de gistfabriek.



Enkele hoogteaccenten in de kijkrichting van het Kaaidistrict zijn zichtbaar vanaf de Molenbelt (+14m). Op maaiveld zijn de hoogteaccenten niet zichtbaar.

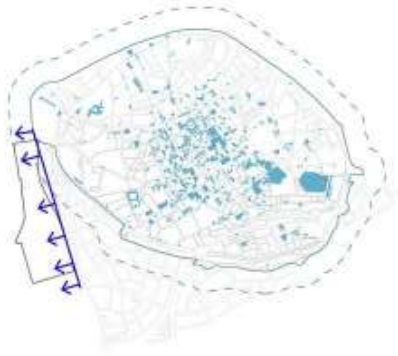
### 4.3 Vervolledigen stedelijke wand aan Sint-Pieterskaai

Een belangrijk zicht vanaf (de bufferzone rond) de binnenstad zien we langs de Kolenkaai en het Baron Ruzettepark. Het watervlak laat een open zicht toe op de bebouwing langs de Sint-Pieterskaai.

De bebouwing oogt vandaag erg versnipperd: oudere, stedelijke fragmenten wisselen af met de typerende 'baanwinkel'-architectuur: dozen van 1 à 2 bouwlagen die samen met de uitgestrekte parkings 'voor de deur' laaneiding geven tot een suburbaan beeld.

In onze toekomstvisie is hoogbouw hier niet aan de orde. Veeleer kiezen we er voor om het stedelijk weefsel hier te herstellen of te vervolledigen. We streven hierbij naar een kwaliteitsvol stedelijk beeld door de verwevenheid van functies, winkels, kantoren en wonen. De bouwhoogte wordt voorzien op 4-5 bouwlagen (+ teruggetrokken dakverdieping), in verhouding tot de infrastructuur van de R30 en het kanaal Brugge-Oostende.

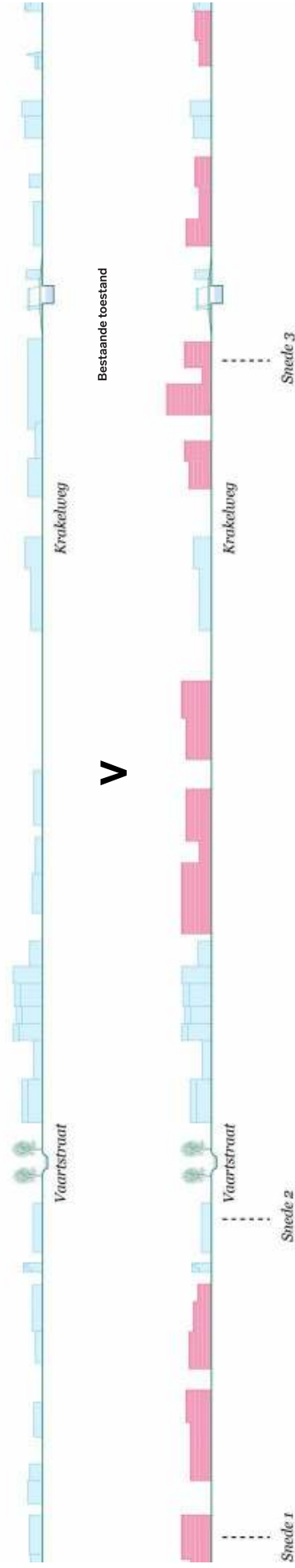
**Bouwhoogtes van 4 tot 6 bouwlagen worden de norm langs de Sint-Pieterskaai. Zo creëren we een stedelijker beeld van het Kaaidistrict langs de ring.**



Stedelijke fragmenten tot 5 bouwlagen



Suburbaan beeld t.h.v. 'baanwinkels'



Vervolledigen stedelijke wand langs de Sint-Pieterskaai

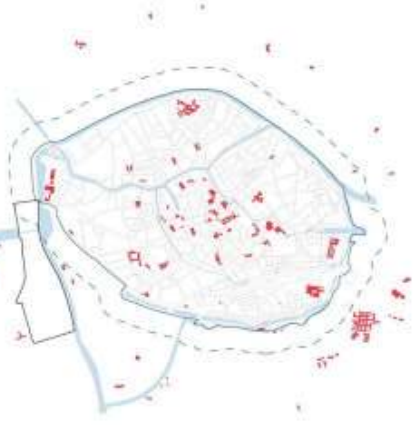
#### 4.3.4 Bebouwing op tussenschaal in tweede orde

Ten noorden van de Sint-Pieterskaai komen enkele hogere gebouwen voor binnen het woonweefsel, tot maximaal 30 meter. We noemen dit de tussenschaal: deze gebouwen zijn enkel zichtbaar vanuit de omgevende straten en hebben dus geen impact op het Unesco Werelderfgoed.

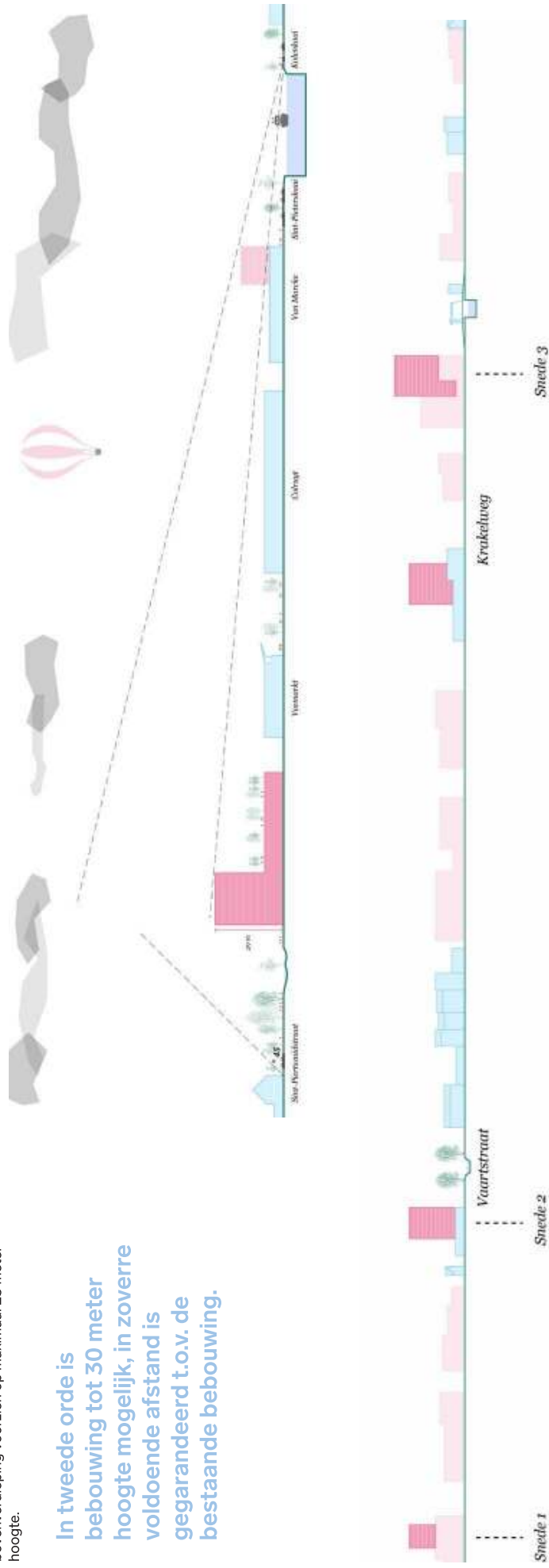
Binnen de ontwikkeling van het Kaaidistrict kan ook bebouwing ingepast worden van deze schaal. De hogere volumes staan in tweede lijn t.o.v. de Kolenkaai en zijn dus minder/niet zichtbaar vanaf de binnenstad. De hogere volumes houden voldoende afstand houdt t.o.v. het bestaande woonweefsel zodat alle zonlichttoetreding is gegarandeerd. De maximale bouwhoogte wordt ingesteld op 30 meter. In de praktijk zal nieuwbouw hier wellicht beperkt blijven tot om en bij 28 meter hoogte, omwille van de brandweernormering; bij middelhoogbouw wordt de vloerplas van de bovenverdieping voorzien op maximaal 25 meter hoogte.

**In tweede orde is bebouwing tot 30 meter hoogte mogelijk, in zoverre voldoende afstand is gegarandeerd t.o.v. de bestaande bebouwing.**

#### CONTOUR BUFFERZONE



In het bestaande woonweefsel zien we ten noorden van de Sint-Pieterskaai ('in tweede orde') bebouwing op tussenschaal.



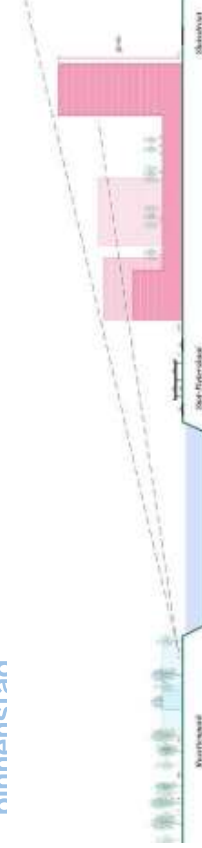
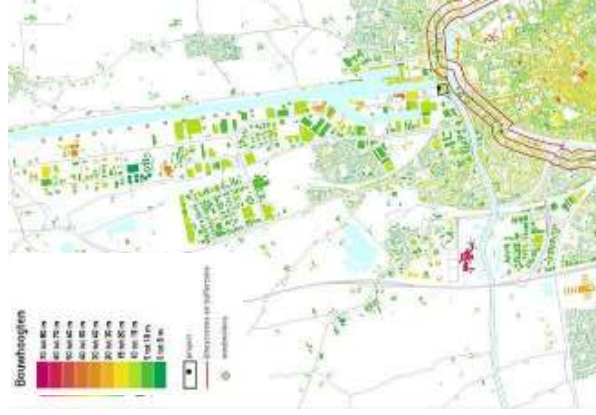
In tweede orde is bebouwing mogelijk op tussenschaal, nl. tot 30 meter

#### 4.3.5 Accentgebouw markeert het Makersdistrict en het scharnierpunt tussen binnenstad en haven

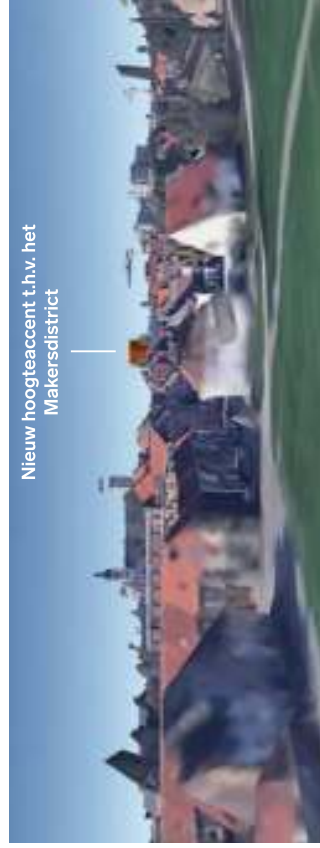
Het Makersdistrict moet als plek leesbaar worden binnen het Kaaidistrict en de ruimere stad. Daarom voorzien we t.h.v. de Boudewijnsluis, op het scharnierpunt tussen binnenstad en haven, een enkel accentgebouw. Een maximale hoogte van 50 meter laat toe dat dit volume zichtbaar wordt vanaf het Baron Ruzettepark en de R30. Deze hoogte krijgt betekenis in de relatie van andere gebouwen in de haven, zoals de veevoedersilo's (hoogte 40-50 meter).

Tegelijk blijft dit hoogteaaccent voldoende bescheiden t.o.v. het Unesco Werelderfgoed. De impact op de zichtlijnen vanuit de binnenstad blijft relatief beperkt: enkel vanaf de Molenbeil wordt het nieuwbouwwolume zichtbaar.

**Een accentvolume van maximaal 50 meter markeert deze plek, zonder zware impact op de zichtlijnen vanuit de binnenstad**



Hoogteaaccent tot 50 meter op het scharnierpunt tussen binnenstad en haven

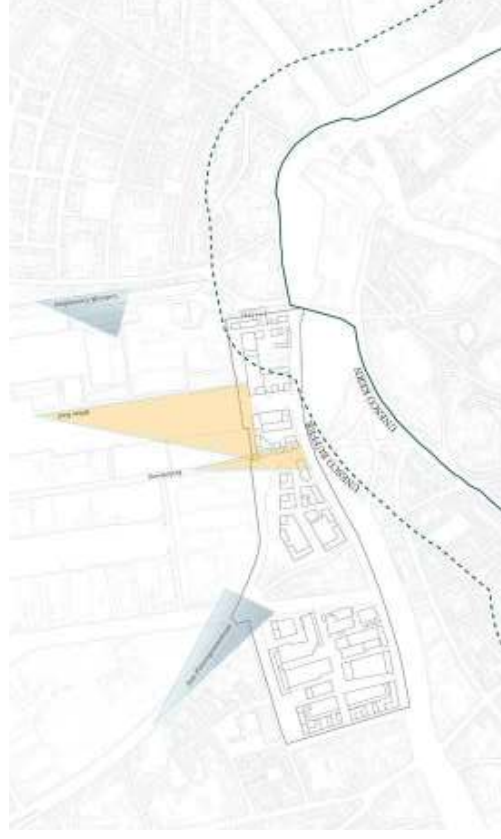


#### 4.3.6 Impact op zicht vanuit havengebied

We onderzoeken wat de ruimtelijke impact is van het nieuwe hoogteaaccent t.h.v. het Makersdistrict vanaf de andere richting: bij het benaderen van de binnenstad vanaf de noordrand van Brugge.

Wat opvalt is dat de grootste ruimtelijke impact ontstaat binnen het havengebied, zoals te zien is op de beelden hiernaast. Aangezien deze zone echter enkel toegankelijk is voor personen die om professionele redenen in de haven moeten zijn, lijkt het nieuwe volume aanvaardbaar.

Langs de bestaande steenwegen naar de binnenstad blijft de impact veeleer beperkt.



Bestaande zichtlijnen naar de historische binnenstad worden enkel verstoord binnen havengebied



Zicht richting stadscentrum, gezien vanaf Krakelweg



Zicht richting stadscentrum, gezien vanaf de Britse Kaai (havengebied)

# 5. IMPLEMENTATIE- STRATEGIE EN MAATREGELEN- KADER



**Een belangrijke insteek van deze conceptstudie is de nood aan ruimte voor economie in de stad. Het gaat hierbij niet puur om oppervlaktes voorzien voor economische activiteiten, maar over het scheppen van optimale stedelijke condities voor enerzijds efficiënter ruimtegebruik van de huidige bedrijvigheid en anderzijds voor het aantrekken van nieuwe activiteiten.**



### 5.1 Geen blauwdruk maar een transitiestrategie

Het conceptsubsidietraject is dus niet enkel gericht op het 'veranderen van de plek' op vlak van stedenbouw en architectuur, maar er werd parallel ook onderzoek gedaan naar sociale en economische uitkomsten op lange termijn.

**Het eindproduct van deze studie is geen blauwdruk die vooropstelt hoe de bebouwde ruimte eruit zal zien, maar resulteert wel in een gedragen toekomstbeeld als mogelijke invulling van de gestelde ambities. De transitie van het projectgebied zal stap voor stap gebeuren en het toekomstbeeld zal gaandeweg bijgesteld worden.**

### 5.2 The city needs economy, economy needs the city

Omdat de werkelijkheid minder statisch is dan de inhoud van de huidige planningsinstrumenten zoals masterplannen of RUP's, is de realisatie van een duurzaam gemengd programma niet evident. De marktlogica stuurt naar een maximalisatie van het meest winstgevende product, waardoor ontwikkelingen vaak naast elkaar gebeuren en moeilijker te ontwikkelen delen onaangevoerd blijven. Het zijn de grondposities, het redeneren vanuit individueel eigenaarschap en statische planningsprocessen die een enorme hindernis vormen om te komen tot een duurzame verwevenheid.



Er is daarom nood aan een integrale ontwikkelingsstrategie die niet enkel focust op 'ruimte' creëren voor nieuwe vormen van economie of een verbreding van de functies, maar op het creëren van netwerken van actoren en het creëren van ruimtelijke condities die ervoor zorgen dat draagvlak ontstaat voor een duurzame stadsontwikkeling met sterke samenhang en identiteit.



Doorheen het traject hebben we gemerkt dat dit niet vanzelfsprekend is:

#### 5.2.1 Bewuster omgaan met de transitie naar de 'vriendelijke stad'

In vele steden is de laatste tijd gefocust op het maken van een 'vriendelijke' stad: de stad waar het wonen wordt gecombineerd met gemengde, woonondersteunende functies. Oude economische zones worden geconverteerd naar gemengde ruimtes waar enkel plaats is voor woonondersteunend economisch programma.

De nadruk van vele steden op woonontwikkeling en functiemenging ter ondersteuning van het woonprogramma heeft echter een grote impact op de kansen voor stedelijke economie. Grootchalige percelen en doorheen een gemengde stedelijke ontwikkeling evolueert een grootschalig perceel met bestemming economie naar een meervoudige eigendom van verschillende woonunits met enkel een economisch programma in de sokkel.

Dit proces is bovendien onomkeerbaar. Het is immers haast onhaalbaar om vanuit een complexe meervoudige eigendomsstructuur te evolveren naar een gemeenschappelijk draagvlak voor verandering.

In de huidige vastgoedsituatie is woonvastgoed meer waard dan bedrijfsvastgoed en blijkt dat door botsende logica's het verweven van economische functies met de woonfunctie niet vanzelfsprekend gaat.

### 5.2.2 Nieuwe noden met betrekking tot werkruimte

Door deze evolutie hebben vele steden het moeilijk om betaalbare, flexibele ruimte voor bedrijvigheid nabij of in de stedelijke omgeving aan te bieden. Nochtans vergroot deze vraag binnen creatieve, productieve, circulaire businessmodellen. Het is belangrijk dat steden niet alleen gaan redeneren vanuit vestigingscondities voor een kwalitatieve woonomgeving, maar ook vanuit vestigingscondities voor deze nieuwe economieën.

**Als gevolg van de stijgende vastgoedprijzen en het rijpend tekort aan ruimte in de binnenstad komt langzaam ook de ruimte op de bedrijventerreinen in het gedrang.**

Hierbovenop ontstaat nog een extra druk van ruimtevrage uit andere sectoren zoals wonen, regionale voorzieningen (denk maar aan het voetbalstadion), retail, kantoren...

Door deze verschillende ruimteclaims, het oneigenlijk gebruik van bedrijventerreinen en het laag ruimtelijk rendement ontstaat een toenemend gebrek aan (betaalbare) plaats en infrastructuur en staat de diversiteit aan bedrijfsruimtes sterk onder druk. Het vinden van een geschikte locatie voor een bedrijf is geworden tot een huzarenstuk waarbij vaak moet worden ingeleverd op verschillende eisen.

Binnen de idee van een nieuwe economie waar productie, logistiek en circulaire economie voorop staan, zal het reserveren van bedrijvige ruimte in de nabijheid van een kritische massa (gebruikers, werkrachten, kennis), multimodaal bereikbaar, gedragen beleid gericht op transitie, nabijheid van kennis(instellingen) en aanwezigheid van gedeelde ruimte en infrastructuur nog verder aan belang winnen.

De plaatsen waar flexibele, betaalbare ruimte in de nabijheid van afzetmarkten en duurzame mobiliteit een plaats kan vinden zijn schaars.

Om de weerbaarheid van het economisch weefsel te vergroten is inzetten op meerdere sectoren, groottes en diversiteit noodzakelijk.

### 5.2.3 Traditionele projectontwikkeling volstaat niet

Stedelijke economie en productie kan vandaag niet opboksen tegen de huidige marktlogica. Het woonvastgoed is meer waard dan het bedrijfsvastgoed, waardoor de grondwaarde van de economische zones hoger wordt en de kansen voor betaalbare ruimte voor economie slinken.

De schaarheid aan ruimte dringt zich echter steeds verder op en de steden staan tegenover diverse uitdagingen. Het noopt iedereen, zeker in Vlaanderen, om intelligenter gebruik van aaneenschakeling van ruimtes en functies.

De veerkrachtige stad wint sterk aan belang. Meervoudig en intensief ruimtegebruik moet ook in de toekomst de norm zijn.





## Nieuwe projecten die de ruimteclaims van slechts één partij behartigen, zullen onwenselijk of onafgewerkt zijn. Verweving wordt dus de norm en een evidentie.

Ook het traditionele lineaire proces van plannen – bouwen – invullen met eindgebruikers is onvoldoende om nieuwe clusters van innovatieve economie aan te trekken. Deze zijn sterk afhankelijk van onderlinge samenwerkingsverbanden die bepalend zijn voor het programma van eisen.

### 5.2.4 Verweving op gebouw/perceelniveau is meestal onvoldoende

Binnen deze nieuwe ruimtelijke opgaven merken we de nood aan robuuste ruimtelijke structuren en netwerken. Deze ruimtelijke structuren zijn dragers van ecosysteemdiensten en bieden een diversiteit aan ruimtelijke condities voor economie en tewerkstelling, als basis voor een inclusieve samenleving.

Willen we de strategische locatie en vestigingscondities van het Kaaidistrict ten volle inzetten als onderdeel van het economisch ecosysteem van de stad Brugge, dan is een robuuste ruimtestructuur belangrijk.

Deze robuuste ruimtestructuur vertrekt vanuit de vestigingscondities voor de gewenste economische actoren, zorgt voor een kwalitatieve inbedding in de context, draagvlak bij de buurt, en vormt het raamwerk voor toekomstige ontwikkelingen.

Straten en pleinen vormen de dragers van de economische actoren en bepalen in grote mate de diversiteit aan vestigingsfactoren van economie in de stad.

Het gaat hierbij echter niet alleen om fysieke netwerken van open ruimte, voor vervoer van personen (openbaar vervoer, fietsnetwerken) en goederen (stedelijke logistieke netwerken),

maar ook om stadbrede netwerken tussen belangrijke stedelijke actoren (beleidsdomein overschrijdend, discipline overschrijdend, bestuur overschrijdend).

### 5.2.5 Rol van de ruimtelijk bemiddelaar

Een transitietraject in een bestaande stadsomgeving is een complex gegeven en vergt een doorgedreven proces van bemiddeling tussen verschillende actoren.

Er ontstaan vraagstukken die enerzijds een goede kennis van het DNA van de omgeving vragen en anderzijds brede expertise op verschillende domeinen. Uitdagingen beperken zich niet tot het grondgebied van een enkele eigenaar, en meerdere beleidsdomeinen zijn aan zet.

## Traditionele planningsinstrumenten (masterplannen, RUPs, structuurplannen, RUPs, ...) ontstaan meestal niet als antwoord op deze vraagstukken. We evolueren naar een meer geïntegreerde systemische benadering van de stad.

Ontwerpend onderzoek vormt daarbij een belangrijke tool van dialoog en het doorhakken van belangrijke richtinggevendende keuzes.

### EINDGEBRUIKERS

- Mix: niet louter inspireren op klassieke marktwaag, ook inzetten op non-conventionele partijen
- lokale verankering
- coalities <-> individu

### EIGENAAR

- Gedragen projectvoorstel in vroege fase is essentieel om juiste verwachtingen rond grondwaarde voorop te stellen
- betrokkenheid in ontwikkelingsproces vaak beperkt, wil worden ontzorgd
- versnipperde eigendommen <-> coalities sluiten loopt vaak moeilijk

### ONTWIKKELAAR

- Vaak gericht naar gekende markten (hiv risicobewering)
- Verweving geeft hoge complexiteitsgraad, welke de klassieke ontwikkelaar vaak nog niet in de vingers heeft

### INVESTEERDER

- Vastgoed als financieel product (institutioneel investeerder)
- <-> investeerder evalueert rol als eindgebruiker
- maatschappelijke meerwaarde doorrekenen in financiële haalbaarheidsanalyse

### BEHEERDER

- inzetten op relaties en synergieën tussen eindgebruikers

### BUURT

- inzicht verschaffen in maatschappelijke meerwaarde
- inzicht verschaffen in de eigenheid van de plek
- draagvlakcreatie en heilboomeffect

### (LOKALE) OVERHEID

- Pro-actieve rol opnemen in visievorming (inspirerend <-> dwingend en stringent)
- ontwikkelingskader creëren: beslissen/tegenhouden/versnellen

## 5.3 Uitdagingen voor verweving

Kaaidistrict Brugge vormt een belangrijk scharnierpunt tussen binnenstad en haven. Tussen ambachten en retail. Tussen wonen en bedrijvigheid. De bestaande wegen en waterwegen zijn structurend. Toch lijkt het studiegebied chaotisch ingevuld en lijkt het potentieel onderbenut.

Op basis van de workshops in de verkennende fase werden deelambities naar voorgeschoven: van gebied 'tussen' stad en haven, 'tussen' woonwijken, 'tussen' stad en buitengebied, naar een gebied van 'overlap': een gebied waar verschillende kansen samenkomen. Een gebied waar verweving voorop staat.

Omwille van de strategische locatie en multimodale bereikbaarheid kan dit gebied evolueren naar een stadswijk van de toekomst, waar hoge ambities m.b.t. wonen en werken voorop gesteld worden. In het kader van de conceptsubsidie ging de focus voornamelijk naar de zoektocht naar de economische programmatorische invulling.

We zien hierbij 3 grote opgaves voor het Kaaidistrict:

**1. Een duidelijke economische roeping definiëren:** we onderzoeken de opportuniteiten voor een stadsbrede rol en ambitie van het Kaaidistrict binnen een veerkrachtig economisch ecosysteem van de stad Brugge. Welke economische spelers wens de stad aan te trekken? Door als stad aan de site een duidelijke roeping en identiteit toe te kennen, kunnen toekomstige ontwikkelingen vanuit een helder kader worden (bij)gestuurd.

In het kader van de conceptstudie werden 3 dialoogmodellen opgebouwd met telkens een verschillende economische roeping voor het Kaaidistrict.

Dankzij een werkatelier met verschillende stakeholders kon een duidelijke ambitie voor het stadsdeel naar voor geschoven worden: een nieuw stadsdeel met duidelijke identiteit aan het water, broedplaats voor cultuur, creatieve economie en circulaire economie.

## Venetië van het Noorden

**2. Een strategische ontwikkelingsvisie naar voor schuiven:** we onderzoeken hoe de stadswijk ruimtelijk ingebed kan worden in de context en hoe de ruimtelijke condities gecreëerd kunnen worden i.f.v. het aantrekken van de gewenste economische spelers.

Het scherpstellen en duidelijk innemen van een standpunt door de stad vormt samen met een ruimtelijk raamwerk de basis voor een overkoepelend langetermijnverhaal.

Hierdoor kan ook ingezet worden op de ontwikkeling van moeilijker sites (zoals bv. erfgoed), plaats worden voorzien voor bottom-up initiatieven die anders niet kunnen opboksen tegen de ontwikkelingslogica en kan een langetermijn betrokkenheid van de ontwikkelaars worden ontlokt.

Op basis van de economische roeping werd een toekomstmodel opgesteld. Dit toekomstmodel integreert een percelsoverschrijdende duurzaamheidsvisie en definieert een robuuste ruimtestructuur die de toekomstige vestigingscondities voor economie integreert.

Het toekomstmodel van het Kaaidistrict integreert 3 innovatieve stadswijken: de retailcluster, de foodhub en het Makersdistrict.

Het toekomstmodel vormde ook de basis voor een financiële doorrekening.

**3. De implementatie van projectontwikkeling van de lopende initiatieven:** we onderzoeken op welke manier bestaande initiatiefnemers zich op projectniveau kunnen inbedden binnen de strategische gebiedsvisie. We trachten hierbij bewust het lineaire traject van ontwerp-realisatie-gebruik te doorbreken, en van bij het begin een co-creatief traject op te zetten tussen de verschillende stakeholders. De aanpak heeft als doel het individueel eigenaarschap te doorbreken en het systemisch denken te introduceren.

De resultaten van de verkennende fase en de visie werden teruggekoppeld met de huidige initiatiefnemers op de Slachthuisite, de site van FH Horeca Totaal en Site Lanssens.

Het toekomstmodel is niet zozeer op te vatten als een blauwdruk voor een toekomstige ontwikkeling, maar vormt voor de stad Brugge een belangrijk referentiekader in de verdere besprekingen met stakeholders, of in de toekomstige juridische verankering in een helder planologisch kader.

De belangen van stad, grondeigenaars en gebruikers zijn vanzelfsprekend. Door de groep actoren echter uit te breiden met actoren die het project bijkomend kunnen dragen en voeden, dit zowel naar actoren van onderuit of van bovenuit kunnen nieuwe samenwerkingsverbanden of kansen uitgespeeld worden, die tot een effectieve doorbraak kunnen leiden op het vlak van de uitbouw van een meer geïntegreerde ontwikkeling.

### EEN IMPLEMENTATIE PROJECTONTWIKKELING

#### concrete samenwerkingsverbanden op site/gebouwniveau

- Verwerving van/door de gewenste doelgroep
- Co-creatief traject met concrete actoren (stad – ontwikkelaar – eindgebruikers – buurt) – inspireren – samenwerking initiëren
- Gedragen (gemeenschappelijk) financieel model met verdeling van lasten en baten i.f.v. maatschappelijke meerwaarde
- Verknopping met de buurt
- Faciliterend vergunningenbeleid
- Gemeenschappelijk beheermodel (inclusief bewaking uitgifte)

### EEN STRATEGISCHE ONTWIKKELINGSVISIE

#### geïntegreerde gebiedsontwikkeling vanuit de site naar de directe context

- Duidelijkheid over het gewenste programma, de gewenste economische actoren en hun vestigingsfactoren
- Visie op een robuuste ruimtestructuur i.f.v. vestigingscondities voor de gewenste economisch actoren
- Draagvlak bij stad – keystakeholders (incl. ontwikkelaars) – buurt
- Zicht op economische haalbaarheid
- Aangepaste planologische context

### EEN DUIDELIJKE ECONOMISCHE ROEPING DEFINIËREN

#### stadsbrede economische rol vanuit de site naar stadsdeel niveau

- Situering van de vestigingscondities van de context van de site binnen de stad (sregio)
- Kennis van de stadsbrede economische noden en integratie in beleidspeerpunten
- Politiek en maatschappelijk draagvlak creëren



## 5.4 Toetsing kritische succesfactoren voor verweving

Een belangrijke uitdaging binnen de conceptstudie bestond er in de complexiteit van de opgave te breken in behapbare opgaves. We omschrijven daarom de verschillende noden en uitdagingen aan de hand van 6 kritische succesfactoren voor verweving:

### 1. Maatschappelijke meerwaarde:

Een toekomstige ontwikkeling op het Kaadistrict levert een bijdrage aan de vooropgestelde toekomstige economische roeping van de site binnen een duurzaam economisch ecosysteem van de stad.

Een perceel overschrijdende duurzaamheidsvisie onderbouwt de maatschappelijke meerwaarde van een toekomstige ontwikkeling voor de aanpalende omgeving. Een kwalitatieve ruimtelijke en programmatorische inbedding in de context wordt geconcretiseerd.

### 2. Beschikbaarheid van ruimte

De stad heeft een duidelijk zicht op het ruimteaanbod in de stad zodat een programma van eisen kan worden opgesteld voor toekomstige ontwikkelingen. Dit programma van eisen wordt afgewogen t.o.v. andere strategische sites in de stad.

### 3. Invulling van een concrete behoefte

De stad heeft een duidelijk zicht op de ruimte vragen van verschillende initiatiefnemers en vanuit het beleid. Op die manier kan ruimteaanbod en ruimtevraag strategisch gekoppeld worden.

### 4. Draagvlak

De realisatie van een kwalitatief verweven project is afhankelijk van een breed draagvlak op verschillende niveaus: zowel een breed maatschappelijk en politiek draagvlak, maar ook een breed draagvlak bij intermediairen en keystakeholders, alsook draagvlak in de directe omgeving bij de buurt en directe betrokkenen.

### 5. Financiële haalbaarheid

Om ruimte te creëren voor betaalbare economie is het belangrijk een duidelijk inzicht te krijgen in lasten en baten van de verschillende betrokken stakeholders gekoppeld aan een geïntegreerde ontwikkeling. Idealiter kan er gewerkt worden in een context van vertrouwen met open boekhouding en kennis van verschillende financiële agenda's en gewenste exploitatiestructuren.

### 6. Vergunbaarheid

Een helder planologisch kader biedt zekerheid aan de betrokken stakeholders. Er is een duidelijk beleidsstandpunt en juridische verankering noodzakelijk om te komen tot een helder afsprakenkader op korte en lange termijn.

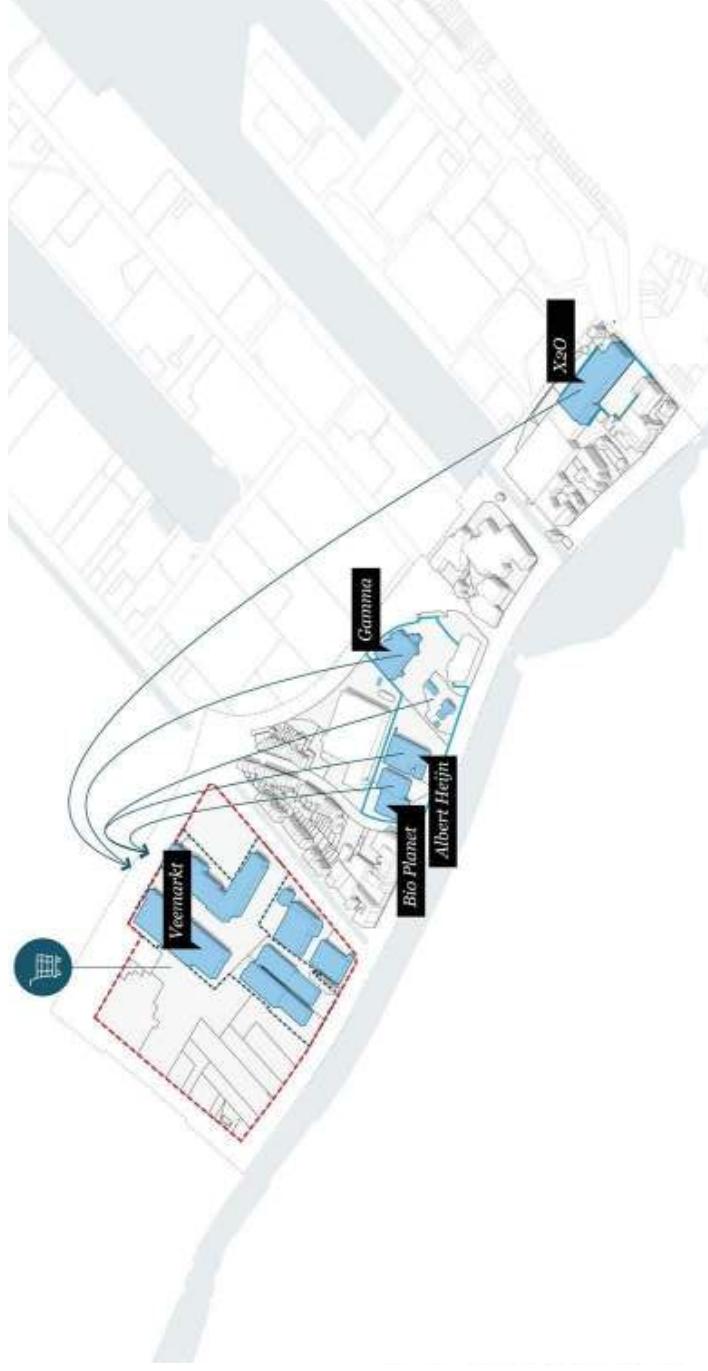
## 5.5 Verdere opgaves naar een verweven Kaaidistrict

Parallel aan het definiëren van de economische roeping en identiteit van het projectgebied enerzijds en een geïntegreerde duurzame visie op de toekomstige gebiedsontwikkeling anderzijds, zijn er nog een aantal belangrijke deelopgaves waar een doorgedreven procesregie vanuit de stad noodzakelijk zal zijn. Volgende deelopgaves zien we als vervolg van een doorgedreven projectregie:

### 5.5.1 Reorganisatie retail als sleutel tot transitie

De verhuys van de grootschalige retail, verspreid aanwezig in het Kaaidistrict, is noodzakelijk om ruimte te creëren voor de gewenste ontwikkelingen. Welke maatregelen en acties kunnen de verschillende stakeholders (eigenaars, eindgebruikers, ontwikkelaars) bewegen tot een verhuys van de activiteiten naar de retailcluster?

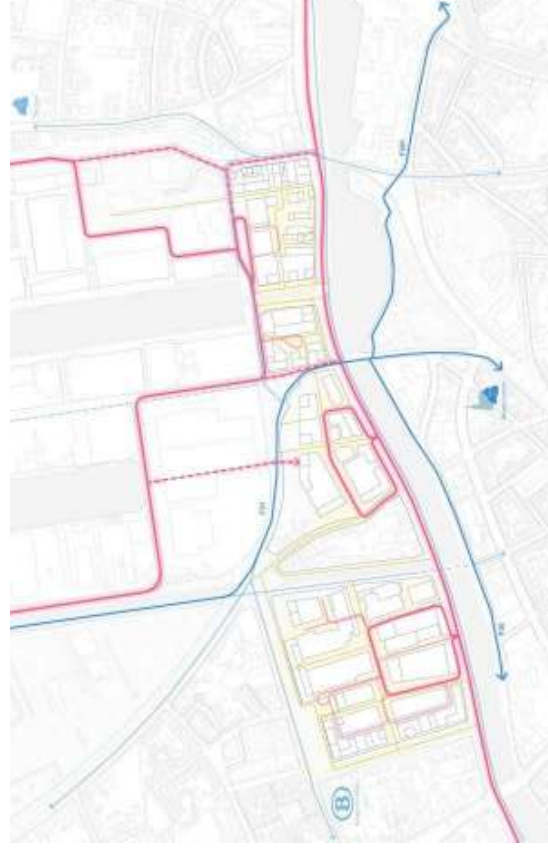
- » Er is nood aan verder inzicht in het spanningsveld tussen verschillende drijfveren en slagkracht van de diverse stakeholders in het projectgebied.
- » Er is nood aan een concreter inzicht in lasten en baten van deze beweging
- » Er is ook nood aan een duidelijk standpunt en juridische maatregelen



### 5.5.2 Een geïntegreerde mobiliteitsorganisatie

Een belangrijk uitgangspunt van de strategische ontwikkelingsvisie is een perceelsoverschrijdende organisatie van flows van mensen en goederen.

Om in de toekomst garant te staan voor een performante multimodale bereikbaarheid, alsook voor het realiseren van de vestigingscondities voor de gewenste economische actoren zal een geïntegreerde mobiliteitsvisie op schaal van het Kaaidistrict opgemaakt moeten worden.



### 5.5.3 Integrale benadering van gesloten kringlopen

De strategische ontwikkelingsvisie schuift ook de opportuniteit van een geïntegreerde watermanagement op niveau van de stadswijk naar voor. Met de ambitie om de duurzaamheidsopgave rond watermanagement breder te trekken dan die van het gebouwniveau of het perceelsniveau, zal een integrale benadering van gesloten kringlopen op stadswijkniveau concreter onderzocht dienen te worden. Zo'n geïntegreerd watermanagement kan moeilijk via een ontwikkeling per perceel tot stand komen maar vergt een doorgedreven samenwerking van verschillende actoren en een proactief ruimtelijk beleid.



### 5.5.4 Energiernetwerken op stadswijkniveau

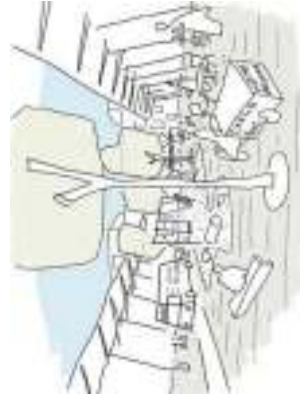
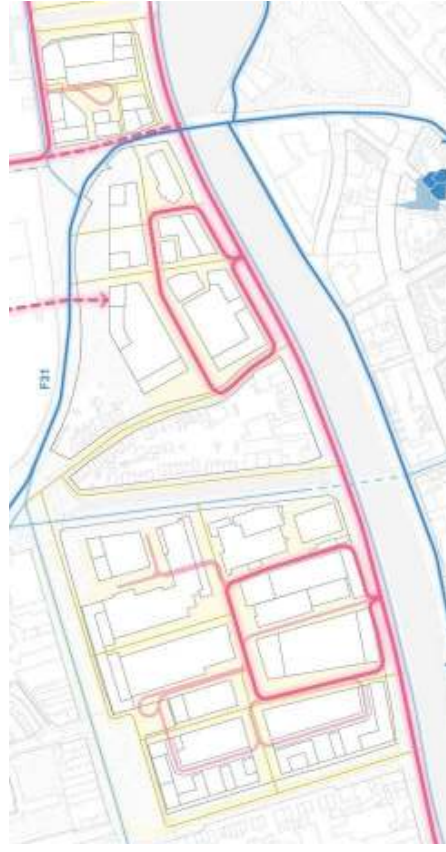
Op het projectgebied werden verschillende mogelijkheden geschetst voor lokale energie- en warmtenetwerken op schaal van de stadswijk. Een intensieve procesregie en concrete afsprakenkaders zullen noodzakelijk zijn om vraag en aanbod op elkaar af te stemmen.

De ruimtelijke implementatie van de noodzakelijke netwerken zal belangrijke randvoorwaarden genereren voor toekomstige ontwikkelingen. De opmaak van een energietransitieplan is aangewezen.



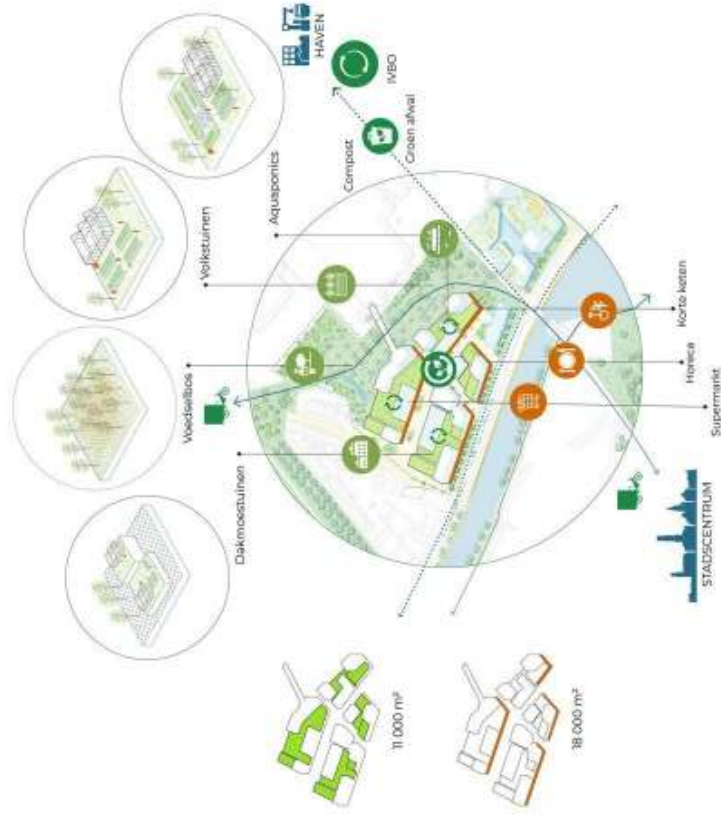
### 5.5.5 Een implementatiestrategie voor het Retaildistrict:

Het delen van infrastructuur en open ruimte i.f.v. optimaler ruimtegebruik en kwalitatieve synergieën vormt een belangrijk uitgangspunt in het toekomstmodel. De realisatie ervan vergt een helder afsprakenkader met verdeling van lasten en baten, alsook een gefaseerde implementatie. Idealliter gebeurt dit in een kader van vertrouwen waarbij (financiële) agenda's in een context van vertrouwen kunnen samengebracht worden.



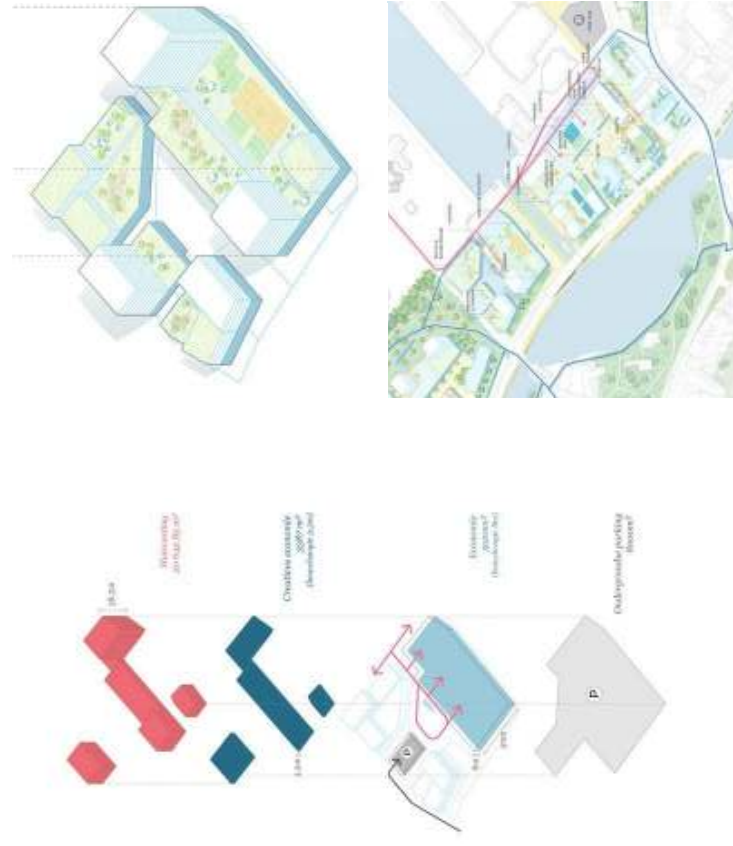
### 5.5.6 Een implementatiestrategie voor de Foodcluster:

Het toekomstmodel schetst de mogelijkheden voor de implementatie van een foodcluster. De realisatie van een foodcluster met wederzijdse synergieën is echter afhankelijk van de samenwerking van verschillende actoren. Een doorgedreven actorenonderzoek, naast gedetailleerder onderzoek i.f.v. ruimtelijke integratie vormt een volgende stap.



### 5.5.7 Een implementatiestrategie voor het Makersdistrict:

De financiële doorlichting toont aan dat het Makersdistrict wellicht moeilijk haalbaar wordt zonder de inzet van de toekomstige woonontwikkelingen als financiële hefboom. Een duidelijk afsprakenkader rond stedenbouwkundige lasten zal noodzakelijk zijn.



## 5.6 Juridische doorlichting

Om de bovenstaande uitdagingen en de vergunbaarheid van de huidige initiatieven scherp te stellen zal in de eerste plaats een juridische doorlichting belangrijk zijn. 2 stappen zijn hierbij belangrijk:

### 1. Nazicht en aanpassing van het huidig juridisch kader:


» Om de gewenste vergunbaarheid en de gewenste ontwikkeling te garanderen zal een traditioneel instrumentarium enkel gericht op bestemming en inrichting onvoldoende zijn. De stad zal ook een proactieve rol dienen op te nemen in ondermeer een concrete fasering instellen, overeenkomsten afsluiten, financiële vereveningen bewerkstelligen, ...

### 2. Opzet van een procesregie met als opzet het creëren van het gewenste eindbeeld


- » Het zal zaak zijn om het juiste instrument op het juiste moment in te zetten. Dit betekent ook een grote verwevenheid tussen korte termijn en lange termijn 'plannen'.
- » Voor elke zone bestaat er een verschillend vertrekpunt en een verschillende opgave.

### 5.6.1 Nazicht huidig juridisch kader


#### Problematiek zone 1: retailcluster

<p><i>Huidige juridische context</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>» Grootchalige detailhandel in combinatie met wonen</li> <li>» BPA:             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Handel, detailhandel, horeca, kantoren, ambachtelijke werkplaatsen, kleine ondernemingen en nijverheidsgebouwen + wonen (nevenbestemming)</li> <li>- Max. 3 bouwlagen</li> </ul> </li> </ul>	
<p><i>Wensbeeld</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>» Aanpassing inrichtingsvoorschriften i.f.v. ruimtelijk rendement</li> <li>» Herlocalisatie van handelszaken naar deze zone</li> <li>» Afspraken met eigenaars</li> <li>» Complementaire en gemeenschappelijke diensten faciliteren</li> </ul>	

#### Problematiek zone 2: voedselhub

<p><i>Huidige juridische context</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>» Logistiek en dienstverlening</li> <li>» Gewestelijk RUP:             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Specifiek regionaal bedrijventerrein voor kleinhandel en kantoren</li> <li>- Gewestelijke bevoegdheid</li> </ul> </li> </ul>	
<p><i>Wensbeeld</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>» Bestemmingsconform volgens stad (standpunt Departement Omgeving?). Opmaak RUP is vereist i.f.v. beter inrichtingsvoorschriften, fasering en beheersmaatregelen, alsook om BGO te verankeren.</li> <li>» Herlocalisatie van de handelszaken uit deze zone</li> <li>» Afspraken met eigenaars</li> <li>» Financiële stimuli nodig</li> <li>» Complementaire en gemeenschappelijke diensten faciliteren</li> </ul>	

#### Problematiek zone 3: makersdistrict


<p><i>Huidige juridische context</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>» Bedrijvigheid</li> <li>» Gewestelijk RUP:             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Specifiek regionaal bedrijventerrein voor kleinhandel en kantoren</li> <li>- Gewestelijke bevoegdheid</li> </ul> </li> </ul>	
<p><i>Wensbeeld</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>» Bestemmingsconform volgens stad (standpunt Departement Omgeving?). Opmaak RUP is vereist i.f.v. beter inrichtingsvoorschriften, fasering en beheersmaatregelen, alsook om BGO te verankeren.</li> <li>» Herlocalisatie van de handelszaken uit deze zone</li> <li>» Afspraken met eigenaars</li> <li>» Financiële stimuli en/of subsidies nodig</li> <li>» Complementaire en gemeenschappelijke diensten faciliteren</li> </ul>	





### 5.6.2 Instrumentarium RO

In het kader van deze studie overlopen we kort de verschillende mogelijke inzetbare instrumentaria RO. Verdere onderzoek zal nodig zijn om deze strategisch en complementair in te zetten.



#### RUP (Ruimtelijk Uitvoerings Plan)

<ul style="list-style-type: none"> <li>» Verordening instrument waarmee een vergunning verleend kan worden</li> <li>» Het enige instrument dat een huidige juridische bestemming kan wijzigen</li> <li>» Omvat voorschriften inzake bestemming, inrichting én beheer</li> <li>» Combineerbaar met 'nieuwe' instrumenten</li> <li>» Lange procedure (1 vereenvoudigde opheffings- en herzieningsprocedure RUP! – verkorte procedure) eventueel in combinatie met een MIER</li> <li>» Ook nodig bij een eventuele herverkaveling met planologische ruil</li> <li>» Opzet van een doorgedreven procesregie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Relevante referenties i.f.v. lessons learned:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- RUP FAB181 (in combinatie met een overeenkomst met de ontwikkelaar) te Antwerpen</li> </ul> </li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- RUP De Lageweg Hoboken</li> </ul>  

#### BGO (Beleidsmatig gewenste ontwikkeling)

<ul style="list-style-type: none"> <li>» Vertaling van de Goede Ruimtelijke Ordening, als beoordelingsgrond voor de vergunningverlening</li> <li>» Visie laten valideren, sneller dan RUP-procedure (+/-1jaar)</li> <li>» Geen verordening instrument!</li> <li>» Nadien nog verder uit te werken in beleidsinstrumenten</li> <li>» Verduidelijkt de visie van het stadsbestuur en maakt deze openbaar</li> <li>» Kan gebruikt bij beoordeling vergunning indien:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Onderbouwd</li> <li>- Onderworpen aan Openbaar onderzoek</li> <li>- Bestemd door Gemeenteraad</li> <li>- Openbaar kenbaar gemaakt</li> <li>- In redelijke termijn vertaald in verordende instrumenten</li> <li>- Bevat geen verordende voorschriften</li> <li>- Afstemming met Provincie (2de aanleg) essentieel</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Relevante referenties i.f.v. lessons learned:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bv. Provincie Antwerpen en Provincie Vlaams-Brabant</li> <li>- Bv. Projectnota Marie Thumas –Leuven</li> <li>- Bv. Beleidsmatig gewenste ontwikkeling: woninggrootte, woonmix en bescherming eengezinswoningen, Antwerpen : <a href="https://www.antwerpen.be/docs/Stad/Stadsvernieuwing/Bestemmingsplannen/BGO_wonen/BGO_Wonen_0000Document_sv.html#top">https://www.antwerpen.be/docs/Stad/Stadsvernieuwing/Bestemmingsplannen/BGO_wonen/BGO_Wonen_0000Document_sv.html#top</a></li> </ul> </li> </ul>
	


**Handelsvestigingsconvenant (Decreet integraal Handelsvestigingsbeleid - IHB)**

<p>» = overeenkomst naar burgerlijk recht tussen stad en 1 of meer ontwikkelaar of tussen gemeenten onderling. Niet met de Provincie of met Vlaams Gewest.</p> <p>» afspraken over:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- rationeel aanbod- en locatiebeleid</li> <li>- gezamenlijke initiatieven en de bekostiging ervan</li> <li>- participatie in het kernversterkend beleid van de stad</li> <li>- inspanningsverbintenissen van de stad op vlak van de facilitering van de stabiliteit van het lokale handelsvestigingsbeleid</li> </ul>	<p>» Relevante referenties i.f.v. lessons learned:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Keerdoxsite Mechelen</li> </ul>   <p>- PRUP BEK Kampenhout -Sas</p> <p>Ruimtelijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Een stop op nieuwe ongewenste ontwikkelingen</li> <li>- Een uitdoofscenario voor bestaande (grootschalige) kleinhandel activiteiten</li> </ul> <p>Zakelijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aansturen op convenanten voor de verhuis van bestaande zaken</li> </ul>
--	--

**Stedenbouwkundige lasten en ontwikkelingskosten**

<p>» Last of kost ten gevolge van bijkomende ontwikkelingsmogelijkheden</p> <p>» Artikel 75 (omgevingsdecreet): <i>De bevoegde overheid kan aan een omgevingsvergunning lasten verbinden. Die lasten vinden hun oorsprong in het voordeel dat de begunstigde van de omgevingsvergunning uit die vergunning haalt en in de bijkomende taken die de overheid door de uitvoering van de vergunning op zich moet nemen.</i></p> <p>» Kan gekoppeld worden aan een vergunning en/of een RUP</p> <p>» Financiële last of een last in natura</p> <p>» Duidelijk verband tussen kost en dienst &gt; Retributie, geen belasting</p>	<p>» Relevante referenties i.f.v. lessons learned:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bv. Stad Antwerpen</li> <li>- <a href="https://assets.antwerpen.be/srv/assets/api/download/3f2b05a7-e1b7-453d-a05f-d055090c4826/Stedenbouwkundige%20lasten.pdf">https://assets.antwerpen.be/srv/assets/api/download/3f2b05a7-e1b7-453d-a05f-d055090c4826/Stedenbouwkundige%20lasten.pdf</a></li> </ul>
--	--

**Brownfieldconvenant**

<p>» = overeenkomst die wordt gesloten tussen de Vlaamse Regering, enerzijds, en de actoren (projectontwikkelaars, grondeigenaars,...) en de regisseurs (faciliterende, subsidiërende en vergunningsverlenende overheden) bij een Brownfieldproject, anderzijds.</p> <p>» Een Brownfieldconvenant is een instrument van het grondbeleid en streeft naar een duurzame ruimtelijke ontwikkeling.</p> <p>» Doel: investeerders en projectontwikkelaars aanzetten tot de herontwikkeling van verwaarloosde en/of onderbenutte terreinen voor brownfieldprojecten die een meerwaarde opleveren op sociaal, economisch en/of milieuvlak</p> <p>» Mogelijke voordelen voor projectontwikkelaars en investeerders:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- juridisch-administratieve voordelen</li> <li>- financiële voordelen</li> <li>- betere afstemming met administratie</li> </ul> <p>» Concretiseren maatschappelijke meerwaarde</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- concretiseren van afspraken in realisatieconvenant</li> <li>- concretiseren duurzaamheidsvereisten: perceelsoverschrijdend, verder dan duurzaamheidsaspecten op gebouwniveau</li> <li>- voorwaarde voor gebruik van omzendbrief ruimtelijk transformatiebeleid (Departement Omgeving)</li> </ul>	<p>» Relevante referenties i.f.v. lessons learned:</p> <p>Leuven Marie Thumas</p> 
--	---

## 5.7 Proactief flankerend beleid

De verschillende opgaven voor de implementatie van het gewenste toekomstkader in het projectgebied vereist een proactieve brede projectregie.

Er bestaan verschillende mogelijkheden om als stad te evolveren van een reactief beleid (initiatieven beoordelen, sturen, randvoorwaarden definiëren,...) naar een proactief beleid (een duidelijk ambitieniveau vooropstellen, een helder planologisch kader uitwerken, samenwerkingsverbanden en afsprakenkaders tot stand laten komen,...). We sommen er hieronder enkele op.

### 5.3.1 Grondpositie verwerven in het projectgebied

Vandaag heeft de stad Brugge geen grondpositie in het Kaaidistrict, behalve de aanpalende terreinen van de stedelijke pool met de politie en jeugddienst. Ervaring uit andere projecten leert dat het hebben van grondpositie ervoor kan zorgen dat de stad gemakkelijker als volwaardige partner aan tafel kan zitten met andere stakeholders.

Mogelijke actiepunten zijn:

- Grondpositie verwerven
- Financieel investeren
- Een AGB (Autonom Gemeentebedrijf) of SPV (Special Purpose Vehicle) oprichten

Voordelen:

- » Creëert betrokkenheid en engagement
  - Als evenwaardige partners
  - Mee sturen en koers uitzetten, maar ook doelstellingen definiëren
- » Actief werk maken van coalities van actoren
  - Eigenaarschap van een breder narratief creëren

- Loskomen van de individuele agenda's
- Samenwerking gebaseerd op vertrouwen

### 5.3.2 Flankerend beleid – fiscaal / financieel

De stad kan de gewenste economische ontwikkelingen faciliteren door proactief een flankerend beleid op te zetten.

Deze ondersteuning kan gekoppeld worden aan duidelijke randvoorwaarden m.b.t. maatschappelijke meerwaarde of duurzaamheidsvereisten van projecten.

Mogelijke voorbeelden zijn:

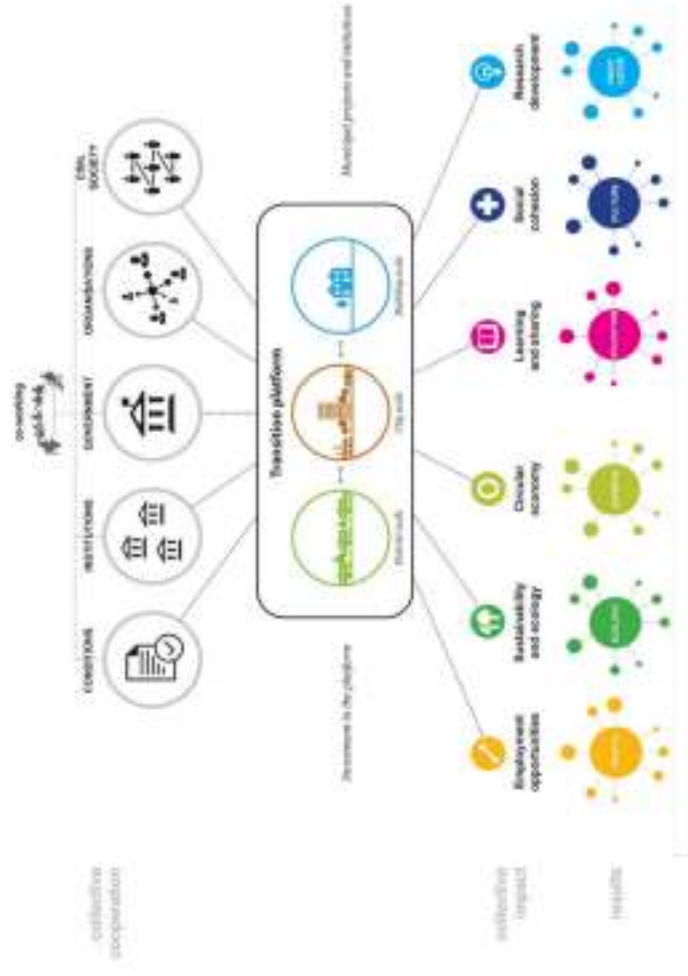
- » (Tijdelijke) vrijstelling van (bedrijfs)belasting
- » De opmaak van een retributie reglement over het gebied of deelgebieden, te differentieren tussen:
  - Ontwikkelaars
  - Eigenaars
  - (toekomstige) gebruikers

- » Invoeren van een belasting <-> retributie
- Stedenbouwkundige lasten opleggen gekoppeld aan de ontwikkeling

### 5.3.3 Gemeenschappelijk beheer

Een belangrijke vraag is hoe, ook na ontwikkeling het gewenste ambitieniveau kan behouden worden en welke rol de stad hierin kan innemen. Een positie innemen in het beheer van strategische projecten met maatschappelijke meerwaarde kan een aantal voordelen bieden:

- Behoud van inzicht in uitgifte en gebruik
- Vinger aan de pols rond noden en wensen binnen het gebied
- Essentieel om in te spelen op toekomstige ruimtelijke vraagstukken



Men kan (moet) actieve rol spelen met subsidies, investeringen in openbaar domein of gemeenschapsvoorzieningen

Verschillende formules zijn mogelijk

- De oprichting van een beheerscomité, naar analogie van bedrijventerrein
- De oprichting van een VME (Vereniging van Mede Eigendom) structuur. Dit is gebruikelijk zowel bij woonprojecten als bij economische ontwikkelingen
- ...

Volgende aandachtspunten dienen hierbij in rekening gebracht te worden:

- De opzet van een beheerstructuur is best te organiseren per inhoudelijk onderdeel: wonen, KMO, kleinhandel, gemeenschapsvoorzieningen. Anders ontstaat er een groot risico dat ze elkaar blokkeren bij verschillende snelheden en evoluties (cfr. Shopping 2 Genk – verschillende belangen en uitdagingen m.b.t. wonen en handel)
- Reeds beredeneren en integreren bij de projectontwikkeling (cfr. afstemming van programma, BIM model bij de bouw)

### 5.3.4 Stadsproject

De opzet van een breder stadsproject samen met verschillende partners op basis van een sterk en breed gedragen narratief is een mogelijkheid om het eigenaarschap van de toekomst voor het Kaaidistrict breder te trekken dan enkel vanuit de stad.

Door een gedeelte ambitieniveau naar voor te schuiven dat gedragen is door verschillende relevante keystakeholders (stad, belangrijke bedrijven, haven, onderwijsinstellingen, ontwikkelaars met grondpositie in het gebied, potentiële eindgebruikers of actoren in de creatieve en circulaire economie,...) kunnen interessante partnerschappen ontstaan rond de verschillende deelopgaves.

De procesregie van zo'n stadsproject zorgt voor een centraal aanspreekpunt en vormt

de brug tussen verschillende initiatieven en deelprojecten zodat deze afgestemd geraken en waar mogelijk synergiën gecreëerd worden.

Als initiator en procesregisseur kan de stad Brugge een volwaardige transitie partner zijn zonder grondpositie in het gebied te hebben.

Een breed gedragen ambitieniveau en sterk narratief dat linken legt met de SDG's van Europa kan de kansen vergroten om subsidies aan te trekken vanuit verschillende kanalen, of als project deel te nemen aan bredere kennisplatformen.

Bv. Via het Vaartopia project kon de stad Leuven beroep doen op meer dan 3 milj. euro subsidies voor de transitie naar een creatief district in de Vaartkom.

Bv. Ondermeer via het project Potterij Mechelen is de stad Mechelen opgenomen in het Europese Resourceful Cities programma. <https://www.mechelen.be/resourceful-cities>

## Vaartopia



### Inbrenging Vlaamse stedelijke gebied

- Projectwaarde van 1.360.000 euro
- Financiële ondersteuning voor 100% gefinancierd van de 40%, of 540.000 euro van de Vlaamse Gemeenschap en de Vlaamse Gemeenschap van de Vlaamse Gemeenschap van de Vlaamse Gemeenschap

### Partners

- Stad Leuven
- Vlaamse overheid: Vlaamse Stedenbeleid, Waterwegen en Zeekanaal, Vlaamse Milieumaatschappij, Vlaamse Energiegemeenschap, Agentschap Ondernemen, Agentschap Onroerend Erfgoed
- Provincie Vlaams-Brabant
- Europese Unie: EFRO
- Diverse projectontwikkelaars (Vivac, Eitzberg, AG Real Estate Development)
- Museum M en andere culturele partners
- Diverse private partners (De Horen, Productieluis De-Chilenseen, VOKA, AB Inbev, Fonds Ballet, Latour)
- Lokale vzw's (DOPEK, TPAKT, Cascol)



## 5.8 Projectorganisatie en structuur

Het Kaaidistrict van Brugge omvat een groot gebied met verschillende insteken en vraagstukken. Een aantal van de opgaves behelzen de totaliteit van het projectgebied (zoals de mobiliteit visie, de robuuste ruimtestructuur, de verweving van wonen en werken, een waterplan, ...), andere opgaves omvatten de deelgebieden (de uitbouw van een foodcluster, de implementatie van een maker district, een meer stedelijke uitbouw van de retailcluster,...) of deelthematieken (water, logistiek, energie, ...).

In het complexe geheel zal er naar een evenwicht gezocht moeten worden tussen de integrale benadering waarbij bepaalde thema's niet los van elkaar benaderd kunnen worden enerzijds, en het opdelen in behapbare vraagstukken anderzijds.

Aandacht voor samenhang en gemeenschappelijke opportuniteiten is cruciaal in een proactief beleid naar een duurzame ontwikkeling van het stadsdeel. Door de verschillende deelgebieden een concrete identiteit te geven bestaat ook het gevaar om

ze als 'eilanden' te beschouwen.

Volgende aspecten detecteren we als kritische succesfactoren m.b.t. de projectorganisatie en structuur:

- » Belang van duidelijke aanspreekpunten voor de stakeholders
  - eigenaarschap van de thematieken en (politiek) mandaat zijn hierbij essentieel
  - rollen; projectregie, stedelijk onderhandelbaar, matchmaking tussen keystakeholders, communicatie,...
- » Interne afstemming en positiebepaling binnen lokaal bestuur
  - binnen administratie
  - tussen administratie en politiek
  - onduidelijke overlegmomenten zijn nefast voor een vlot projectverloop
  - essentiële voorwaarde voor de opbouw van de noodzakelijke vertrouwensrelatie



## 5.9 Next steps...

Volgende concrete aanbevelingen kunnen een eerste stap betekenen in de opzet van een proactief beleid rond een duurzame stadsontwikkeling van het Kaaidistrict. We brengen de acties samen in 3 thema's, nl. communicatie en placemaking, ruimtelijke bemiddeling en de uitwerking van het juridisch kader.

### 5.9.1 Communicatie / placemaking

De ambities van het Stadsbestuur voor het Kaaidistrict zijn nog niet gekend bij een breed publiek. Het is cruciaal deze uit te dragen naar verschillende doelgroepen. Om het Kaaidistrict deel te maken van de 'mental map' van de Bruggelingen voorzien we de volgende strategische acties:

#### OPMAKEN VAN EEN NARRATIEF

De voorliggende conceptstudie voor het Kaaidistrict leest niet meteen als een eenvoudig verhaal. De stedenbouwkundige opgave, waarbij wonen en werken worden verweven is dan ook niet alledaags. Wie het ontwerptraject mee heeft opgevolgd voelt ondertussen de nodige nuances aan. Voor een buitenstaander is dit minder evident. Er dient daarom aanvullend op deze studie een beknopt samenvattend document opgesteld te worden dat het droombeeld voor de toekomst van het Kaaidistrict krachtig verbeeldt. De beelden dienen wervend en aantrekkelijk te zijn, de tekst helder en inspirerend. Het narratief moet een breed publiek van actoren aanspreken, met de nadruk op het wensbeeld van de stad Brugge, en de aanpak om er te geraken.

> Noot: de opmaak van een 'narratief' nemen we mee als suggestie van Jan Schreurs, extern begeleider voor deze conceptstudie i.o.v. Stedenbeleid Vlaanderen. Als voorbeeld hiervoor zien we de conceptstudie 'Multiproductief Kolenspoor' te Genk, waar ook een zgn. 'liftnota' is opgesteld vanuit eenzelfde doelstelling.

#### ORGANISEREN VAN KAAIFEESTEN

Om het project kenbaar te maken aan een breed publiek suggereren we om 'Kaaifeesten' te organiseren: een feest langs de kaaien (bv. rond



Feest Sluispark Leuven  
Kaaifeest Sluisstraat?



Tijdelijk gebruik O666 Oostende  
Mogelijk op site Lanssens / Brugs Slachthuis?



Pop-upstore The Box  
<https://stad.gent/nl/ondernemen/locaties-voor-ondernemers/box-pop-locatie-van-de-stad-gent>

de brug in de Sluisstraat of in de groenruimte langs de fietssnelweg), dat het gebruik en de beleving van het kaaidistrict in een ander perspectief plaatst. Dit kan door een stedelijke programmatie (bv. festival) of op een lokaal niveau als ontmoetingsplek voor de St.-Pieters- en de St.-Jozefwijk. Tijdens dit evenement wordt het droombeeld voor het Kaaidistrict kenbaar gemaakt via beeld en tekst van het 'narratief'.

### ACTIVEREN DOOR TIJDELIJK GEBRUIK / TIJDELIJKE INRICHTING

Er worden ingrijpende ontwikkelingen verwacht binnen het Kaaidistrict. Momenteel worden al actief plannen ontwikkeld voor de sites Lanssens, het Slachthuis en Horeca Totaal. Deze sites worden belangrijke katalysatoren in de transformatie van het gebied. Tijdens de projectvorming kan op deze sites gewerkt worden aan placemaking door tijdelijk gebruik. De stad kan de tijdelijke invulling aansturen vanuit wens van de buurt: een informele ontmoetingsplek, knutselruimte of cafeetje in een vroegere kantoorgebouw, een overdekte speelruimte in een leegstaande hal, een fietsatelier, volkstuinjes op een restgrond.... We verwijzen naar een vergelijkbare situatie op de Standaard-site in Ledeborg, een plek die door tijdelijk gebruik betekenis heeft gekregen voor de buurt. Het (succes van het) tijdelijk gebruik van de site heeft de weerhouden functies in de definitieve plannen mee bepaald.

De rol van de stad is in deze context ruimer dan enkel bevraging van de buurt. We herhalen het belang van de verwerving van grondposities in het gebied. Door aankoop van strategische gronden en panden kan de stad een actieve rol opnemen als initiator van de gewenste functies binnen het Kaaidistrict. Gerichte steunmaatregelen laten toe deze functies te laten groeien binnen het projectgebied. Naar analogie met 'The Box' in Gent kan gedacht worden aan pop-up stores, waar starters de kans krijgen concepten uit te testen. De stad stuurt de ontwikkeling aan: bv. door buurtondersteunende functies, horeca, fitness, kleinschalige commerciële functies rond de (toekomstige) retailcluster,... aan te trekken, conform het wensbeeld.

De stad kan ook inzetten op tijdelijke inrichting in de publieke ruimte, bv. het maken van een verblijfsplek op de parking van de Slachthuis-site, volkstuinjes langs het voormalige spoor.... Daarnaast suggereren we om ook mobiliteitsopties te testen via tijdelijke inrichting.

### 5.9.2 Ruimtelijke bemiddeling

#### AANSTELLEN VAN EEN PROJECTREGISSEUR

De projectregisseur of 'verweefcoach' wordt de dirigent van het planproces. Hij of zij neemt een cruciale rol op voor de ontwikkeling van het Kaaidistrict. De projectregisseur wordt het centraal aanspreekpunt, de connector tussen belangrijke actoren als het havenbedrijf, de stadsdiensten, de private ontwikkelaars, de bewoners.... Hij / zij vormt tegelijk een evidente brugfunctie tussen de stedelijke diensten stedenbouw en economie. De projectregisseur bouwt verder op bestaande dynamiek in het gebied en geeft die verder richting via een 'ontwikkelingscharter', waarin gerichte inbreng van de stad en private partijen wordt uitgebalanceerd. Verschillende partijen worden samen rond de tafel gebracht zodat vanuit gemeenschappelijke belangen een doordacht locatiebeleid kan gevoerd worden. Beheersstructuren worden opgezet, stedenbouwkundige lasten worden onderhandeld....

De stad kan er ook voor kiezen deze rol te laten opnemen door een externe partner.

#### INHOUDELIJKE VERDIEPING

De voorliggende conceptstudie vormt een eerste aanzet, of zoals de naam het zegt: een 'concept' voor de ontwikkeling. Het project voor het Kaaidistrict is hiermee niet 'af'. We voorzien daarom een inhoudelijke verdieping, zowel op inhoudelijk als procesmatig en instrumenteel vlak. Dit gebeurt bij voorkeur tegelijkertijd bottom up, als top down. Zo is er verdere verfijning vereist van de kant van de private actoren. De projecten worden verder gedetailleerd: functies worden bepaald, niet als de volumetrie, de ontsluiting, de beeldkwaliteit.... Aanhoudende dialoog is vereist om hierbij ook de stedenbouwkundige lasten te

bepalen. Investerings van de stad (overheid) worden gekoppeld aan private initiatieven. Het uitgangspunt is een gebalanceerde inbreng van middelen die leiden tot een win-win situatie.

Daarnaast is ook toekomstig studiewerk voor de overheid aan de orde. Zoals eerder aangegeven is toekomstig onderzoek nodig op vlak van mobiliteit, de milieu-impact (sanering, vervuiling, geluid,...) en een verdere verfijning van de bouwvolumetrie, in overleg met Icomos. De projectregisseur coördineert deze studies, stuurt ze mee aan en zorgt voor coherentie in de planvorming.

#### TRANSFORMATIE VIA HERINRICHTING PUBLIEK DOMEIN

Tijdelijke inrichting maakt experiment mogelijk. Maar uiteindelijk is de effectieve herinrichting van het publiek domein wellicht het krachtigste instrument dat de stad in handen heeft om de transformatie in het Kaaidistrict op gang te trekken. De inzet is om vanuit een geïntegreerd langetermijnplan een coherente en herkenbare beeldkwaliteit voor het Kaaidistrict te introduceren. Via gerichte ingrepen wordt het ambitieuze toekomstplan met de uitbouw van het fietsnetwerk, een klimaatbestendige groenstructuur, een nieuwe ontsluitingsstructuur, geclusterd parkeren, meer ruimte voor verblijf....

Bij voorkeur wordt de herinrichting van het publiek domein gekoppeld aan concrete private initiatieven. Zo wordt bij de ontwikkeling van de Slachthuisite de ontsluiting van de retailcluster georganiseerd 'van binnenuit', ontsloten via de Slachthuisstraat. De Sint-Pieterszuidstraat wordt hierdoor ontlast van verkeer. De straat (en de huidige vrachtwagenparking) worden heringericht met focus op verblijf en groen. Bij een (eventuele) ontwikkeling van Horeca Totaal wordt de publieke groenzone langs de voormalige spoorzate ingericht als park en pluktuin. Een reorganisatie van de verkeersstromen t.h.v. van de Krakelebrug en fietsassen langs de Sluisstraat maken de omgeving veiliger. Bij de ontwikkeling van de site Lanssens wordt ineens ook de Sluisstraat, en de ruimte rond de Boudewijnsluis meegenomen....

### 5.9.3 Uitwerking juridisch kader

#### BGO (Beleidsmatig gewenste ontwikkeling)

We stellen voor om de conceptstudie Kaaidistrict te laten valideren als BGO. Hiermee geeft het stadsbestuur duidelijk te kennen dat het achter de algemene visie staat, en werk wil maken van de vernieuwing van dit strategisch stadsdeel. Op basis van een vastgesteld BGO wordt de visie sturend bij de beoordeling van vergunningen.

De procedure is hoe dan ook sneller dan die van een RUP, maar is minder sluitend.

#### JURIDISCHE VERANKERING VIA OPMAAK RUP

Ook na de vaststelling als BGO blijft de opmaak van een nieuw RUP voor het gebied vereist. Enkel zo wordt de toekomstvisie effectief juridisch sluitend verankerd. Het RUP legt alle ontwikkelingsmogelijkheden inzake densiteit (V/T), maximale bouwhoogtes, functionele invulling,... vast.

#### OPZETTEN INVESTERINGSFONDS VIA STEDENBOUWKUNDIGE LASTEN

De stad Brugge heeft weinig ervaring met het instrument van de stedenbouwkundige last. De opmaak van een duidelijk kader is essentieel om er voor te zorgen dat de 'spelregels' voor de private partijen duidelijk zijn: welke stedenbouwkundige last wordt gekoppeld aan een ontwikkeling binnen het Kaaidistrict (of binnen een breder kader).

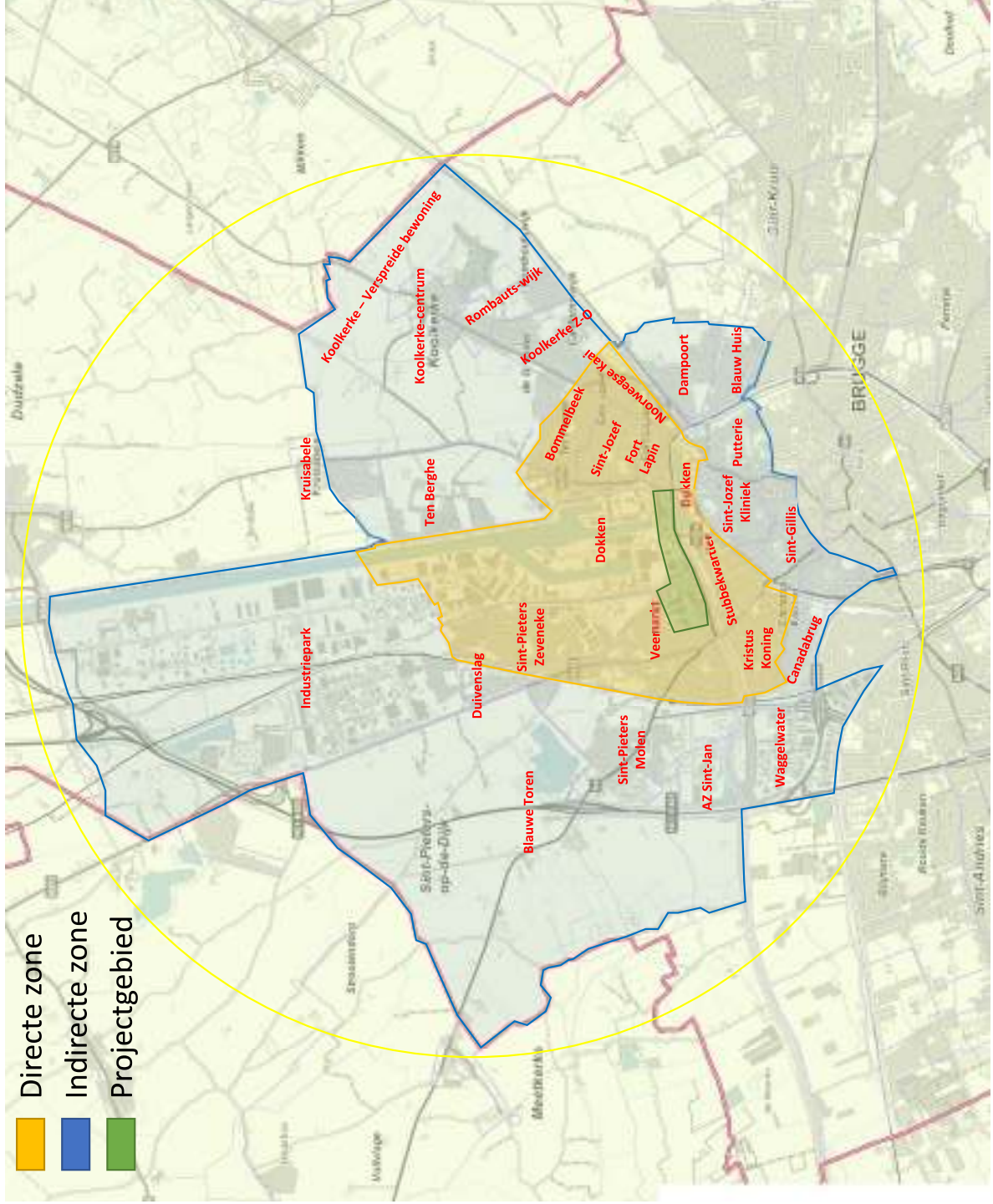
De gelden die op die manier worden gegenereerd voeden een investeringsfonds, als voeding voor concrete investeringen in het Kaaidistrict.

We zien de opmaak van het kader voor stedenbouwkundige lasten en de initiatie van een investeringsfonds als een prioritaire handeling, zodat 'cherry-picking' in de eerste ontwikkelingsfase wordt vermeden.

# 6. BIJLAGE







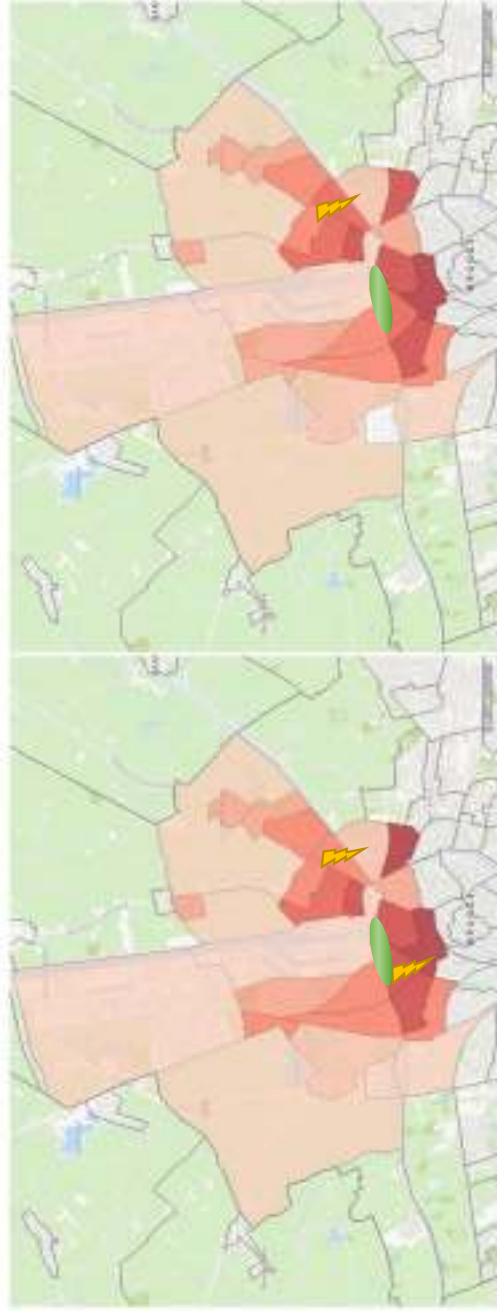
Regiosamenstelling	Demografie							Gemiddeld inkomen per inwoner (2018)	
	Aantal inwoners	Aantal huishoudens	Gezinsgrootte	0 - 17 jaar	18 - 64 jaar	> 65 jaar	Belg		Niet-Belg
<b>Directe zone</b>									
Veemarkt (31005A242) [Projectzone]	1.416	729	1,94	15,6%	58,6%	25,7%	83,5%	16,5%	18.212
Dokken (31005A37-) [Projectzone]	369	168	2,10	17,1%	66,6%	16,3%	67,4%	32,6%	16.770
Stubbekwartier (31005A11-)	1.450	708	2,05	15,1%	64,7%	20,3%	86,9%	13,1%	17.075
Kristus-Koning (31005A122)	1.929	1.019	1,94	15,7%	55,9%	18,4%	84,7%	15,3%	17.611
Sint-Pieters - Wijnenberg (31005A201)	1.878	831	2,31	20,7%	62,2%	17,0%	88,0%	12,0%	19.679
Sint-Pieters - Zeveneke (31005A22-)	1.683	840	2,06	15,4%	52,3%	17,3%	89,2%	10,8%	16.768
Sint-Jozef (31005A301)	1.790	766	2,35	20,7%	61,1%	18,2%	87,3%	12,7%	16.740
Fort Lapin (31005A312)	699	290	2,29	19,2%	64,3%	16,4%	88,8%	11,2%	16.866
Bommelbeek (31005A323)	938	413	2,27	15,6%	51,3%	13,1%	92,2%	7,8%	19.858
Noorwegse Kaai (31005A334)	1.155	631	1,97	14,4%	56,5%	29,1%	89,5%	10,5%	17.310
<b>Totaal directe zone</b>	<b>13.307</b>	<b>6.395</b>							
<b>Gemiddelde directe zone</b>	<b>1.331</b>	<b>640</b>	<b>2,13</b>	<b>16,95%</b>	<b>59,35%</b>	<b>23,68%</b>	<b>85,75%</b>	<b>14,25%</b>	<b>19.290</b>
<b>Indirecte zone</b>									
Ten Berge (31005A391)	54	22	2,55	19,6%	75,0%	x	100,0%	%	x
Kruisabele (31005A342)	387	198	2,19	19,4%	52,3%	28,3%	87,8%	12,2%	18.936
Koolkerke-Zuid-Oost (31005D112)	1.489	630	2,36	18,3%	62,2%	19,5%	93,3%	6,7%	19.324
Koolkerke-Verspreide Bewoning (31005D09-)	579	193	2,98	27,1%	63,8%	9,0%	96,7%	3,3%	20.175
Koolkerke-Centrum (31005D00-)	450	195	2,41	15,3%	62,1%	22,6%	96,6%	3,4%	22.184
Rombauts - Wijk (31005D011)	718	301	2,34	16,2%	55,6%	28,2%	94,9%	5,1%	19.605
Blauw Huis (31005E312)	1.574	749	1,96	13,9%	56,1%	30,0%	91,3%	8,7%	20.703
Dampoort (31005E301)	789	398	1,94	9,2%	58,1%	32,7%	94,2%	5,8%	26.092
Putterie (31005A423)	633	279	1,83	9,8%	51,4%	38,9%	88,7%	11,3%	21.054
Sint-Gillis (31005A701)	2.331	1.304	1,79	11,3%	67,1%	21,6%	79,1%	20,9%	20.459
Canadabrug (31005A101)	1.169	610	1,91	14,5%	59,7%	25,8%	88,5%	11,5%	25.076
Sint-Pieters - Molen (31005A211)	1.445	591	2,04	14,7%	52,9%	32,4%	88,2%	11,8%	17.526
Az Sint-Jan (31005A2MA)	x	x	x	x	x	%	x	%	x
Duivenslag (31005A232)	599	242	2,45	21,6%	60,5%	17,9%	86,3%	13,7%	15.405
Blauwe Torens (31005A2PA)	201	76	2,63	21,0%	52,5%	26,5%	91,0%	9,0%	19.001
Industriepark (31005A671)	228	76	2,74	17,3%	74,5%	8,2%	93,3%	6,7%	16.831
Sint-Jozef Kliniek (31005A723)	1.917	951	1,97	13,7%	61,7%	24,6%	84,5%	15,5%	20.613
Wagelwater (31005H170)	58	15	2,07	4,3%	87,0%	x	95,7%	x	15.661
<b>Totaal indirecte zone</b>	<b>14.621</b>	<b>6.830</b>							
<b>Gemiddelde indirecte zone</b>	<b>1.625</b>	<b>759</b>	<b>2,24</b>	<b>15,72%</b>	<b>61,91%</b>	<b>22,89%</b>	<b>91,18%</b>	<b>8,56%</b>	<b>19.915</b>
<b>Marktgebied</b>									
<b>Totaal marktgebied</b>	<b>27.928</b>	<b>13.225</b>							
<b>Gemiddelde marktgebied</b>	<b>1.478</b>	<b>699</b>	<b>2,19</b>	<b>16,33%</b>	<b>60,63%</b>	<b>23,28%</b>	<b>88,47%</b>	<b>11,41%</b>	<b>19.603</b>

Regiosamenstelling	Demografie										Gemiddeld inkomen per inwoner (2018)	
	Aantal inwoners	Bevolkings- dichtheid 2020	Evolutie bevolkings- dichtheid 2010 - 2020	Aantal huishoudens	Gezinsgrootte 0 - 17 jaar	18 - 64 jaar	> 65 jaar	Belg	Niet-Belg			
<b>Directe zone</b>												
Veemarkt (31005A242) [Projectzone]	1.416	3.112	-0,35%	729	1,94	15,6%	58,6%	25,7%	83,5%	16,5%	18.212	
Dokken (31005A37-) [Projectzone]	369	181	-40,07%	168	2,1	17,1%	66,6%	16,3%	67,4%	32,6%	16.770	
Stubbekwarf (31005A11-)	1.450	4.965	3,61%	708	2,05	15,1%	64,7%	20,3%	86,9%	13,1%	22.075	
Kristus-Koning (31005A122)	1.929	5.712	10,44%	1.019	1,94	15,7%	55,9%	38,4%	84,7%	15,3%	23.612	
Sint-Pieters - Wijnenberg (31005A201)	1.878	3.863	0,99%	831	2,31	20,7%	62,2%	17%	88%	12%	19.679	
Sint-Pieters - Zeveneke (31005A22-)	1.683	2.313	-0,73%	840	2,06	15,4%	52,3%	22,3%	89,2%	10,8%	16.768	
Sint-Jozef (31005A301)	1.790	4.126	-0,94%	766	2,35	20,7%	61,1%	18,2%	87,3%	12,7%	16.740	
Fort Lapin (31005A312)	699	5.301	-2,56%	290	2,29	19,2%	64,3%	16,4%	88,8%	11,2%	16.866	
Bommelbeek (31005A323)	938	3.449	-1,32%	413	2,27	15,6%	51,3%	33,1%	92,2%	7,8%	19.858	
Noorwegse Kaai (31005A334)	1.155	4.564	31,34%	631	1,97	14,4%	56,5%	29,1%	89,5%	10,5%	22.320	
<b>Totaal directe zone</b>	<b>13.307</b>			<b>6.395</b>								
<b>Gemiddelde directe zone</b>	<b>1.331</b>	<b>3.759</b>	<b>-0,68%</b>	<b>640</b>	<b>2,13</b>	<b>16,95%</b>	<b>59,35%</b>	<b>23,68%</b>	<b>85,75%</b>	<b>14,25%</b>	<b>19.290</b>	
<b>Indirecte zone</b>												
Ten Berge (31005A391)	54	58	152,17%	22	2,55	19,6%	75%	x	100%	%	x	
Kruisabele (31005A342)	387	2.856	0,25%	198	2,19	19,4%	52,3%	28,3%	87,8%	12,2%	18.936	
Koolkerke-Zuid-Oost (31005D112)	1.489	3.308	-8,87%	630	2,36	18,3%	62,2%	19,5%	93,3%	6,7%	19.324	
Koolkerke-Verspreide Bewoning (31005D09-)	579	185	3,93%	193	2,98	27,1%	63,8%	9%	96,7%	3,3%	20.175	
Koolkerke-Centrum (31005D00-)	450	2.051	-10,32%	195	2,41	15,3%	62,1%	22,6%	96,6%	3,4%	22.184	
Rombauts - Wijk (31005D011)	718	2.233	1,59%	301	2,34	16,2%	55,6%	28,2%	94,9%	5,1%	19.605	
Blauw Huis (31005E312)	1.574	5.793	-8,09%	749	1,96	13,9%	56,1%	30%	91,3%	8,7%	20.703	
Dampoort (31005E301)	789	1.615	-3,00%	398	1,94	9,2%	58,1%	32,7%	94,2%	5,8%	26.092	
Putterie (31005A423)	633	2.178	-0,14%	279	1,83	9,8%	51,4%	38,9%	88,7%	11,3%	21.054	
Sint-Gillis (31005A701)	2.331	6.587	-5,18%	1.304	1,79	11,3%	67,1%	21,6%	79,1%	20,9%	20.459	
Canadabrug (31005A101)	1.169	3.628	1,85%	610	1,91	14,5%	59,7%	25,8%	88,5%	11,5%	25.076	
Sint-Pieters - Molen (31005A211)	1.445	1.381	21,46%	591	2,04	14,7%	52,9%	32,4%	88,2%	11,8%	17.526	
Az Sint-Jan (31005A2MA)	x	x	x	x	x	x	x	%	x	%	x	
Duivenslag (31005A232)	599	2.907	-10,17%	242	2,45	21,6%	60,5%	17,9%	86,3%	13,7%	15.405	
Blauwe Toren (31005A2PA)	201	36	0,00%	76	2,63	21%	52,5%	26,5%	91%	9%	19.001	
Industriepark (31005A671)	228	37	-19,57%	76	2,74	17,3%	74,5%	8,2%	93,3%	6,7%	16.831	
Sint-Jozef Kliniek (31005A723)	1.917	5.912	0,92%	951	1,97	13,7%	61,7%	24,6%	84,5%	15,5%	20.613	
Wagelwater (31005H170)	58	56	-24,32%	15	2,07	4,3%	87%	x	95,7%	x	15.661	
<b>Totaal indirecte zone</b>	<b>14.621</b>			<b>6.830</b>								
<b>Gemiddelde indirecte zone</b>	<b>1.625</b>	<b>2.401</b>	<b>5,44%</b>	<b>759</b>	<b>2,24</b>	<b>15,72%</b>	<b>61,91%</b>	<b>22,89%</b>	<b>91,18%</b>	<b>8,56%</b>	<b>19.915</b>	
<b>Marktgebied</b>												
<b>Totaal marktgebied</b>	<b>27.928</b>			<b>13.225</b>								
<b>Gemiddelde marktgebied</b>	<b>1.478</b>	<b>3.080</b>	<b>5,05%</b>	<b>699</b>	<b>2,19</b>	<b>16,33%</b>	<b>60,63%</b>	<b>23,28%</b>	<b>88,47%</b>	<b>11,41%</b>	<b>19.603</b>	

bevolkingsdichtheid - statistische sectoren



2000



2010



- < 1.000
- 1.000 < 2.000
- 2.000 < 3.000
- 3.000 < 4.000
- 4.000 < 5.000
- 5.000 < 6.000
- > = 6.000

Eenheid

per km<sup>2</sup>

Speciale waarden

Verborgen waarde

Bron: Rijksregister | provincies.incijfers.be

Regiosamenstelling	Basiscijfers				Branchering t.o.v. detailhandel				
	Aantal handelspanden	Aantal handelspanden / 1.000 inwoners	Aantal leegstaande panden	WVO [m²]	WVO m² / 1.000 inwoners	Dagelijkse Goederen	Periodieke Goederen	Uitzonderlijke goederen	Overige detailhandel
<b>Directe zone</b>									
Veemarkt (31005A242) [Projectzone]	51	43	3	24.613	17.548	38,1%	11,9%	38,1%	11,9%
Dokken (31005A37-) [Projectzone]	33	91	2	2.475	34.461	23,5%	11,8%	58,8%	5,9%
Stubbekwartier (31005A11-)	36	25	1	2.780	1.896	40,0%	20,0%	20,0%	20,0%
Kristus-Koning (31005A122)	29	15	3	2.588	1.808	71,4%	14,3%	14,3%	-
Sint-Pieters - Wijnenberg (31005A201)	45	23	7	2.288	1.192	66,7%	16,7%	16,7%	-
Sint-Pieters - Zeveneke (31005A22-)	7	4	-	525	304	66,7%	-	33,3%	-
Sint-Jozef (31005A301)	21	12	1	2.082	1.156	33,3%	16,7%	50,0%	-
Fort Lapin (31005A312)	37	54	10	5.820	9.927	75,0%	8,3%	16,7%	-
Bommelbeek (31005A323)	2	2	-	369	378	100,0%	-	-	-
Noorwegse Kaai (31005A334)	4	3	-	1.390	1.121	50,0%	-	50,0%	-
<b>Totaal directe zone</b>	<b>275</b>		<b>27</b>	<b>56.130</b>					
<b>Gemiddelde directe zone</b>	<b>28</b>	<b>27</b>	<b>4</b>	<b>5.613</b>	<b>6.929</b>	<b>56,5%</b>	<b>14,2%</b>	<b>33,1%</b>	<b>12,6%</b>
<b>Indirecte zone</b>									
Ten Berge (31005A391)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kruisabele (31005A342)	2	5	-	-	-	-	-	-	-
Koolkerke-Zuid-Oost (31005D112)	7	5	1	70	47	100,0%	-	-	-
Koolkerke-Verspreide Bewoning (31005D09-)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Koolkerke-Centrum (31005D00-)	6	13	-	224	477	50,0%	-	50,0%	-
Rombauts - Wijk (31005D011)	5	7	-	32	45	100,0%	-	-	-
Blauw Huis (31005E312)	14	9	2	370	238	83,3%	16,7%	-	-
Dampoort (31005E301)	5	6	-	85	110	100,0%	-	-	-
Putterie (31005A423)	7	11	-	1.034	1.557	50,0%	-	50,0%	-
Sint-Gillis (31005A701)	33	37	13	3.105	1.306	36,4%	27,3%	22,7%	13,6%
Canadabrug (31005A101)	14	12	-	621	533	57,1%	14,3%	28,6%	-
Sint-Pieters - Molen (31005A211)	12	8	-	1.629	1.127	40,0%	-	60,0%	-
Az Sint-Jan (31005A2MA)	4	2000	-	44	22.000	50,0%	-	50,0%	-
Duivenslag (31005A232)	2	3	-	75	126	-	-	100,0%	-
Blauwe Toren (31005A2PA)	2	10	-	-	-	-	-	-	-
Industriepark (31005A671) [B-park + Blauwe Toren]	34	308	1	43.416	223.394	12,1%	21,2%	63,6%	3,0%
Sint-Jozef Kliniek (31005A723)	28	14	3	467	236	77,8%	11,1%	11,1%	-
WaggeWater (31005H170)	22	478	1	4.797	104.283	-	-	75,0%	25,0%
<b>Totaal indirecte zone</b>	<b>282</b>		<b>21</b>	<b>59.019</b>	<b>355.479</b>	<b>63,1%</b>	<b>18,1%</b>	<b>51,1%</b>	<b>13,9%</b>
<b>Gemiddelde indirecte zone</b>	<b>33</b>	<b>183</b>	<b>6</b>	<b>7.869</b>	<b>47.397</b>				
<b>Marktgebied</b>									
<b>Totaal marktgebied</b>	<b>557</b>	<b>105</b>	<b>48</b>	<b>115.149</b>	<b>27.163</b>	<b>59,8%</b>	<b>16,2%</b>	<b>42,1%</b>	<b>13,2%</b>
<b>Gemiddelde marktgebied</b>	<b>30</b>		<b>5</b>	<b>6.741</b>					

Branchering t.o.v. aantal handelspanden																
Regiosamenstelling	Levens- middelen	Persoonlijke verzorging	Kleding & mode	Huis- houdelijke artikelen	Vrije tijd	In en om de woning	Bruin en witgoed	Auto en fiets	Doe-het- zelf	Overige retail	Horeca	Cultuur	Transport & brandstof	Ontspanning	Diensten	Aantal handels- panden
<b>Directe zone</b>																
Veemarkt (31005A242) [Projectzone]	21,3%	4,9%	6,6%	1,6%	-	14,8%	3,3%	3,3%	4,9%	8,2%	8,2%	-	6,6%	6,6%	4,1%	61
Dokken (31005A37-) [Projectzone]	12,1%	-	-	-	6,1%	18,2%	-	-	12,1%	3,1%	6,1%	-	30,3%	-	6,1%	33
Stubbekwartier (31005A11-)	5,6%	5,6%	5,6%	-	-	5,6%	-	-	-	5,6%	13,9%	2,8%	2,8%	2,8%	47,2%	36
Kristus-Koning (31005A122)	17,2%	-	-	3,4%	-	3,4%	-	-	-	-	13,8%	-	-	6,9%	44,8%	29
Sint-Pieters - Wijnenberg (31005A201)	15,6%	2,2%	-	-	4,4%	-	4,4%	-	-	-	33,3%	2,2%	2,2%	-	33,3%	45
Sint-Pieters - Zeveneke (31005A22-)	28,6%	-	-	-	-	14,3%	-	-	-	-	14,3%	-	-	-	32,9%	7
Sint-Jozef (31005A301)	9,5%	-	4,8%	-	-	9,5%	-	4,8%	-	-	33,8%	4,8%	23,8%	-	14,3%	21
Fort Lapin (31005A312)	21,6%	2,7%	2,7%	-	-	2,7%	2,7%	-	-	-	31,6%	-	2,7%	-	16,2%	37
Bommelbeek (31005A323)	50,0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	50,0%	2
Noorwegse Kaai (31005A334)	-	25%	-	-	-	25,0%	-	-	-	-	25,0%	-	-	-	25,0%	4
<b>Totaal directe zone</b>	<b>20,2%</b>	<b>8,1%</b>	<b>4,9%</b>	<b>2,5%</b>	<b>5,3%</b>	<b>11,7%</b>	<b>3,5%</b>	<b>4,1%</b>	<b>8,5%</b>	<b>5,6%</b>	<b>16,3%</b>	<b>3,3%</b>	<b>11,4%</b>	<b>5,4%</b>	<b>28,5%</b>	<b>275</b>
<b>Gemiddelde directe zone</b>																
<b>Indirecte zone</b>																
Ten Berge (31005A391)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kruisabele (31005A342)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	50%	-	-	-	50,0%	2
Koolkerke-Zuid-Oost (31005D112)	14,3%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	42,9%	-	28,6%	7
Koolkerke-Verspreide Bewoning (31005D09-)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Koolkerke-Centrum (31005D00-)	16,7%	-	-	-	-	16,7%	-	-	-	-	-	16,7%	-	-	50,0%	6
Rombauts - Wijk (31005D011)	-	20%	-	-	-	-	-	-	-	3,4%	40,0%	-	20,0%	-	20,0%	5
Blauw Huis (31005E312)	28,6%	7,1%	-	-	7,1%	-	-	-	-	7,1%	7,1%	-	7,1%	7,1%	21,4%	14
Dampoort (31005E301)	20,0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	80,0%	5
Putterie (31005A423)	14,3%	-	-	-	-	14,3%	-	-	-	-	42,9%	14,3%	-	14,3%	-	7
Sint-Gillis (31005A701)	6,8%	2,3%	2,3%	2,3%	2,3%	4,5%	1,1%	-	-	3,4%	7,1%	2,3%	-	1,1%	29,5%	88
Canadabrug (31005A101)	21,4%	7,1%	-	-	7,1%	7,1%	7,1%	-	-	-	7,1%	-	-	14,3%	28,6%	14
Sint-Pieters - Molen (31005A211)	16,7%	-	-	-	25%	25%	-	-	-	-	8,3%	-	41,7%	-	8,3%	12
Az Sint-Jan (31005A2MA)	25%	-	-	-	25%	25%	-	-	-	-	25%	-	-	-	25%	4
Duivenslag (31005A232)	-	-	-	-	50%	50%	-	-	-	-	50,0%	-	-	-	-	2
Blauwe Toren (31005A2PA)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	50,0%	-	50,0%	-	-	2
Industriepark (31005A671)	6,3%	-	3,1%	1,6%	6,3%	15,6%	3,1%	1,6%	12,5%	1,6%	3,1%	-	26,6%	4,7%	12,5%	64
Sint-Jozef Kliniek (31005A723)	17,9%	7,1%	-	-	3,6%	-	3,6%	-	-	-	14,3%	-	-	-	42,9%	28
Wagelwater (31005H170)	-	-	-	-	-	13,6%	-	4,5%	9,1%	9,1%	4,5%	-	31,8%	-	22,7%	22
<b>Totaal indirecte zone</b>																
<b>Gemiddelde indirecte zone</b>	<b>17,1%</b>	<b>8,7%</b>	<b>2,7%</b>	<b>2%</b>	<b>5,3%</b>	<b>19,1%</b>	<b>3,7%</b>	<b>3,1%</b>	<b>10,8%</b>	<b>4,4%</b>	<b>25,4%</b>	<b>11,1%</b>	<b>31,4%</b>	<b>8,3%</b>	<b>32,3%</b>	<b>33</b>
<b>Marktgebied</b>																
<b>Totaal marktgebied</b>	<b>18,6%</b>	<b>8,4%</b>	<b>3,8%</b>	<b>2,2%</b>	<b>5,3%</b>	<b>15,4%</b>	<b>3,6%</b>	<b>3,6%</b>	<b>9,7%</b>	<b>5%</b>	<b>20,8%</b>	<b>7,2%</b>	<b>21,4%</b>	<b>6,9%</b>	<b>30,4%</b>	<b>30</b>
<b>Gemiddelde marktgebied</b>																

Regioaansluiting	Branchering aantal handelspanden															
	Levens- middelen	Persoonlijk verzorging	Kleding & mode	Huis- houdelijke artikelen	Vrije tijd	In en om de woning	Bruin- en witgoed	Auto en fiets	Doe-het- zelf	Overige	Horeca	Cultuur	Transport en brandstof	Ontspanning	Diensten	Aantal handels- panden
<b>Directe zone</b>																
Veemarkt (31005A242) [Projectzone]	13	3	4	1	-	9	2	2	3	5	5	-	4	-	-	61
Dokken (31005A37-) [Projectzone]	4	-	-	-	2	6	-	-	4	1	2	-	10	-	-	33
Stubbekwartier (31005A11-)	2	2	2	-	-	2	-	-	-	2	5	1	1	1	17	36
Kristus-Koning (31005A122)	5	-	-	1	-	1	-	-	-	-	4	-	-	2	13	29
Sint-Pieters - Wijnenberg (31005A201)	7	1	-	-	2	1	2	-	-	-	9	1	1	-	15	45
Sint-Pieters - Zeveneke (31005A22-)	2	-	-	-	1	1	-	-	-	-	1	-	-	-	3	7
Sint-Jozef (31005A301)	2	-	1	-	-	2	-	1	-	-	5	1	5	-	3	21
Fort Lapin (31005A312)	8	1	1	-	-	1	1	-	-	-	8	-	1	-	6	37
Bommelbeek (31005A323)	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	2
Noorwegse Kaai (31005A334)	-	1	-	-	-	1	-	-	-	-	1	-	-	-	1	4
<b>Totaal directe zone</b>	<b>44</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>23</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>40</b>	<b>3</b>	<b>22</b>	<b>7</b>	<b>64</b>	<b>275</b>
<b>Gemiddelde directe zone</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>28</b>
<b>Indirecte zone</b>																
Ten Berge (31005A391)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kruisabele (31005A342)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	2
Koolkerke-Zuid-Oost (31005D112)	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	2	7
Koolkerke-Verspreide Bewoning (31005D09-)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Koolkerke-Centrum (31005D00-)	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1	-	-	3	6
Rombauts - Wijk (31005D011)	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	1	-	1	5
Blauw Huis (31005E312)	4	1	-	-	1	-	-	-	-	-	1	-	1	1	3	14
Dampoort (31005E301)	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	5
Putterrie (31005A423)	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	3	1	-	1	-	7
Sint-Gillis (31005A701)	6	2	2	2	2	4	1	1	-	3	24	2	-	1	26	88
Canadabrug (31005A101)	3	1	-	-	1	1	1	1	-	-	1	-	-	2	4	14
Sint-Pieters - Molen (31005A211)	2	-	-	-	-	3	-	-	-	-	1	-	5	-	1	12
Az Sint-Jan (31005A2MA)	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1	-	-	-	1	4
Duivenslag (31005A232)	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	2
Blauwe Toren (31005A2PA)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-	2
Industriepark (31005A671)	4	-	2	1	4	10	2	1	8	1	2	-	17	3	8	64
Sint-Jozef Kliniek (31005A723)	5	2	-	-	1	-	1	-	-	-	4	-	-	-	12	28
Waggelwater (31005H170)	-	-	-	-	-	3	-	1	2	2	1	-	7	-	5	22
<b>Totaal indirecte zone</b>	<b>29</b>	<b>7</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>9</b>	<b>25</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>10</b>	<b>6</b>	<b>43</b>	<b>4</b>	<b>35</b>	<b>8</b>	<b>71</b>	<b>282</b>
<b>Gemiddelde indirecte zone</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>7</b>	<b>3</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>9</b>	<b>3</b>	<b>10</b>	<b>33</b>
<b>Marktgebied</b>																
<b>Totaal marktgebied</b>	<b>73</b>	<b>15</b>	<b>12</b>	<b>5</b>	<b>13</b>	<b>48</b>	<b>10</b>	<b>5</b>	<b>17</b>	<b>14</b>	<b>83</b>	<b>7</b>	<b>57</b>	<b>15</b>	<b>135</b>	<b>557</b>
<b>Gemiddelde marktgebied</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>3</b>	<b>8</b>	<b>30</b>

Regiosamenstelling	Aantal handelspanden volgens grootte						Onbekend
	0 - 100 m²	101 - 200 m²	201 - 400 m²	401 - 800 m²	801 - 1.600 m²	> 1.600 m²	
<b>Directe zone</b>							
Veemarkt (31005A242) [Projectzone]	17	2	3	9	11	3	16
Dokken (31005A37-) [Projectzone]	3	4	2	2	7	1	14
Stubbekwartier (31005A11-)	7	1	1	1	-	1	25
Kristus-Koning (31005A122)	7	1	-	1	1	-	19
Sint-Pieters - Wijnenberg (31005A201)	16	1	-	1	1	-	26
Sint-Pieters - Zeveneke (31005A22-)	2	-	2	1	-	-	4
Sint-Jozef (31005A301)	4	-	2	3	1	-	14
Fort Lapin (31005A312)	11	-	3	7	1	-	15
Bommelbeek (31005A323)	-	-	1	-	-	-	1
Noorwegse Kaal (31005A334)	1	-	-	-	1	-	2
<b>Totaal directe zone</b>	<b>68</b>	<b>9</b>	<b>12</b>	<b>22</b>	<b>23</b>	<b>5</b>	<b>136</b>
<b>Gemiddelde directe zone</b>	<b>8</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>14</b>
<b>Indirecte zone</b>							
Ten Berge (31005A391)	-	-	-	-	-	-	-
Kruisabele (31005A342)	-	-	-	-	-	-	2
Koolkerke-Zuid-Oost (31005D112)	2	-	-	-	-	-	5
Koolkerke-Verspreide Bewoning (31005D09-)	-	-	-	-	-	-	-
Koolkerke-Centrum (31005D00-)	1	1	-	-	-	-	4
Rombauts - Wijk (31005D011)	1	-	-	-	-	-	4
Blauw Huis (31005E312)	7	1	-	-	-	-	6
Dampoort (31005E301)	1	-	-	-	-	-	4
Putterie (31005A423)	1	-	-	-	1	-	5
Sint-Gillis (31005A701)	26	5	4	-	-	-	53
Canadabrug (31005A101)	6	-	1	-	-	-	7
Sint-Pieters - Molen (31005A211)	2	1	1	-	1	-	7
Az Sint-Jan (31005A2MA)	2	-	-	-	-	-	2
Duivenslag (31005A232)	1	-	-	-	-	-	1
Blauwe Toren (31005A2PA)	-	-	-	-	-	-	2
Industriepark (31005A671)	3	3	8	3	11	6	30
Sint-Jozef Kliniek (31005A723)	12	-	-	-	-	-	16
Wagwelwater (31005H170)	1	1	3	2	2	-	13
<b>Totaal indirecte zone</b>	<b>66</b>	<b>12</b>	<b>17</b>	<b>5</b>	<b>15</b>	<b>6</b>	<b>161</b>
<b>Gemiddelde indirecte zone</b>	<b>9</b>	<b>3</b>	<b>6</b>	<b>3</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>19</b>
<b>Marktgebied</b>							
<b>Totaal marktgebied</b>	<b>134</b>	<b>21</b>	<b>29</b>	<b>27</b>	<b>38</b>	<b>11</b>	<b>297</b>
<b>Gemiddelde marktgebied</b>	<b>8</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>16</b>



**BU  
UR**  
Part of Sweco

**CITY**   
STRATEGIC CITY MANAGEMENT