



Vlaanderen
is open ruimte

**LANDINRICHTING
VELDGEBIED BRUGGE**

**Randstedelijk Gebied Brugge
Groene fietsgordel Brugge**

Eindvoorstel van inrichtingsplan

VLM regio West – 10 MAART 2009

LANDINRICHTING VELDGEBIED BRUGGE

Randstedelijk Gebied Brugge Groene fietsgordel Brugge Eindvoorstel van inrichtingsplan

COLOFON

Uitvoerder:

Vlaamse Landmaatschappij
Regio West
Velodroomstraat 28
8200 Brugge
Tel: 050 45 81 00

www.vlm.be

Opdrachtgever:

Departement Omgeving
Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning
en Projecten
Koning Albert II-laan 19 bus 12
1210 Brussel
Tel.: 02 553 91 92

www.omgevingvlaanderen.be

Redactie:

Liesbeth Gellinck, projectleider

liesbeth.gellinck@vlm.be

Coverfoto: Can Stock Photo's, 2009

Datum rapport: 10 maart 2009

Status/revisie: eindversie

**Veldgebied Brugge
Inrichtingsproject landinrichting
Randstedelijk Gebied Brugge
Eindvoorstel van inrichtingsplan
Groene fietsgordel Brugge**

Voorwoord

Voor u ligt het eindvoorstel van het inrichtingsplan 'Groene fietsgordel Brugge'. Dit inrichtingsplan is het eerste inrichtingsplan binnen het inrichtingsproject landinrichting Randstedelijk Gebied Brugge van het landinrichtingsproject Brugse Veldzone – Veldgebied Brugge. Het werd opgemaakt met als doel de open ruimte gordel rond Brugge beter in te richten. In dit inrichtingsplan ligt het accent op de inrichting van een groene fietsgordel rond Brugge en de groene aanlooproutes vanuit de omliggende centra Zedelgem, Oostkamp, Oedelem, Sijsele en Zuienkerke.

Dit inrichtingsplan is tot stand gekomen na het overleggen met heel wat instanties en door de belangrijkste partners bij het project te bevragen. Bij de bevraging is telkens rekening gehouden met de hoofddoelstellingen die het planprogramma formuleerde voor het Randstedelijk Gebied Brugge. Het inrichten van de open ruimte gordel rond Brugge staat hierbij centraal. Onze bevraging ging uit van de wensen van de partners op het gebied van het functionele en het recreatieve fietsverkeer, de landschappelijke versterking van de omgeving en de multifunctionele inrichting die zo eigen is aan landinrichting.

Belangrijk is dat dit plan ingaat op de voorstellen van partners en niet vertrekt van een eigen concept. Voor de achtergrondinformatie werd beroep gedaan op de talrijke studies uit het onderzoek van het landinrichtingsproject.

Dit document is door de betrokken gemeenten en de bestendige deputatie geadviseerd. Er werd een kennisgeving georganiseerd door het document op de website te plaatsen en dit via de communicatiekanalen in de gemeente kenbaar te maken.

Na de adviesperiode zijn de opmerkingen van de betrokken gemeenten en de bestendige deputatie in het rapport beschreven en is het inrichtingsplan aangepast. Het eindvoorstel van inrichtingsplan wordt na goedkeuring in de planbegeleidingsgroep ter advies aan de Commissie voor Landinrichting bezorgd, waarna het aan de minister voor leefmilieu ter goedkeuring wordt voorgelegd.

We hebben er voor gekozen om een nieuwe planeffectenmethode toe te passen op dit inrichtingsplan. Dit zorgt ervoor dat ook de effecten van het project meegenomen worden in de opbouw van het document. Het volledig afgewerkte document wordt hierdoor wel een omvangrijke bundel.

Als bijlage vindt u 8 overzichtkaarten en 4 detailkaarten.

Ik wens u veel leesplezier en hoop dat de voorgestelde maatregelen op uw goedkeuring kunnen rekenen.

Liesbeth Gellinck en projectteam

Inhoudsopgave

VOORWOORD	2
1 INLEIDING	5
1.1 Situering	5
1.2 Regelgeving	6
1.3 Het Landinrichtingsproject Brugse Veldzone - Veldgebied Brugge	6
1.4 Procedure en Adviezen	7
1.1.1 Advies gemeente Beernem	7
1.1.2 Advies stad Brugge	8
1.1.3 Advies gemeente Damme	8
1.1.4 Advies gemeente Oostkamp	9
1.1.5 Advies gemeente Zedelgem	9
1.1.6 Advies gemeente Zuienkerke	9
1.1.7 Advies bestendige deputatie van de provincie West-Vlaanderen	9
1.1.8 Ter inzage legging	10
1.5 Eindvoorstel van inrichtingsplan	10
2 GEBIEDSANALYSE / PROJECTSITUERING	11
2.1 Projectsituering	11
2.2 Juridisch en beleidsmatig kader	12
2.2.1 Overzicht relevante randvoorwaarden	13
2.2.2 Ruimtelijke ordening	17
2.2.3 Bodem	29
2.2.4 Water	30
2.2.5 Natuur	33
2.2.6 Bos	36
2.2.7 Landschap en cultuurhistorie	37
2.2.8 Archeologie	39
2.2.9 Landbouw	39
2.2.10 Recreatie	41
2.2.11 Jacht	42
2.2.12 Milieubeleid en MER	43
2.2.13 Mobiliteit	48
2.2.14 Overige randvoorwaarden	50
2.3 Bestaande situatie en autonome ontwikkelingen	54
2.3.1 Landschapsgenese en bodem	54
2.3.2 Water	55
2.3.3 Archeologie:	56
2.3.4 Landschap en cultuurhistorie	57
2.3.5 Landbouw	59
2.3.6 Natuur en bos	62
2.3.7 Recreatie	64
2.3.8 Mobiliteit en verkeer	65
2.3.9 Samenvatting bestaande situatie	66
2.3.10 Autonome en te verwachten ontwikkelingen- samenvatting	67
2.3.11 Knelpunten en bedreigingen - samenvatting	67
2.3.12 Kwaliteiten en kansen - samenvatting	67
3 PROJECTBESCHRIJVING	69
3.1 Doelstellingen	69
3.2 Inrichtingsconcept	69
3.2.1 Algemeen inrichtingsconcept	69
3.2.2 Inrichtingsconcept deelgebied Ver - Assebroek - Steenbrugge	71
3.2.3 Inrichtingsconcept deelgebied Steenbrugge - Tillegem	72
3.2.4 Inrichtingsconcept deelgebied Tillegem - Bloemendale	73
3.2.5 Inrichtingsconcept deelgebied Bloemendale - Sint-Pietersplas	73
3.2.6 Inrichtingsconcept deelgebied Damme - Ryckevelde	74
3.3 Maatregelen	75
3.3.1 Deelgebied Ver - Assebroek - Steenbrugge	75
3.3.2 Deelgebied Steenbrugge - Tillegem	83

3.3.3	Deelgebied Tillegem – Bloemendale	88
3.3.4	Deelgebied Bloemendale – Sint-Pietersplas	91
3.3.5	Deelgebied Damme – Ryckvelde	94
3.4	Kostenraming en raming benodigde grondverwerving	100
4	BESCHRIJVING EN BEOORDELING VAN EFFECTEN	107
4.1	Inleiding	107
4.2	Ingreep-effectschema	107
4.3	Effecten per discipline	110
4.2.1.	Bodem	110
4.2.2.	Water	111
4.2.3.	Flora en fauna	111
4.2.4.	Landschap en cultuurhistorie	112
4.2.5.	Archeologie	112
4.2.6.	Landbouw	113
4.2.7.	Recreatie	115
4.2.8.	Mobiliteit	116
4.2.9.	Mens en maatschappij	117
5	MONITORING	119
6	UITVOERINGSPROGRAMMA EN FINANCIERINGSPLAN	120
6.1	Uitvoeringsprogramma	120
6.2	Financieringsplan	126
7	REFERENTIELIJST	138

Kaartenbijlage:

- Kaart 1: Ruimtelijke ordening
- Kaart 2: Oppervlaktewater
- Kaart 3: Natuur en bos
- Kaart 4: Landschap
- Kaart 5: Landbouw
- Kaart 6: Fietsmobiliteit
- Kaart 7: Visie
- Kaart 8: Knelpunten
- Kaart 9: Fietslink Ver-Assebroek - Steenbrugge
- Kaart 10: Fietslink Steenbrugge – Bloemendale
- Kaart 11: Fietslink Bloemendale- Ryckvelde
- Kaart 12: Fietslink Damme-Ryckvelde

1 Inleiding

1.1 Situering

Het planprogramma Brugse Veldzone –Veldgebied Brugge voorziet voor het Randstedelijk Gebied Brugge 9 mogelijke inrichtingsplannen die de doelstellingen van het planprogramma uitvoeren. De hoofddoelstelling is een gepaste inrichting van de open ruimte gordel rond Brugge zodat een economische meerwaarde gerealiseerd wordt.

Om deze economische meerwaarde met feiten en cijfers te staven, heeft de VLM in het kader van het Europees Project 'Value' een studie uitbesteed. De Universiteit Gent begeleidt de VLM in het nagaan van de economische waarde van de inrichtingsplannen landinrichting.

Het Europees project 'Value' loopt van 2008 tot 2012. Bepaalde ingrepen in de inrichtingsplannen kunnen genieten van een medefinanciering door Europa. De economische waardering van de inrichtingsmaatregelen kan een indicatie geven over de te maken keuzes in de regio Brugge.

Bij de start van het project werd er gepeild naar de verwachtingen van de verschillende partners in het project, de Vlaamse overheidsdiensten, de Provincie West-Vlaanderen en de gemeenten. In het voorjaar van 2008 werd het project aan de leden van de planbegeleidingsgroep toegelicht en gepeild naar de verwachtingen.

Op 11 september 2008 kwam de planbegeleidingsgroep Randstedelijk Gebied voor de eerste maal samen.

De planbegeleidingsgroep besliste om op korte termijn een eerste inrichtingsplan op te maken. Dit inrichtingsplan, Groene fietsgordel Brugge, heeft als hoofddoel de gordel rond Brugge in te richten voor het fietsverkeer.

Kenmerkend voor dit inrichtingsplan is dat het zich richt op een beperkt aantal uitgesproken thema's en dat het niet de pretentie heeft om voor een bepaalde strak afgebakende projectperimeter een volledig inrichtingsconcept naar voor te schuiven. Het betreft hier dan ook een 'thematisch inrichtingsplan' dat gericht een aantal thema's wenst aan te pakken. Het hoofdthema is het vormen van groene fietslinken zodat een fietsgordel rond Brugge gevormd wordt, samen met een aantal aanlooproutes vanuit de omliggende dorpen en de verbinding naar het centrum van de stad. Het doel is zowel het woon-werkverkeer per fiets vlotter te laten verlopen als het aantrekkelijk maken van de groene gordel voor de fietsrecreant.

Dit inrichtingsplan is een eerste stap in het proces te einde de totaal visie voor de regio, zoals opgenomen in het planprogramma te helpen realiseren. In de loop van de komende jaren kunnen op initiatief van de planbegeleidingsgroep nog andere inrichtingsplannen worden opgemaakt of andere initiatieven genomen om zo tot een geïntegreerd geheel van maatregelen te komen.

Tot slot dient hier te worden weergegeven dat dit inrichtingsplan tot stand gekomen is door middel van de methode van het evaluerend ontwerpen. Hierbij worden inrichtingsmaatregelen voorgesteld en afgetoetst aan hun haalbaarheid en wenselijkheid.

De meeste voorstellen zijn gebaseerd op de vragen vanuit de betrokken gemeentebesturen, het Regionaal Landschap Houtland, het Provinciebestuur West-Vlaanderen en de doelgroepen. De basis om deze voorstellen af te toetsen is uiteraard het goedgekeurde planprogramma. Dit inrichtingsplan neemt heel wat elementen mee uit de inrichtingsplannen die het planprogramma voorstelde voor het Randstedelijk Gebied Brugge.

1.2 Regelgeving

Het decreet van 21 december 1988

De wettelijke basis voor landinrichting wordt gegeven door de artikelen 6bis en 11 tem 14 van het decreet van 21 december 1988 houdende de oprichting van de Vlaamse Landmaatschappij zoals aangevuld met het decreet van 22 november 1995 en gewijzigd bij decreten van 8 december 2000, 19 juli 2002, 7 mei 2004 en 19 mei 2006.

Het besluit van de Vlaamse Regering van 28 mei 2004

Het voorliggend inrichtingsplan werd opgemaakt in toepassing van het besluit van de Vlaamse regering van 28 mei 2004 betreffende de procedure tot opmaak van landinrichtingsplannen en houdende de opheffing van het besluit van de Vlaamse regering van 6 juni 1996 houdende nadere regelen betreffende de landinrichting en houdende de wijziging van het besluit van de Vlaamse regering van 17 maart 1998 houdende de subsidiëring van de landinrichtingswerken, gewijzigd bij besluit van de Vlaamse Regering van 7 maart 2008 en van 10 oktober 2008. Dit besluit definieert de landinrichtingsplannen, regelt de procedures van adviesverlening en goedkeuring van de plannen.

Het subsidiebesluit

De partners die bijdragen tot de uitvoering van dit inrichtingsplan kunnen daarvoor een tussenkomst van het Vlaamse Gewest bekomen conform het besluit van de Vlaamse Regering van 17 maart 1998 houdende subsidiëring van de landinrichtingswerken, gewijzigd bij besluit van de Vlaamse Regering van 28 mei 2004 en van 10 oktober 2008. De subsidiëring van landinrichtingswerken uitgevoerd door gemeenten of provincies wordt nader bepaald bij Ministerieel besluit van 12 april 2006 houdende subsidiëring van landinrichtingswerken uitgevoerd door gemeenten of provincies.

1.3 Het Landinrichtingsproject Brugse Veldzone - Veldgebied Brugge

Het Veldgebied Brugge bestaat uit 4 inrichtingsprojecten landinrichting:

- Randstedelijk gebied Brugge
- Mobiliteitsas Gent-Brugge-Zeebrugge
- Veldgebied Jabbeke-Wingene
- Bulskampveld

Het planprogramma voor deze inrichtingsprojecten werd op 14 september 2007 goedgekeurd door de Vlaamse regering. De planbegeleidingsgroepen Randstedelijk Gebied Brugge en Veldgebied Jabbeke-Wingene werden opgericht op 24 juni 2008. De twee overige planbegeleidingsgroepen zijn in oktober en november 2008 opgericht.

Voor het Randstedelijk Gebied Brugge is een aantal mogelijke inrichtingsplannen voorzien met een gezamenlijk budget van 4, 5 miljoen euro landinrichtingssubsidies.

Het Randstedelijk Gebied Brugge overlapt met de Mobiliteitsas Gent-Brugge-Zeebrugge, waarvoor een budget subsidie landinrichting van 3 miljoen euro ontsnipperende maatregelen is voorzien.

Het goedgekeurde planprogramma wordt uitgevoerd via de opmaak van inrichtingsplannen. Deze inrichtingsplannen worden voorbereid door de VLM en gestuurd door de verschillende planbegeleidingsgroepen.

In de vergadering van de planbegeleidingsgroep wordt tevens overleg gepleegd omtrent open ruimte thema's.

Dit rapport omvat het eerste inrichtingsplan in het kader van het inrichtingsproject Randstedelijk Gebeid Brugge namelijk het inrichtingsplan 'Groene fietsgordel Brugge'.

1.4 Procedure en Adviezen

Procedure

Het inrichtingsplan wordt ingevolge de regelgeving opgemaakt door de Vlaamse Landmaatschappij, onder begeleiding van de planbegeleidingsgroep die door de Vlaamse minister bevoegd voor landinrichting werd opgericht op 24 juni 2008.

Dit inrichtingsplan wordt, conform de regelgeving onderworpen aan een adviesprocedure. Deze adviezen kunnen het inrichtingsplan aanvullen of bijsturen.

In aanloop tot de officiële adviesprocedure werd bij de opmaak van dit voorstel van inrichtingsplan 'Groene fietsgordel Brugge' heel wat voorbereidend overleg gepleegd met betrokken particulieren, instanties en gemeenten. Daarna werden ontwerpversies van dit inrichtingsplan voorgelegd aan de planbegeleidingsgroep teneinde tot een goed voorstel te komen.

De adviesprocedure van dit inrichtingsplan startte met de kennisgeving van het inrichtingsplan aan de Commissie voor Landinrichting op 9 januari 2009. Het ontwerp van inrichtingsplan 'Groene fietsgordel Brugge' is onderworpen aan het advies van de Deputatie van de provincie West-Vlaanderen en de gemeenteraad van de volgende betrokken gemeenten: Stad Brugge, Beernem, Oostkamp, Zedelgem, Zuienkerke, Damme en Jabbeke.

Tegelijk is het inrichtingsplan kenbaar gemaakt aan de bevolking via de VLM-website.

Op basis van de adviezen maakte de Vlaamse Landmaatschappij onder begeleiding van de planbegeleidingsgroep het eindvoorstel van inrichtingsplan op. Dit wordt geadviseerd door de Commissie voor Landinrichting, waarna het, bij positief advies, ter goedkeuring aan de minister bevoegd voor landinrichting wordt bezorgd.

Adviezen

1.1.1 Advies gemeente Beernem

De gemeenteraad van Beernem heeft in haar vergadering van 17 februari 2009 advies uitgebracht over het inrichtingsplan. De gemeenteraad adviseert het inrichtingsplan gunstig, mits volgende aanpassingen:

- de voorgestelde maatregelen (opmaak streefbeeld, grondverwerving, inrichting en beveiliging kruisingen) die voorgesteld zijn voor de trambedding dienen verlengd te worden vanaf de Oude trambedding tot en met de Parochieweg te Oedelem
- bij de maatregel voorgesteld onder de fietslink Abdij van Male tot Vliegend Paard verloopt de fietsverbinding tussen het LTI en de Oude Trambedding best via het dubbelrichtingsfietspad langs de Bruggestraat en de fietsoversteek ter hoogte van het Vliegend Paard. Eventueel kan een rechtstreekse verbinding gemaakt worden vanaf de Bruggestraat naar de Oude Trambedding langs een bestaande dreef tussen de woningen 271a en 279.

De gemeenteraad gaat principieel akkoord met het geraamde bedrag voor de gemeente Beernem en de haar toebedeelde taak (inrichten kruispunt Zandgrachtstraat-Parochieweg).

1.1.2 Advies stad Brugge

Het schepencollege van Brugge heeft op 6 februari 2009 zijn advies uitgebracht op het inrichtingsplan. Het inrichtingsplan werd tevens voorgelegd aan het BEREK (commissieleden van de gemeenteraad) op 18 februari 2009.

Het inrichtingsplan wordt gunstig geadviseerd mits volgende bemerkingen of aanvullingen:

- Brugge stelt voor om de fietslink Tillegem-Wulgenbroeken (Chartreuse) op te nemen in het inrichtingsplan;
- Brugge vraagt het voorstel om de fietslink Bloemendale wijk-AZ sint-Jan via een brug aan de expressweg te voorzien af te wegen t.o.v. het voorstel om aan te sluiten op een nieuwe brug ter hoogte van de aanleg van een 3^e spoor.
- Brugge stelt voor het gebied Bloemendale ruimer recreatief te ontsluiten dan enkel de fietsdoorgang
- Algemeen stelt Brugge voor het landbouwlandschap meer naar waarde te schatten

Het schepencollege engageert zich om het gevraagde stadsaandeel van 1.153.294,85 euro te dragen en voegt een tabel toe met de verdeling over de jaren van dit budget en de uitvoering van het project.

1.1.3 Advies gemeente Damme

De gemeenteraad van Damme heeft het inrichtingsplan in haar vergadering van 26 februari 2009 besproken. De gemeenteraad adviseert het inrichtingsplan gunstig, mits volgende aanpassingen worden opgenomen:

- De fietslink Damme-Abdij van Male langs de Maleleie enkel aan te leggen op het gedeelte tussen de Vierschaerestraat en de Moerkerkse steenweg. Voor het overig gedeelte de bestaande wegenis en het fietspad langs de Vivensteenweg te volgen, mits het verkeersveiliger maken van de oversteken.
- Het fietspad langs de Dammesteenweg te verbeteren (ipv nieuw pad langs de Maleleie)
- Het fietspad langs de Dudzeelse steenweg aanleggen, zodat het aansluit op het fietspad naar Brugge.
- De beplanting langs de Oude Slusedijk te schrappen vanwege plaatsgebrek en de beplanting langs de Zuidijk in overleg met de landbouwsector te plaatsen
- De picknickplaats aan te leggen op de parking Damme –Oost.
- De plannen in nauw overleg met het gemeentebestuur Damme op te maken.
- De teksten mbt beschrijving huidige situatie aan te passen

De gemeenteraad kan niet akkoord gaan met de aanleg van een brug over de Damse vaart ter hoogte van het Fort van Beieren.

De gemeenteraad voorziet in haar begroting de nodige kredieten voor de uitvoering van de voorgestelde maatregelen van 2010 tot 2014.

1.1.4 Advies gemeente Oostkamp

De gemeenteraad van Oostkamp heeft het inrichtingsplan in haar vergadering van 19 februari 2009 besproken. De gemeenteraad adviseert het inrichtingsplan principieel positief.

1.1.5 Advies gemeente Zedelgem

Het schepencollege van Zedelgem heeft het inrichtingsplan besproken in haar vergadering van 2 maart 2009. Het schepencollege adviseert het inrichtingsplan positief.

1.1.6 Advies gemeente Zuienkerke

Het schepencollege van Zuienkerke heeft het inrichtingsplan geadviseerd. Dit advies is in de gemeenteraad van 26 februari 2009 bekrachtigd.

De gemeente Zuienkerke ervaart het project als positief, maar vraagt aandacht voor de moderne landbouwbedrijven in de groene gordel. Hierbij vraagt men om een positief signaal te geven aan de landbouw en bijvoorbeeld infoborden te plaatsen aan de landbouwbedrijven met uitleg over de bedrijfsvoering.

Zuienkerke gaat akkoord met de voorgestelde maatregelen omtrent het landschapsherstel van de Blankenbergse dijk op haar grondgebied.

1.1.7 Advies bestendige deputatie van de provincie West-Vlaanderen

De bestendige deputatie van de provincie West-Vlaanderen heeft in haar vergadering van 12 februari 2009 het inrichtingsplan geadviseerd.

Het advies is positief mits een aantal inhoudelijke opmerkingen:

- De relatie tussen het voorgestelde concept en de effectief voorgestelde maatregelen is niet altijd duidelijk. De provincie vraagt dit aan te passen.
- De provincie vraagt de nieuwe tracés tov het recreatief of utilitair fietsverkeer beter te onderbouwen
- De provincie vraagt om storende elementen in het geschetste beleidskader aan te passen
- De provincie vraagt de bestaande situatie van de verschillende thema's op een evenwichtige manier te beschrijven
- De provincie is van oordeel dat het aanleggen van vrijliggende fietspaden langsheen wegen die niet gecatalogeerd staan als lokale weg en die niet opgenomen zijn in het utilitair fietsnetwerk niet verenigbaar is met het mobiliteitsbeleid. (maatregel 1.4, 1.5 en 3.2)
- De provincie wenst zelf zoveel mogelijk uitvoerder te zijn van de projectonderdelen op haar domein: op de Abdijenroute, in het provinciaal domein Tillegembos, het PIDO en het Fort van Beieren. Ze vraagt maatregel 1.11, 2.2, 3.1 zelf te mogen uitvoeren en te beheren.
- De provincie vraagt om twee bijkomende maatregelen op te nemen: de herinrichting van de Abdijenroute tussen Sijsele en Steenbrugge; de aanleg van een fietsverbinding tussen de Heidelbergstraat en het domein Tillegem, inclusief de mogelijke uitbreiding van het domein Tillegem thv het PIDO en de aanleg van een fietsverbinding tussen het domein Tillegem en Tudor.
- De provincie meldt dat er nog wijzigingen kunnen optreden in de voorziene maatregelen omtrent het Fort van Beieren en de Blankenbergse dijk

- De provincie vraagt het aandeel Europese medefinanciering conform de geldende afspraken te verdelen over de betrokken lokale en Vlaamse partners
- De provincie acht het totale kostenplaatje hoog en vraagt de prioriteit van deze maatregelen tov de andere mogelijke inrichtingsplannen en inrichtingsprojecten in het Veldgebied Brugge te herbekijken
- De provincie vraagt een correcte kostenraming van de voorgestelde maatregelen, in het bijzonder in verband met het project 'Forten en Linies in grensbreed perspectief'.

Voorgestelde opmerkingen omtrent de maatregelen:

- Alternatief van Waggelwaterbrug voor fietsbrug N31 Bloemendale-AZ-Sint-Jan
- Betere onderbouwing zones voor landschapsherstel
- Betere onderbouwing vanuit Europees project Value
- Toelichting welk deel van de Assebroekse meersen wordt ingericht
- Totaalconcept voor inrichting archeologische site Assebroek
- Aanpassen inrichtingsconcept picknickplaatsen aan concept provincie voor groene assen
- Fietsverbinding Lac van Loppem-Torhoutsesteenweg schrappen
- Fietslink Bloemendale wijk-Az Sint-Jan afwegen tov plaatsen brug ter hoogte van Speienschluis
- Fietslink Warandeburg-Dampoort: geen inzet van middelen landinrichting
- Onverhard laten bospad Ryckevelde

1.1.8 Ter inzage legging

Voor verenigingen, bedrijven, organisaties en burgers werd het inrichtingsplan ter inzage gelegd in de kantoren van de Vlaamse Landmaatschappij (Velodroomstraat 28, 8200 Sint-Michiels) van 12 januari tot en met 16 februari. Op de website van de Vlaamse Landmaatschappij werd het ontwerp inrichtingsplan ter beschikking gesteld. Op die manier konden de betrokkenen eventuele opmerkingen, aanvullingen of suggesties aan het projectsecretariaat overmaken.

Op de website en in gemeentebladen van de betrokken gemeenten werd deze mogelijkheid bekend gemaakt. 7 suggesties en aanvullingen werden ontvangen.

1.5 Eindvoorstel van inrichtingsplan

Het eindvoorstel van inrichtingsplan werd opgemaakt aan de hand van de adviezen bekomen tijdens de adviesprocedure, de opmerkingen en suggesties ontvangen naar aanleiding van de ter inzake legging en na de beslissing van de planbegeleidingsgroep in haar vergadering van 5 maart 2009. De planbegeleidingsgroep besliste het inrichtingsplan aan te passen op volgende punten:

- Fietslink Chartreuse: de VLM en ANB als uitvoerende instantie toe te voegen voor de grondverwerving en de uitvoering van de maatregel
- Het herstel van het bospad Ryckevelde te laten medefinancieren door Europa en de herinrichting tot de Bruggesteenweg door te trekken (op grondgebied Beernem)
- De aanleg van een fietspad langs de oever van de Maleleie goed te overwegen in functie van het waterbeheer, de landschappelijke impact en de grondverwerving.

2 Gebiedsanalyse / Projectsituering

2.1 Projectsituering

Brugge als provinciehoofdstad van West-Vlaanderen fungeert in noord West-Vlaanderen als werkgelegenheidspool en huisvest een groot aantal scholen. Op een relatief kleine afstand rond Brugge liggen een aantal secundaire kernen zoals Oostkamp, Zedelgem, Damme, Sijsele, Jabbeke, Varsenare, Zuienkerke, ... Naar Vlaamse normen kenmerkt de tussenregio zich door een aantal nog belangrijke openruimte gebieden met een hoge landschappelijke waarde. Een aantal van deze gebieden hebben een belangrijk landbouwgebruik, andere hebben een meer natuurlijk invulling.

Tal van mobiliteitsinfrastructuren verbinden Brugge en haar omliggende regio met de rest van Vlaanderen, de Kust, ... Hierbij gaat het om de autosnelwegen E40 & E403, de kanalen Brugge - Zeebrugge, Brugge – Gent, de spoorlijnen bv. Kust – Brussel, Brugge – Kortrijk, ... De regio is verder ontsloten door een aantal belangrijke en veel gebruikte steenwegen die Brugge verbinden met de omliggende gemeenten. Deze infrastructuur geeft aanleiding tot het ontstaan van een aantal mobiliteitsknelpunten voor de fietsers. Naast infrastructuur voor de wagen deed de stad Brugge, de buurgemeenten en de Provincie West-Vlaanderen reeds heel wat inspanningen inzake de uitbouw van een kwaliteitsvol fietsnetwerk zowel recreatie als functioneel.

Het project situeert zich in de randstedelijke open ruimte (groene gordel) rond Brugge. Het projectgebied omvat een aantal her te waarden en te ontwikkelingen recreatieve fietsinfrastructuren en een aantal hiermee samenhangende landschappen waarin wordt gestreefd naar landschapsherstel en natuurinrichting. Een echte projectgrens is hierbij niet afgebakend, maar alle voorgestelde maatregelen situeren zich binnen de perimeter van het Randstedelijk Gebied Brugge, en sluiten aan bij het thema recreatief of utilitair fietsen en het inrichten van de omgeving van deze fietslinken. Dit project wil na realisatie bijdragen tot een betere en kwalitatievere ontsluiting voor functioneel als het recreatief fietsverkeer, het oplossen van een aantal mobiliteitsknelpunten en een aantrekkelijk en kwaliteitsvol landschappelijke omgeving. Verder in dit rapport kan een meer gedetailleerde beschrijving van de projectinhoud worden teruggevonden.



Figuur 1: Projectsituering

2.2 Juridisch en beleidsmatig kader

Het volledig en correct in beeld brengen van relevante juridische en beleidsmatige randvoorwaarden is een belangrijke vereiste om tot een goede evaluatie van het plan te komen.

Door middel van een tabel wordt aangegeven welke randvoorwaarden zijn onderzocht op hun relevantie en in welke paragraaf zij verder inhoudelijk worden besproken.

Voor de beschrijving van het juridisch en beleidsmatig kader is gekozen om de beschrijving te beperken tot het essentiële, m.a.w. na afweging werden alleen de elementen weerhouden die verband houden met de voorgestelde maatregelen in dit inrichtingsplan. Dit hoofdstuk heeft dan ook niet de pretentie een volledige beschrijving van elk juridisch en beleidsmatig kader weer te geven.

2.2.1 Overzicht relevante randvoorwaarden

Onderstaande tabel geeft een overzicht van juridische en beleidsmatige randvoorwaarden waarvan de relevantie voor het project en het projectgebied werd bekeken. Juridische en beleidsmatige randvoorwaarden die relevant werden geacht (☒) worden nader besproken; de laatste kolom geeft aan in welke paragraaf dit gebeurt. Randvoorwaarden die niet relevant werden geacht (☐) komen verder niet meer aan bod.

Tabel 1: juridische en beleidsmatige randvoorwaarden

Juridische en beleidsmatige randvoorwaarden	Relevant	Bespreking van de relevantie	Verwijzing
RUIMTELIJKE ORDENING			2.2.2.
Bestemmingen, voorschriften en vergunningen			
▪ Gewestplan	☒	Algemeen relevant	A.1.
▪ Herbevestigde gebieden van het gewestplan	☒	Het projectgebied grenst aan herbevestigd agrarisch gebied en kent een beperkte overlap.	A.2
▪ Bijzondere plannen van aanleg (BPA's) en algemene plannen van aanleg (APA's)	☒	De BPA's Messeem, Schaapsklauw, Kraainest, Foreyst Noord, Domein Tudor, Ter Dennen, Sint-Trudostraat Oost en Maleleie liggen in het projectgebied	A.3.
▪ Ruimtelijke uitvoeringsplannen (RUP's)	☒	Het projectgebied vertoont voor een gedeelte een overlap met de Gewestelijke RUP's Chartreuse en Assebroekse Meersen tot Bergbeekvallei.	A.4.
▪ Stedenbouwkundige verordeningen	☒	Stedenbouwkundige verordening van de stad Brugge en de andere betrokken gemeenten relevant voor uitvoering van bepaalde werken.	B.
▪ Stedenbouwkundige vergunning	☒	Relevant voor de uitvoering van bepaalde werken.	B.
Ruimtelijke structuurplannen			C
▪ Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen	☒	Algemeen relevant	C.1.
▪ Provinciale ruimtelijke structuurplannen	☒	Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen	C.2.
▪ Gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen	☒	Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Brugge, Damme, Beernem, Oostkamp, Zuienkerke.	C.3.
Overige ruimtelijke visies en plannen	☒	Afbakening van het regionaalstedelijk gebied Brugge, visie landbouw, natuur, landschap en recreatie van Buitengebiedregio Veldgebied Brugge-Meetjesland	C.1.
BODEM			2.2.3.
Decreet betreffende de voorkoming en het beheer van afvalstoffen			A.
▪ Voorwaarden m.b.t. bagger- en ruimingsspecie en uitgraven bodem	☒	Relevant bij het ruimen van de grachten Blankenbergse dijk	
Decreet betreffende de bodemsanering en de bodembescherming			B.

Juridische en beleidsmatige randvoorwaarden	Relevant	Bespreking van de relevantie	Verwijzing
▪ Voorwaarden en procedures m.b.t. grondverzet	<input checked="" type="checkbox"/>	Relevant bij grondverzet	
▪ Bodemattest	<input checked="" type="checkbox"/>	Relevant bij overdracht van gronden	
▪ Gebruiksbeperkingen en voorzorgsmaatregelen bij verontreinigde gronden	<input checked="" type="checkbox"/>	Relevant bij grondverzet	
Erosiebesluit			
▪ Tegengaan bodemerosie / erosiebestrijdingsplannen	<input type="checkbox"/>		
GROND- EN OPPERVLAKTEWATER			2.2.4
Decreet integraal waterbeleid			A.
▪ Bekkenbeheerplannen en Deelbekkenbeheerplannen	<input checked="" type="checkbox"/>	bekken Brugse polder, deelbekkenbeheerplan van Oudelandpolder van Blankenberge, Zwinstreek, Damse polder en Kerkebeek-Sint-Trudodeledeke	A.
▪ Overstromingsgebieden / oeverzones	<input checked="" type="checkbox"/>	Kerkebeek te Sint-Michiels	A.
▪ Watertoets	<input checked="" type="checkbox"/>	Relevant voor de vergunningsplichtige werken	B.
Wet op de onbevaarbare waterlopen			C.
▪ Machtiging voor het werken aan waterlopen	<input checked="" type="checkbox"/>	Relevant voor de Maleleie	C.
Decreet houdende maatregelen inzake het grondwaterbeheer			
▪ Bescherming waterwingebieden	<input type="checkbox"/>		
▪ Grondwaterwinning	<input type="checkbox"/>		
Subsidie besluit voor Polders en Wateringen			D
Decreet houdende de bescherming van water tegen de verontreiniging van nitraten uit agrarische bronnen (Mestdecreet)			F
▪ Bemestingsnormen	<input checked="" type="checkbox"/>		
NATUUR			2.2.5
Decreet betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu (Natuurdecreet)			A.
▪ Standstill / Zorgplicht	<input checked="" type="checkbox"/>		A.1.
▪ VEN	<input checked="" type="checkbox"/>		A.2.
▪ Speciale beschermingszones	<input checked="" type="checkbox"/>		A.3.
▪ Beschermd soorten	<input checked="" type="checkbox"/>		
▪ Natuurrichtplan	<input type="checkbox"/>		
▪ Wijzigen van vegetaties en kleine landschapselementen	<input checked="" type="checkbox"/>		A.4.
▪ Vlaamse of erkende reservaten	<input checked="" type="checkbox"/>		A.5.
▪ Regionale landschappen	<input checked="" type="checkbox"/>		
Beleidsplannen en/of projecten m.b.t. natuur	<input checked="" type="checkbox"/>	GNOP Brugge, Oostkamp, Beernem, Zedelgem, Damme, Zuienkerke	B.
BOS			2.2.6

Juridische en beleidsmatige randvoorwaarden	Relevant	Bespreking van de relevantie	Verwijzing
Bosdecreet			A.
▪ Criteria Duurzaam Bosbeheer	<input checked="" type="checkbox"/>		
▪ Algemene verbodsbepalingen	<input checked="" type="checkbox"/>		
▪ Ontbossingen	<input checked="" type="checkbox"/>		B
▪ Kappingen	<input checked="" type="checkbox"/>		
▪ Bosbeheerplan	<input checked="" type="checkbox"/>	Ryckvelde, Zuidelijk stadsrandbos Brugge	C
▪ Toegankelijkheid	<input checked="" type="checkbox"/>		D
▪ Bosgroepen	<input checked="" type="checkbox"/>	Houtland	
▪ Bosreservaten	<input type="checkbox"/>	Niet aanwezig	
Veldwetboek			
▪ Bebossing van landbouwgronden	<input type="checkbox"/>	Niet relevant	
LANDSCHAP EN CULTUURHISTORIE			2.2.7
Decreet tot bescherming van monumenten, stads- en dorpsgezichten			A.
▪ Beschermde monumenten	<input checked="" type="checkbox"/>		
▪ Beschermde stads- en dorpsgezichten	<input checked="" type="checkbox"/>	Damse stadswallen, Abdij van Male, Ver Assebroek, Tudor	
Decreet betreffende de landschapszorg			B
▪ Beschermde landschappen	<input checked="" type="checkbox"/>	Assebroekse meersen, fort van beieren, Damme	B.1.
▪ Ankerplaatsen (definitief aangeduid) en erfgoedlandschappen	<input checked="" type="checkbox"/>	Poldergraslanden Damme, ryckvelde, meersen Assebroek, Wulgenbroeken, zuidelijk stadsrandbos, Bloemendaele	B.2.
ARCHEOLOGIE			2.2.8
Decreet houdende bescherming van het archeologisch patrimonium			A.
▪ Meldingsplicht	<input checked="" type="checkbox"/>	Relevant voor bodemingrepen	
▪ Stedenbouwkundige vergunning – advies erfgoedconsulent	<input checked="" type="checkbox"/>	Site Assebroekse meersen	
LANDBOUW			2.2.9
MTR-verordening			A.
▪ Randvoorwaarden m.b.t. ruilen en/of herverkaveling van gronden in landbouwgebruik	<input checked="" type="checkbox"/>	Relevant bij verwerven of ruilen van gronden	
Beleidsplannen en/of projecten m.b.t. landbouw	<input checked="" type="checkbox"/>	Provinciaal beleidsplan voor land- & tuinbouw, Vlaams Programma voor plattelandontwikkeling	B.
RECREATIE			2.2.10.
Beleidsplannen en/of projecten m.b.t. recreatie en toerisme	<input checked="" type="checkbox"/>	Strategisch Beleidsplan toerisme en recreatie in het Brugse ommeland.	A.
JACHT			2.2.11.
Jachtdecreet			A.
▪ Wildbeheereenheden	<input checked="" type="checkbox"/>	WBE Driekoningen, Damme Oost-Kust, T'Boompje, Zoetendaele – De Polders vertonen in meer of mindere mate een overlap met het projectgebied	

Juridische en beleidsmatige randvoorwaarden	Relevant	Bespreking van de relevantie	Verwijzing
▪ Jachtrechten	<input type="checkbox"/>		
MILIEUBELEID EN MER			2.2.12.
Milieubeleidsplannen			A.
▪ Provinciale en gemeentelijke Milieubeleidsplannen	<input checked="" type="checkbox"/>	Provinciaal Milieubeleidsplan West-Vlaanderen, Gemeentelijke milieubeleidsplannen Brugge, Damme, Beernem, Zedelgem.	
Mer-decreet			B.
▪ Mer-(screenings)plicht	<input checked="" type="checkbox"/>	Relevant voor werken in Assebroek	
PLATTELANDSBELEID			
Beleidsplannen en/of projecten m.b.t. plattelandsbeleid	<input checked="" type="checkbox"/>	Navigatieplan voor een vitaal platteland	
MOBILITEIT			2.2.13.
Decreet betreffende de mobiliteitsconvenants			.
▪ Mobiliteitsplannen	<input checked="" type="checkbox"/>	Provinciaal Mobiliteitsplan, Mobiliteitsplan Stad Brugge, Damme, Beernem, Oostkamp, Zedelgem, Zuienkerke.	A.
Beleidsplannen en/of projecten m.b.t. mobiliteit en verkeer	<input checked="" type="checkbox"/>	Projecten in het kader van het Fietsfonds zoals bijvoorbeeld project m.b.t. Oostendse Steenweg en Bruggesteenweg.- module 13	B.
OVERIGE RELEVANTE RANDVOORWAARDEN			2.2.14.
▪ Beheerovereenkomsten	<input checked="" type="checkbox"/>	Toelichting: mogelijk relevant bij het ruilen / herverkavelen van percelen waar beheerovereenkomsten voor zijn afgesloten	
▪ Inrichtingsprojecten	<input checked="" type="checkbox"/>	Landinrichtingsproject Veldgebied Brugge: Mobiliteitsas Gent-Brugge-Zeebrugge	A.
▪ Recht van voorkoop	<input checked="" type="checkbox"/>	Toelichting: eventuele specifieke rechten van voorkoop die een impact hebben op de uitvoering van het project.	
▪ Aanwezigheid van leidingen	<input checked="" type="checkbox"/>	Toelichting: mogelijk relevant in geval van grondwerken in gebieden met omvangrijke leidingstraten (b.v. grote gasleidingen). Relevant voor werken percelen Natuurpunt te Damme.	

In de onderstaande toelichting op de tabel worden enkel die randvoorwaarden opgenomen die als relevant zijn aangevinkt. De beschrijving slaat enkel op de omgeving van de voorgestelde maatregelen en is niet gebiedsdekkend.

2.2.2 Ruimtelijke ordening

A. Bestemmingen, voorschriften en vergunningen (Kaart 1)

A.1. Gewestplan

De Gewestplannen zijn bodembestemmingskaarten die de functies van het volledige grondgebied vastleggen (bv. woongebied, industriegebied, ambachtelijke zone, agrarisch gebied, ...). De bestemmingen van het gewestplan zijn het belangrijkste criterium voor het al dan niet toestaan van een stedenbouwkundige vergunning. Ze blijven gelden zolang ze niet vervangen worden door recente bestemmingsplannen zoals ruimtelijke uitvoeringsplannen.

Volgens het oorspronkelijk gewestplan zijn er in het projectgebied verschillende bestemmingen:

Een groot gedeelte van de voorgestelde maatregelen overlapt met landschappelijk waardevol agrarisch gebied. Verder overlappen de maatregelen met groenbestemmingen als bosgebied en natuurgebied. Naast deze bestemmingen overlappen de maatregelen in mindere mate met agrarische gebieden, woongebieden, woonuitbreidingsgebieden, agrarisch gebied, woonparken en gebieden voor ambachtelijke bedrijven en de gebieden voor kleine en middelgrote ondernemingen.

A. 2. Beleidsmatig herbevestigde gebieden van het gewestplan

In het buitengebied (buiten de grens van het stedelijk gebied Brugge) zijn in het kader van de afbakening van de natuurlijke en agrarische structuur de herbevestigde agrarische gebieden afgebakend. Ze worden afgebeeld op kaart 1.

In deze gebieden is landbouw de hoofdfunctie. Een aantal maatregelen overlapt met herbevestigd agrarisch gebied, ter hoogte van Moerbrugge (van Cailliedreef, Beverhoutsveldstraat) en de fietsverbinding Abdij van Male-Damme.

A.3. Bijzondere plannen van aanleg

Met volgende plannen van aanleg kent het projectgebied een overlap:

- BPA Messem
- BPA Schapsklauw
- BPA Kraainest
- BPA Foreyst Noord
- BPA Domein Tudor
- BPA Ter Dennen
- BPA Sint Trudostraat Oost
- BPA Maleleie
- BPA Gistfabriek

A.4. Ruimtelijke uitvoeringsplannen

De volgende ruimtelijke uitvoeringsplannen overlappen gedeeltelijk met het projectgebied:

- Gewestelijk RUP Chartreuse
- Gewestelijk RUP Assebroekse Meersen tot Bergbeekvallei

B. Stedenbouwkundige verordeningen en vergunningen

In het decreet houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening en bijbehorende uitvoeringsbesluiten is aangeduid welke werken vergunningsplichtig zijn. De bestemmingen

van het gewestplan of ruimtelijk uitvoeringsplan zijn het belangrijkste criterium voor het al dan niet toestaan van een stedenbouwkundige vergunning. Daarnaast kunnen via stedenbouwkundige verordeningen op Vlaams, provinciaal of gemeentelijk niveau aanvullende voorwaarden van toepassing zijn.

Voor vergunningsplichtige werken in het kader van dit inrichtingsplan zal steeds een stedenbouwkundige vergunning moeten worden aangevraagd.

C. Ruimtelijke Structuurplannen

Voor elk van de ruimtelijke structuurplannen wordt hieronder een selectie van de inhoud weergegeven. Hierbij werd de afweging gemaakt of deze al dan niet verband houden met de voorgestelde maatregelen in dit inrichtingsplan.

C.1. Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen werd op 23 september 1997 door de Vlaamse Regering Goedgekeurd.

Volgens het RSV is Brugge een regionaalstedelijk gebied en een bestaande toeristische aantrekkingspool. Om in de bestaande toeristische aantrekkingspolen de kwaliteit van de leefomgeving en de maatschappelijke en economische ontwikkelingsmogelijkheden van de eigen bevolking te behouden, is het wenselijk een in het stedelijk beleid geïntegreerde toeristische visie te ontwikkelen. Hierbij moet aandacht gaan naar toeristische potenties in en nabij deze stedelijke gebieden. Verder wordt aangegeven dat duurzame mobiliteit in stedelijke gebieden bewerkstelligd dient te worden. Hierbij wordt het optimaliseren van de bestaande infrastructuur en het vergroten van de verkeersveiligheid en het verminderen van de automobilititeit door het verbeteren van de kwalitatieve ruimtelijke condities voor de alternatieve vervoerswijzen als belangrijke uitgangspunten aangegeven. Bijgevolg wordt het belangrijk geacht dat delen van stedelijke gebieden autoarm worden gemaakt. Dit vereist onder andere het stimuleren van zachte vormen van verkeer (fiets, te voet).

C.2. Provinciale ruimtelijke structuurplannen

Het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan werd goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 6 maart 2002 .

Binnen de gewenste ruimtelijke structuur worden ondermeer volgende beleidsdoelstellingen aangegeven:

1. Er wordt tot doel gesteld om de rivier- en beekvalleien (bv. Kerkebeek, Maleleie) en reliëfcomponenten als natuurlijke verbindingselementen te behouden en versterken. Dit netwerk van verbindingselementen en complexen van natuur dient optimaal te worden beschermd. Bijgevolg dienen rivier en beekvalleien als drager van de natuurlijke structuur versterkt en ontwikkeld te worden als structuurbepalende elementen. De valleien van deze waterlopen hebben een belangrijke verbindingfunctie en zorgen voor differentiatie.
2. Dijken en spoorwegbeddingen worden aangegeven als droge natuurlijke verbindingen (bv. Blankenbergse dijk, oude spoorwegbedding Steenbrugge – Maldegem). Het zijn lijnvormige elementen die sterk afgebakend kunnen worden in het landschap. Ze dragen bij tot de interne samenhang in de natuurlijke structuur. Deze verbindingen bestaan uit spoorwegbeddingen en dijken en spelen wegens hun bovenlokaal karakter een belangrijke rol als verbindend element.
3. Om duurzaam met toerisme en recreatie om te gaan richt het beleid zich in de eerste plaats op een versterking van het bestaande aanbod. Vooral in gebieden die reeds een ruim toeristisch-recreatief aanbod hebben, wordt gewerkt aan de verbetering en

vernieuwing van het bestaande aanbod, rekening houdende met maatschappelijke evoluties.

4. De provincie wil inspelen op de streekgebonden kwaliteiten om zijn ruimtelijke verscheidenheid als troef te versterken. Ook op toeristisch-recreatief vlak dienen alle ontwikkelingen te vertrekken vanuit de eigenheid van de streek.
5. Niet alleen wordt de ruimtelijke verscheidenheid versterkt, er worden ook toeristisch-recreatieve netwerken gevormd. De bedoeling is om de interne samenhang van een toeristisch-recreatieve regio te versterken zodat de complementaire verscheidenheid benadrukt wordt. Daarnaast wordt de samenhang tussen toeristisch-recreatieve netwerken nagestreefd om vakantiegangers te stimuleren hun bezoek te verrijken door ook andere streken op te zoeken. Op die manier krijgen ook minder gekende toeristisch-recreatieve plaatsen de kans om zich te ontplooiën.
6. Inwoners van West-Vlaanderen moeten hun vrije tijd kwalitatief en dicht bij huis kunnen doorbrengen. Recreatief medegebruik in stedelijke gebieden en in de open ruimte of openluchtrecreatieve groene domeinen zijn hier de opties. Voorzieningen voor omgevingsrecreatie ondersteunen de toeristisch-recreatieve netwerken.
7. West-Vlaanderen bestaat uit diverse landschappen met een aanzienlijk cultuurhistorisch karakter en een duidelijke erfgoedwaarde (bv. Assebroekse Meersen). Landschappen waar een grote samenhang bestaat tussen de verschillende landschapskenmerken moeten worden gevrijwaard en versterkt. Hierbij is het belangrijk traditionele landschapskenmerken te behouden en te versterken ter bescherming van de identiteit van West-Vlaamse landschappen

C.3. Gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen

a. Gemeentelijk ruimtelijke structuurplan Stad Brugge

Het Gemeentelijk ruimtelijke structuurplan Stad Brugge werd door de bestendige deputatie van de provincie West – Vlaanderen goedgekeurd op 3 augustus 2006.

Voor de verschillende deelstructuren worden o.a. de hieronder vermelde uitgangspunten aangegeven:

1. Een algemene basisoptie voor het stedelijk beleid i.k.v. verkeers- en vervoersstructuur is het verbeteren van nabijheid.
2. Voor de natuurlijke structuur wordt herstel en ontwikkeling van gebiedsgebonden ecotopen beoogd zoals bijvoorbeeld in de Assebroekse Meersen tot Bergbeekvallei. Voor de Wolgatenbroeken en de Gemene Weiden (natuurverbindingengebieden) wordt aangegeven dat de functies landbouw en natuur nevens geschikt dienen te zijn en andere functies ondergeschikt.
3. De initiatieven van de provincie en het Vlaams Gewest inzake bosuitbreiding dienen aan elkaar gekoppeld te worden ten einde twee grote randstedelijke bosgebieden te bekomen nl. in het zuidwesten (Beisbroek – Tudor – Zevenkerke) en ten zuidoosten (Ryckvelde – Male) van Brugge.
4. Er moeten mogelijkheden worden voorzien waardoor inwoners hun vrije tijd kwalitatief en dichtbij huis te kunnen doorbrengen. Recreatief medegebruik van het buitengebied of openluchtrecreatieve groene domeinen in verweving met het wonen zijn hier belangrijke opties.
5. behoud van de groene gordel staat voorop. Deze groene gordel bestaat uit een afwisseling van groengebieden enerzijds en agrarische gebieden waar landbouw garant staat voor het beschermen van de open ruimte anderzijds.
6. Het open houden van de groene gordel rond Brugse agglomeratie wordt ondersteund door de realisatie van een recreatieve fietsroute. Hierbij ontbreken tot op heden

volgende verbindingen: verbinding tussen Moerkerkse Steenweg en Maleveld, Verbinding tussen zuidwestelijk stadsrandbos en de Vulgenbroeken – Meersengebied, verbinding tussen Kasteel van Loppen en Tillegembos via het Chartreusegebied, verbinding tussen de Ster (Tillegem) en Kasteel Tudor, verbinding tussen Beisbroek en Oostendse Vaart, verbinding Sint-Pietersplas en de polders, ...

7. In het kader van archeologisch erfgoed wordt vooropgesteld om het archeologische erfgoed te beschermen door bestemmings- en inrichtingsmaatregelen die de vernietiging ervan kan beperken door het voorzien van de nodige financiële middelen.

C. 4. Ruimtelijke visie voor het regionaalstedelijk gebied Brugge

De inrichtingsmaatregelen liggen voor een groot deel in het (nog niet afgebakende) stedelijke gebied. Voor het regionaal stedelijk gebied Brugge wordt een aparte visie opgesteld. Het planningsproces voor de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Brugge is ver gevorderd, er is een voorontwerp opgemaakt en een burgemeestersnota, maar is nog niet voltooid. De maatregelen die voorgesteld worden in dit inrichtingsplan zijn niet in tegenspraak met het voorontwerp van visie.

Ruimtelijke visie voor landbouw, natuur en bos: regio's Veldgebied Brugge – Meetjesland en Kust – Polders -Westhoek

In uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen heeft de Vlaamse overheid, in overleg met gemeenten, provincies en belangengroepen, respectievelijk in mei 2005 en in juni 2006 nota's met ruimtelijke visies opgesteld voor het buitengebied van de regio's Kust-Polders-Westhoek en Veldgebied Brugge-Meetjesland. Hierin geeft de Vlaamse overheid aan hoe zij de open ruimte in deze buitengebiedregio's ruimtelijk wil zien ontwikkelen en welke acties ondernomen kunnen worden om dit te realiseren.

Op basis van deze nota's en van de adviezen van de betrokken gemeenten, provincies en belangengroepen, nam de Vlaamse regering volgende beslissingen:

- op 31 maart en 20 juli 2006: een herbevestiging van de bestaande gewestplannen voor een groot gedeelte van het buitengebied, met vooral een bevestiging van agrarische gebieden, waarover op Vlaams niveau geen discussie meer is (zie omzendbrief en zie kaart gewestplan).
- op 31 maart 2006 en op 29 juni 2007: de goedkeuring van de [uitvoeringsprogramma's](#) waarin wordt aangegeven welke acties de Vlaamse overheid wenst te nemen. Dit omvat onder andere de opmaak van een aantal ruimtelijke uitvoeringsplannen. In het projectgebied is nog niet gestart met de opmaak van deze gewestelijke RUP's.

Deze visies slaan op het buitengebied, niet op de stedelijke gebieden. Voor het regionaal stedelijk gebied Brugge wordt een aparte visie opgesteld. Het planningsproces voor de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Brugge is ver gevorderd, maar nog niet voltooid. De inrichtingsmaatregelen liggen voor een groot deel in het (nog niet afgebakende) stedelijke gebied.

Voor die delen die in het buitengebied liggen, kan gesteld worden dat de voorziene fietslinken niet ruimtelijk structurerend of hoogdynamisch zijn, doch vooral zachte recreatie of zacht functioneel verkeer bevorderen. Zij zijn niet in tegenspraak met de ruimtelijke visie volgens deze visienota. Ook de andere voorgestelde maatregelen liggen in het verlengde van de visie uit deze nota's.

De nota's met de gewenste ruimtelijke structuur geven voor de verschillende zones van het (mogelijke) buitengebied volgende visie.

De volledige nota's kunnen hier geconsulteerd worden:

- Veldgebied Brugge – Meetjesland:

http://www2.vlaanderen.be/ruimtelijk/planningsprocessen/plpr_bg/agnas/docs/vbm/VBM_GRS_PU0606.pdf

- Kust-Polders-Westhoek:

http://www2.vlaanderen.be/ruimtelijk/planningsprocessen/plpr_bg/agnas/docs/kpw/KPW_eindvoorstelGRS_20050511.pdf

Wij citeren hier de meest relevante onderdelen:

- In het **bosrijk gebied van Sint-Andries – Jabbeke** is het ruimtelijk beleid gericht op het aaneenschakelen van de versnipperde bos- en parkstructuur tot een samenhangend geheel, en op de versterking en integratie van de bos-, natuur- en randstedelijke recreatiefuncties. Bijzondere aandacht gaat naar het behoud van de landbouwfunctie, naar de landschappelijke integratie van de glastuinbouw en naar het herstel van het veldlandschap, dikwijls in mozaïeklandschappen. Deze bos-, natuur- en landbouwgebieden vormen een open ruimte corridor tussen Brugge en Jabbeke of Zedelgem.
- Rondom Brugge worden de bos- en parkstructuren uitgebouwd als **randstedelijke groengebieden**. Hierbij gaat aandacht naar het versterken van de recreatieve toegankelijkheid, de onderlinge verbindingen en de ontsluiting, waarbij rekening wordt gehouden met de cultuurhistorische, landschappelijke en ecologische waarde van deze gebieden.
- De identiteit en onthaalfunctie van **kleinschalige groene toeristisch-recreatieve trekpleisters** worden versterkt met aandacht voor een goede ontsluiting en rekening houdend met de aanwezige omgevingskwaliteiten. Deze trekpleisters kunnen als knooppunt fungeren binnen een samenhangend recreatief netwerk.
- In het **overgangsgebied van de zandstreek naar de polders** benadrukt de mozaïek aan grondgebruiksvormen met een afwisseling van akkers, graslanden (soms nog omzoomd door kleine landschapselementen) en kleine bossen het contrast met het open polderlandschap. Kenmerkend voor de polders is de openheid met grote aaneengesloten grasland- en akkercomplexen binnen een netwerk van sloten en vaarten. Dit vormt op veel plaatsen een landschappelijk contrast met de zandstreek, gekenmerkt door een half-open landschap met een kleinschaliger mozaïek van akkers en graslanden, kleine landschapselementen en kasteelbosjes. Deze landschappelijke kwaliteiten worden zoveel mogelijk gevrijwaard en kunnen plaatselijk worden versterkt door onder meer aanplanten van groenstructuren. Er wordt gestreefd naar het behoud en via stimulerende maatregelen naar het versterken van een netwerk van kleine bos- en landschapselementen. O.a. omgeving Schaapsklauw, Bloemendale.
- De identiteit van de **veldgebieden** zoals het ruime Sint-Andriesveld, Maleveld - Ryckeveld wordt behouden en waar mogelijk versterkt door herstel, beheer of aanplant van kleine landschapselementen. Waardevolle, in onderlinge samenhang te behouden elementen zijn de aaneengesloten historische bos- en parkgebieden, geometrische ontginnings- en drevenstructuur, de trage wegen, de cultuurhistorisch waardevolle hoeves, de identiteit en samenhang met de omgeving van de aanwezige parken en de gebieden met een netwerk van kleine landschapselementen. De afwisseling van bossen met omliggende akkers en graslanden op de hogere gronden enerzijds, en graslanden en beekbegeleidende bossen in de valleien en depressies anderzijds, draagt bij tot de landschappelijke identiteit. Rondom de bosgebieden en in het meersengebied vormen behoud en ontwikkeling van de grondgebonden landbouw binnen het behoud en de versterking van het landschapsecologische raamwerk het uitgangspunt.

- **Kanalen en voormalige spoorwegbeddingen** zijn van belang voor de migratie van planten en dieren, maar ook als habitat. Door de kanaalbermen en aanwezige begroeiing vormen de kanalen markante landschapsstructuren. Zij hebben tevens een functie of potentie als recreatieve verbinding. Het **kanaal Gent – Brugge** heeft belangrijke kwaliteiten als recreatieve verbinding. Het ruimtelijk beleid is er op gericht deze functie te ondersteunen, dit in evenwicht met de natuurverbindende en landschappelijke functie.
- Waardevolle open-ruimteverbindingen, die essentieel zijn voor de aaneengeslotenheid van de randstedelijke **open-ruimtegedeelte rondom Brugge** worden maximaal gevrijwaard van bebouwing en vertuining. Waardevolle open-ruimteverbindingen in de groengordel rondom Brugge kunnen worden versterkt door een versterking van de bosstructuur. Voor de overige verbindingen vormt het behoud van het grondgebonden landbouwgebruik een belangrijke voorwaarde voor het open houden van het landschap.
- In het **landbouwgebied omgeving Kerkebeek tussen Loppem en Merkemveld** en het landbouwgebiedje **ten noorden van Oostkamp**, wordt de afwisseling van landbouw en kleine bos-, natuur-, en landschapselementen behouden. Er wordt gestreefd naar het behoud, de ecologische opwaardering en het landschappelijke herstel van de aanwezige bos-, natuur-, en landschapselementen.
- De landbouwgebieden van **Oostkamp west – Loppem** vormen een samenhangend landbouwgebied met grondgebonden landbouw als drager van de open ruimte. Er wordt ook gestreefd naar het behoud en via stimulerende maatregelen het versterken van een netwerk van kleine bos- en landschapselementen.
- In de **Wulgenbroeken** worden het behoud en herstel van ecologisch waardevolle graslanden in een open agrarisch landschap met behoud van het overstroombaar karakter van laaggelegen gronden vooropgesteld. De ecologische kwaliteit van deze graslanden dient in stand gehouden en via stimulerende maatregelen versterkt.
- **Omgeving Maleveld**: dreven, kleine landschapselementen en kleine bossen kunnen een belangrijke functie vervullen als ecologische en landschappelijke verbinding tussen bos- en natuurgebieden. Lokaal en in eerste instantie op voor de landbouw minder interessante gronden is een versterking van bos- en natuurwaarden mogelijk. Hierbij gaat bijzondere aandacht uit naar het behoud en ecologisch en landschappelijk herstel van de meest waardevolle percelen en verbindingen.
- **Assebroekse meersengebieden** : behoud en versterken van ecologisch zeer waardevolle graslanden als natuurkern met behoud van het overstroombaar karakter:
 - De hoofdfunctie van dit gebied is natuur.
 - De natte permanente graslanden van de Assebroekse meersengebieden met hun waterbergingsfunctie, slotennetwerk, kwelgebieden, historisch waardevolle, kleinschalige percelering en gave perceelrandbegroeiingen bezitten belangrijke ecohydrologische en landschappelijke kwaliteiten die maximaal in stand gehouden en versterkt dienen te worden.
 - Delen van deze graslanden maken deel uit van het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN). Er wordt gestreefd naar de ontwikkeling van een vochtig en nat, open graslandgebied in een raamwerk van sloten en kleine bos- en landschapselementen, waar de grondgebonden landbouw lokaal een ondersteunde rol kan vervullen in het beheer. Door onder meer een meer natuurgericht waterbeheer wordt een versterking van de ecologische kwaliteit nagestreefd.
 - Bij het uitwerken van de zacht-recreatieve ontsluiting van het gebied wordt rekening gehouden met voor weidevogels waardevolle gebieden.

- Het overstroombaar karakter van laaggelegen graslanden dient behouden te blijven. Het overstroombaar en open karakter van het gebied wordt gewaarborgd. Belangrijke waterlopen worden ecologisch opgewaardeerd.
 - Bijzondere aandacht gaat uit naar het behoud van de landschapsecologische relaties en samenhang met omliggende hogere gelegen gebieden (Beverhoutsveld).
 - De Assebroekse meersengebieden worden behouden als historisch graslandgebied in een raamwerk van historische perceelstructuren, sloten en kleine bos- en landschapselementen met bijzondere aandacht voor het behoud van landschap herkenbare overgangen naar omliggende hogere gronden (Beverhoutsveld, Ryckevelde).
 - In het meersengebied vormen behoud en ontwikkeling van de grondgebonden landbouw binnen het behoud en de versterking van het landschapsecologische raamwerk het uitgangspunt.
- Groot aaneengesloten grondgebonden landbouwgebied als ruimtelijke drager in de polders: **overgang polder-zandstreek bij Sint-Andries, polder bij Sint-Kruis, Stampershoek:**
- Grote delen van het poldergebied vormen aaneengesloten samenhangende landbouwgebieden waarin grondgebonden landbouw als ruimtelijke drager erkend en gevrijwaard wordt.
 - In het landbouwgebied moet gestreefd worden naar het behoud en de ontwikkeling van een raamwerk van kleine landschapselementen alsook naar het behoud en herstel van cultuurhistorische relictten en het bouwkundig erfgoed, zodat een ecologische en landschappelijke basiskwaliteit gegarandeerd wordt.
 - In het landbouwgebied zijn voorzieningen mogelijk voor vormen van recreatief medegebruik met een laagdynamisch karakter en een inschakeling in een netwerk voor zacht recreatief medegebruik.
- Behoud van de gave polderlandschappen en markante terreinovergangen, **Damme en omgevende polders:**
- Een aantal polderlandschappen bezitten een uitgesproken landschappelijke en cultuurhistorische waarde die vaak samenhangt met het voorkomen van aaneengesloten landbouwgebieden of ecologisch waardevolle elementen. Het is dan ook van belang de herkenbaarheid van deze nog gave polderlandschappen en hun relictelementen in stand te houden, dit zowel inzake bodemgebruik, bebouwing als kleine landschapselementen.
 - Deze landschappelijke gehelen zijn opgehangen aan in stand te houden elementen als waterlopen en grachtenstelsels, krekken, dijken, hoeves, schuren, forten, mottes, bomenrijen, houtkanten, knotbomenrijen, poelen, microreliëfrijke permanente graslanden, rietlanden, bruggen, sluizen, kerken, kapellen, kastelen, landgoederen, eendenkooien, verdedigingslinies met bunkers, droogmakerijen...
 - De oorspronkelijke percelering, grachten-, wegen- en bedijkingspatronen en het historisch bodemgebruik zijn herkenbare landschappelijke structuren die zoveel mogelijk bewaard moeten blijven.
 - Belangrijk is ook het behoud en versterking van de markante terreinovergang tussen de polders en de zandstreek, die zich naar de zandstreek toe duidelijk aftekent in het meer gesloten karakter, de aanwezigheid van zandruggen die gemarkeerd worden door groen ingeklede kastelen, hoeves en bosstructuren en door een afwijkend

bodemgebruik. Deze landschappelijke kwaliteiten moeten zoveel mogelijk gevrijwaard blijven, onder meer door deze gebieden bouwvrij te houden, en kunnen plaatselijk gemarkeerd worden door onder meer aanplanten van groenstructuren.

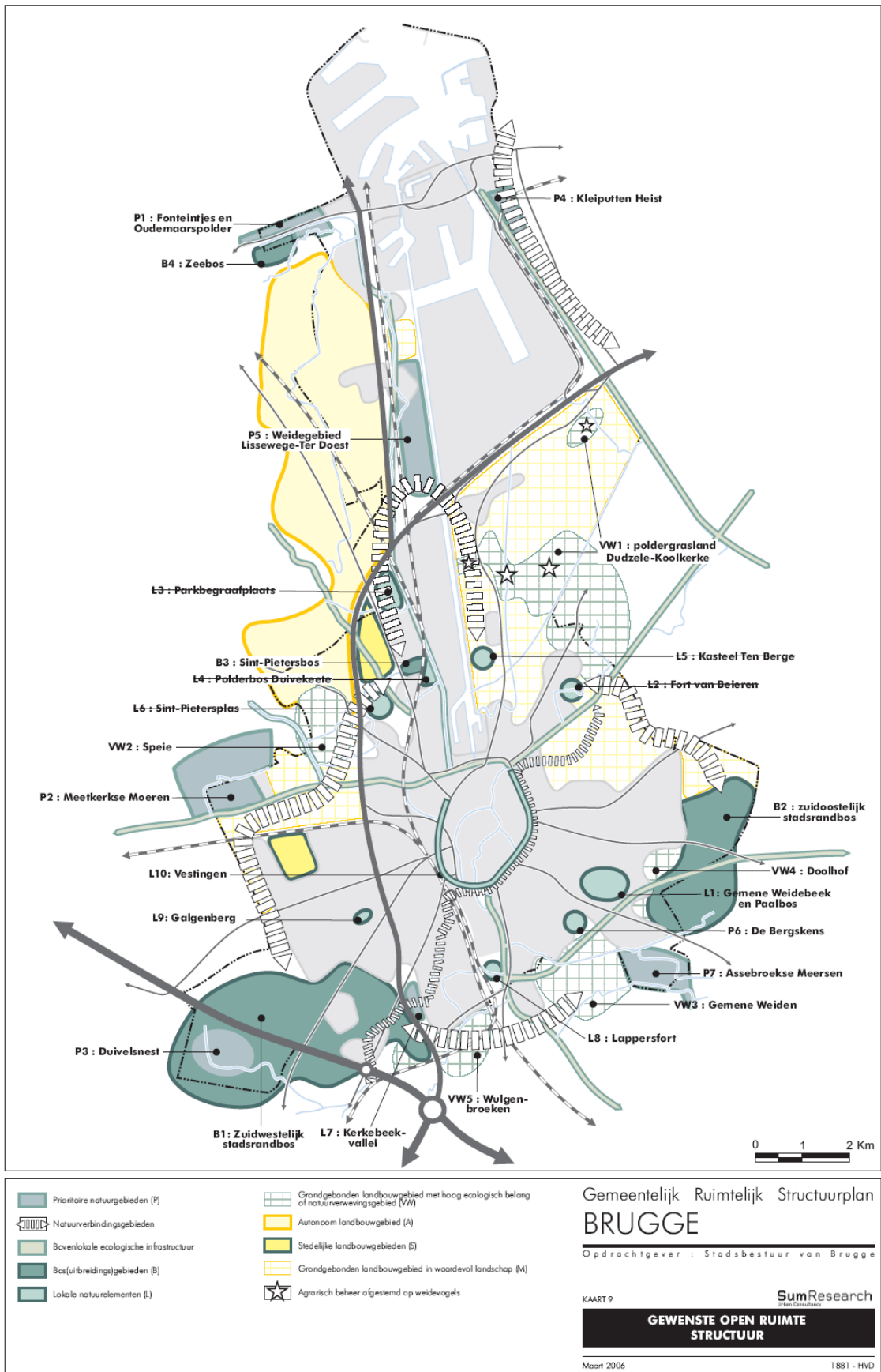
- Ontwikkelen van landschappelijk en ecologisch waardevolle lineaire elementen met recreatief medegebruik: **Maleleie, Blankenbergse dijk, Kanaal Oostende-Brugge**:
 - De belangrijke ruimtelijk structuurbepalende waterverbindingen moeten instaan voor de afwatering van de polders, maar moeten ook een rol opnemen binnen het integraal waterbeheer. Ze kunnen een potentieel bieden voor de ontwikkeling van watergebonden natuur- en landschapswaarden met een recreatieve functie.
 - Natte en droge lineaire landschapselementen hebben potenties als landschapsecologische en recreatieve verbinding. Recreatieve mogelijkheden situeren zich op het vlak van fiets- en wandeltoerisme, dit in evenwicht met de ruimtelijke en ecologische draagkracht. In de polders bieden dijken, kreken, vaarten en sloten goede mogelijkheden voor de versterking van de natuurlijke en landschappelijke structuur.
- Ontwikkelen van de ecologische en recreatieve waarde van open waters, **Sint-Pietersplas**:
 - Een aantal structuurbepalende wateroppervlakken en hun directe omgeving bieden een potentieel voor het behoud en de ontwikkeling van watergebonden natuur- en landschapswaarden, alsook een potentieel voor de verweving van natuurlijke, recreatieve en waterbeheer- en waterwinningsfuncties.
- Uitbouwen van randstedelijke groengebieden en versterking van bosstructuren, **Fort van Beieren**:
 - Randstedelijke groengebieden kunnen uitgebouwd worden als recreatieve groenpolen met een meerwaarde voor natuur, waarbij de nodige aandacht gaat naar de cultuurhistorische waarde van deze gebieden.
 - In de groene gordel rond Brugge worden op welbepaalde locaties, zoals ook in de overgang naar de zandstreek te Sint-Andries, de bestaande bos- en groenstructuren versterkt.



Figuur 2: Groene gordel en groene citadels (Stad Brugge)



Figuur 3: Fietsroutenetwerk



Figuur 4: Gewenste open ruimte structuur

b. Ontwerp Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Damme

De gemeenteraad van Damme heeft op 24 april 2008 het ontwerp gemeentelijk ruimtelijk structuurplan voorlopig aangenomen.

In verwevingsgebieden is het beleid erop gericht natuur en landbouw ruimtelijk te ondersteunen door enerzijds het behoud, herstel en ontwikkeling van de aanwezige ecotopen en anderzijds ontwikkelingsmogelijkheden van de landbouw met de aanwezige ecotopen verzoenbaar maken. Het natuurbeleid is gericht op het behoud, herstel en ontwikkeling van KLE's en kleine natuurgebieden. Het beleid rond beken richt zich vooral op de samenhang met de vallei: natuurlijke loop nastreven, opheffen van barrières, vrijwaren van bebouwing en het waterbergend vermogen versterken. Clusters van KLE's en kleine natuurgebieden moeten zoveel mogelijk gespaard blijven van activiteiten die niet kaderen in een open ruimte beleid.

In droge corridors (bv. Oude Sluisdijk, zuidelijk) worden de verbindingsmogelijkheden geënt op, in hoofdzaak bestaande, kleine landschapselementen (houtkanten, bosjes, bermen, perceelsranden, ...). Het natuurtechnische beheer van de bermen, conform het bermbesluit, biedt hier mogelijkheden. Hierbij wordt verwezen naar het Dijkenbeheersplan van de Provincie West – Vlaanderen.

Als groengebied binnen de groene gordel wordt het recreatief medegebruik van het randstedelijk groengebied Ryckvelde-Malebos verder uitgebouwd.

Het historische kader van Damme en de woonkwaliteit van de Dammenaars stellen scherpe randvoorwaarden aan de toeristisch-recreatieve uitbouw van het stadje. Het Dams beleid richt zich daarom vooral op het versterken van de kwaliteit van het aanbod en niet op kwantiteit. Zo vormen de oude stadswallen met mogelijkheden voor zachte recreatie een perfecte aanvulling bij de cultuurhistorische waarden van het stadje. Zowel langs de Damse Vaart als langs het Schipdonkanaal zijn afzonderlijke fietspaden aangelegd. Langs kanalen is het streefdoel de uitbouw van afzonderlijke fietsvoorzieningen. De jaagpaden waarlangs het fietsverkeer gebeurt, zijn bij voorkeur verkeersvrij.

c. Gemeentelijk ruimtelijke structuurplan Beernem

De gemeenteraad van Beernem heeft het ruimtelijk structuurplan Beernem goedgekeurd op 16 december 2008.

De aanwezige dreven en verharde paden in de vallei van Bergbeek en Meersbeek lenen zich uitstekend voor toeristisch-recreatief medegebruik voor laagdynamische activiteiten, zoals wandelen, fietsen, paardrijden,... Deze hoofdruimte dient geïntegreerd te worden binnen zowel het lokale als bovenlokale toeristisch-recreatief netwerk.

Het Ruimtelijk structuurplan stelt dat de landbouw een belangrijke (f)actor binnen de open ruimte is en moet de nodige ontwikkelingsperspectieven blijven krijgen.

Tot slot opteert de gemeente om de verkeersveiligheid en –leefbaarheid te verhogen door het optimaliseren van het bestaande verkeers- en vervoersnetwerk.

d. Gemeentelijk ruimtelijke structuurplan Oostkamp

Het ruimtelijk structuurplan van Oostkamp werd op 14 september 2006 goedgekeurd door de bestendige deputatie.

Belangrijk voor de landschappelijke structuur van Oostkamp is dat de eigenheid van de waardevolle open ruimtegebieden (broeken en meersen, veldgebieden met bossen en kasteelparken, beekvalleien) maximaal kan behouden blijven. Het beheer en ontwikkelen van kleine landschapselementen en het behouden van cultuurhistorische puntrelicten als

waardevolle landschappelijke componenten staan centraal in het beleid. Naast haar ecologische functie heeft de natuur tevens een belangrijke educatieve functie en draagt ze bij tot de kwaliteit van de woon- en leefomgeving. De Wulgenbroeken wordt beschouwd als één van de primaire corridors.

De uitbouw van een volwaardig toeristisch-recreatief netwerk, zowel gericht naar de Oostkampenaar zelf als naar de toerist, veronderstelt een dicht netwerk van auto-, fiets- en wandelroutes. Deze routes zullen maximaal geënt moeten worden op de toeristische en recreatieve knooppunten van de gemeente.

e. Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Zuienkerke

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan van Zuienkerke werd goedgekeurd op 19 januari 2006 door de bestendige deputatie.

Binnen het structuurplan worden de poldergeleden en dijklichamen worden geselecteerd als 'lokale structurerende lineaire elementen'. De Blankenbergse dijk werd geselecteerd als een lineair element. Ze zijn structuurbepalend voor de landschappelijke structuur van de polderstreek. Zij hebben een belangrijke beeldbepalende en verbindende rol binnen de polderruimte. De poldergeleden moeten hun verbindende rol blijven spelen, de dijklichamen hebben naast een belangrijke beeldbepalende ook een toeristisch-recreatieve rol. Ze worden opgesomd bij de selecties. De Blankenbergse dijk en omgeving kent een belangrijk landbouwgebruik.

Het structuurplan stelt dat de bestaande landbouwbedrijven in Zuienkerke de nodige kansen moeten blijven krijgen. Zij worden beschouwd als de belangrijkste factor in het openhouden van de open ruimte. Belangrijk voor de landschappelijke structuur van Zuienkerke enerzijds en de economische slagkracht van de landbouwactiviteiten anderzijds is dat de bestaande landbouwstructuren (zowel de bewerkte gronden als de bestaande bedrijfszetels) prioritair worden voorbehouden voor de landbouw.

2.2.3 Bodem

A. Afvalstoffendecreet: Decreet betreffende de voorkoming en het beheer van afvalstoffen van 2 juli 1981

Het afvalstoffendecreet vormt de wettelijke basis voor het realiseren van het afvalstoffenbeleid binnen het Vlaamse gewest. Het decreet is een zogenaamd kaderdecreet d.w.z. het decreet bevat de belangrijkste bepalingen maar de verdere uitwerking is door de Vlaamse regering vastgelegd in uitvoeringsbesluiten zoals bijv. het Vlarea. Het VLAREA bundelt bijna alle uitvoeringsbesluiten bij het Afvalstoffendecreet. Het VLAREA dat sinds 1 juni 1998 van kracht was, is op 5 december 2003 grondig gewijzigd, gevolgd door diverse wijzigingen.

Deze wetgeving zal relevant zijn, in het geval van overdracht van gronden en/of werken met grondverzet.

B. Het Decreet betreffende de bodemsanering en de bodembescherming van 27 oktober 2006 en het Besluit van de Vlaamse Regering van 14 december 2007 houdende vaststelling van het Vlaams reglement betreffende de bodemsanering en de bodembescherming.

Het bodemdecreet is er op gericht om de kwaliteit van de bodem te verzekeren, te behouden en te herstellen. Het decreet omvat hiertoe 2 luiken:

- 1) bodemsanering dat erop gericht is om zoveel mogelijk richtwaarden voor bodemkwaliteit te realiseren;
- 2) bodembescherming dat erop gericht is om de bodem te beschermen tegen verontreiniging en versterking en om waardevolle bodems te vrijwaren.

Wat betreft het luik bodemsanering zijn een vijftal krachtlijnen te onderscheiden:

1. de identificatie en inventarisatie van gronden met o.a. een grondeninformatieregister,
2. het onderscheid tussen historische, nieuwe en gemengde verontreiniging;
3. het onderscheid tussen de saneringsplichtige en de saneringsaansprakelijke;
4. de bodemsaneringsprocedure;
5. de regelingen bij overdracht van gronden.

Deze wetgeving zal relevant zijn, in het geval van overdracht van gronden en/of werken met grondverzet.

2.2.4 Water

A. Decreet integraal waterbeleid

Binnen Vlaanderen vormt het decreet Integraal Waterbeleid van 18 juli 2003 het juridisch en organisatorisch kader waarbinnen het waterbeleid moet gevoerd worden. Het is een kaderdecreet dat de grote lijnen voor het beleid uitzet. De concretisering gebeurt via uitvoeringsbesluiten.

Het gebied ligt volledig in het bekken van de Brugse Polders. Voor dit bekken is een bekkenbeheerplan opgemaakt dat werd vastgesteld door de Vlaamse Regering. Acties die van belang zijn voor het Randstedelijk gebied zijn:

- Lappersfortbos - behoud en bestendiging waterberging
- Kerkebeek te Sint-Michiels - Realisatie wachtbekken (actief overstromingsgebied)
- bovenloop van de Jabbeekse Beek - Realisatie van een actief overstromingsgebied
- Bouw van (nood)gemaal te Sint-Pieters Brugge
- Zuidervaartje: Afvoer via kanaal Brugge-Oostende bewerkstelligen
- Herstelling sifon t.h.v. 5 geboden
- Aanpassen (verbeteren) van Verbindingssluis te Brugge
- Waterkering voorzien langs de Ringvaart rond Brugge
- Hernieuwing van de brug te Steenbrugge
- Organisatie van bilateraal overleg omtrent doorvaarbaar maken van de Coupure te Brugge
- Realisatie van fietsveer te Sint-Andries
- Kerkebeek 1ste categorie - Ecologisch oeverherstel
- Haalbaarheidsstudie verbinding Waggelwater met kanaal Brugge-Oostende

Het Randstedelijk gebied behoort tot 4 deelbekkens (zie kaart 2). Deze deelbekkens worden hieronder opgesomd, samen met de maatregelen uit de deelbekkenbeheerplannen die relevant zijn voor het Randstedelijk gebied:

- ten noordwesten van Brugge situeert zich het deelbekken "Oudlandpolder van Blankenberge";
 1. optimalisatie van de afwatering in het westelijk deel van Sint-Pieters Brugge;
 2. inrichten van een bufferbekken bij de uitbreiding van het bedrijventerrein Herdersbrug;
- ten noordoosten van Brugge, tussen het Boudewijnkanaal en de Damse Vaart, situeert zich het deelbekken "Zwinstreek";

- optimalisatie van de collector te Koolkerke en de aanleg van een gescheiden rioleringsstelsel te Oostkerke en Hoeke zullen een gunstige invloed hebben op de waterkwaliteit in het gebied;
- ten zuidoosten van Brugge, tussen de Damse Vaart en het kanaal Gent-Brugge-Oostende, situeert zich het deelbekken “Damse Polder”;
 1. bijkomende bufferruimte realiseren voor het Sint-Trudolededeke;
 2. onderhoudsproblemen aanpakken van het Sint-Trudoledeken ter hoogte van de Odegemstraat;
 3. bescherming van de Groenwijk tegen wateroverlast;
 4. optimalisatie afvoer Hoofdsloot en bevloeiing Assebroekse Meersen;
 5. aanleggen van een dubbelrichtingsfietspad langs de N377 vanaf de Kerkstraat in Assebroek tot de Oudeputstraat te Oedelem met inbegrip van riolerings- en afkoppelingswerken;
 6. Maleleie: realiseren van natuurverbinding;
 7. buffergebied van de Meersbeek verder ontwikkelen in het gebied Ryckvelde;
 8. aanleggen van een verbinding tussen het Sint-Trudoledeken en de Hoofdsloot;
 - ten zuidwesten en in het centrum van Brugge situeert zich het deelbekken “Kerkebeek-Sint-Trudoledeken”.
 1. maatregelen nemen om de waterkwaliteit te verbeteren in de Kerkebeek, het Zuidervaartje, de Daelevijverbeek en de Daelebeek;
 2. maatregelen nemen om het regenwater af te koppelen van de riolering aan de Daelevijverbeek;
 3. ecologische herinrichting en ecologisch beheer van waterlopen, o.a. in Tillegem en in de omgeving van het PIDO.

De deelbekkenbeheerplannen zijn voorlopig goedgekeurd door de waterschappen. In 2009 worden deze voorgelegd aan de bekkenraden, waarna ze definitief kunnen goedgekeurd worden.

B. Watertoets

Als gevolg van het decreet IWB dient voor dit inrichtingsplan landinrichting de analyse en evaluatie van de effecten op het watersysteem en de voorwaarden om dat effect te vermijden, te beperken, te herstellen of te compenseren onderzocht te worden in een watertoets.

De uitvoering van de watertoets wordt geregeld in het besluit van 20 juli 2006 van de Vlaamse Regering tot vaststelling van nadere regels voor de toepassing van de watertoets, tot aanwijzing van de adviesinstantie en tot vaststelling van nadere regels voor de adviesprocedure bij de watertoets, vermeld in artikel 8 van het decreet van 18 juli 2003 betreffende het integraal waterbeleid (BS 31 oktober 2006).

Het is een formele verplichting voor de overheid die het plan of programma moet goedkeuren, of die de vergunning moet afleveren. De watertoets stimuleert de opsteller van het plan of programma of de initiatiefnemer van een activiteit om in het prille stadium van het proces na te denken over de gevolgen voor het watersysteem. Het is dus ook een preventief instrument.

C. Wet op de onbevaarbare waterlopen

Deze wet verdeelt de onbevaarbare waterlopen in drie verschillende categorieën en kent het beheer van deze waterlopen toe aan de verschillende instanties.

- ◇ De waterlopen van derde categorie worden beheerd door de gemeente (indien niet in een polder of watering gelegen).

- ◇ De waterlopen van tweede categorie worden beheerd door de provincie (indien niet in een polder of watering gelegen).
- ◇ De waterlopen van eerste categorie worden beheerd door de afdeling Operationeel Waterbeheer van de Vlaamse Milieumaatschappij.

In polders en wateringen geldt deze wet in principe voor waterlopen van eerste categorie. Voor de andere onbevaarbare waterlopen blijven de reglementen van de besturen van polders en wateringen van kracht. Dit houdt in dat de waterlopen van tweede en derde categorie die binnen een polder of watering gelegen zijn, beheerd worden door de betreffende polder of watering.

De bevaarbare waterlopen worden beheerd door de administratie Waterwegen en Zeekanaal NV. In het projectgebied zijn dit het kanaal Brugge-Oostende en de Damse Vaart. Het Zuidervaartje is een waterloop eerste categorie maar beheerd door W&Z NV.

Deze wet bepaalt tevens dat er voor werken aan waterlopen van tweede en derde categorie een machtiging moet gevraagd worden aan de provincie. Voor werken aan niet geklasseerde polderwaterlopen moet een machtiging gevraagd worden aan de betreffende polder of watering.

Kaart 2 geeft de klassering van de waterlopen weer en de ligging van de aanwezige polders en wateringen. In het projectgebied zijn 4 polders actief: de Nieuwe polder van Blankenberge, de Zwinpolder, de Damse Polder en de polder Sint-Trudoledeken.

D. Subsidiebesluit voor de polders en wateringen

Het subsidiebesluit voor de polders en wateringen voorziet in medefinanciering van het Vlaamse Gewest voor buitengewone werken aan waterlopen van tweede en derde categorie binnen de omschrijving van polders en wateringen. In het kader van dit besluit hebben de polders en wateringen met medefinanciering van het Vlaamse Gewest, waterhuishoudingplannen opgemaakt. Deze plannen bevatten een aantal projecten waarvoor de polders en wateringen medefinanciering aanvragen. Eind 2008 werd het project van de polder Sint-Trudoledeken principieel goedgekeurd. De polder start nu met de grondverwerving en het ontwerp van de werken. Het project voorziet in:

1. de aanleg van een verbinding tussen de Meersbeek en de Assebroekse Meersen, teneinde de Assebroekse Meersen te bevoeien met water van goede kwaliteit en de wateroverlast in de Meersbeek te beperken;
2. verbetering van de werking van het pompstation op de Hoofdsloot door de verbreding met een natuurtechnisch profiel van de aanvoersloot ter hoogte van het pompstation.

F. Decreet houdende de bescherming van water tegen de verontreiniging van nitraten uit agrarische bronnen (Mestdecreet)

Het uitgangspunt voor het Vlaamse mestbeleid is de Europese nitraatrichtlijn. De richtlijn verplicht alle Europese lidstaten de nitraatverontreiniging van oppervlaktewater te beperken tot 50 mg NO₃/l.

Op 21 december 2006 keurde het Vlaams parlement een nieuw mestdecreet goed. Dit decreet ging in op 1 januari 2007.

Met dit nieuw decreet is gans Vlaanderen afgebakend als kwetsbaar gebied water.

2.2.5 Natuur

A. Decreet betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu

Het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu (B.S. 10/01/98 – ook Natuurdecreet genoemd) vormt de basis voor de bescherming van de natuur in Vlaanderen. Het natuurdecreet implementeert een aantal Europese Richtlijnen en werd meermaals gewijzigd. Een aantal bepalingen werd uitgewerkt onder de vorm van uitvoeringsbesluiten die in onderstaande paragrafen worden vermeld indien ze betrekking hebben op een voor dit project toepasselijke randvoorwaarde.

A.1. Zorgplicht/ Standstill

Zowel zorgplicht als standstill zijn horizontale bepalingen en bijgevolg overal, onafhankelijk van de ruimtelijk bestemming, van toepassing op Vlaams grondgebied.

Binnen voorliggend project mag geen vermijdbare schade aan de natuur worden veroorzaakt terwijl niet-vermijdbare schade gecompenseerd dient te worden. Het standstill-principe geldt zowel voor de kwantiteit als de kwaliteit van de natuurwaarden.

A.2. Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN)

Het inrichtingsplan overlapt met 6 VEN-gebieden (kaart 3).

Tabel 2: Ven-gebieden in het inrichtingsplan .

Gemeente	Ven-gebied	Aangeduide oppervlakte
Damme	Damse Polders	58 ha
Brugge	De Schobbejakshoogte	13 ha
Brugge-Beernem	Assebroekse meersen tot Bergbeekvallei (deel meersen)	88 ha
Brugge	Assebroekse meersen tot Bergbeekvallei (deel Steenbrugse bosjes)	31 ha
Beernem	Assebroekse meersen tot Bergbeekvallei (deel Vliegend paard)	6 ha
Brugge	Vloethemveld sint-Andriesveld-Tillegem deel tillegem en Chartreuse	61 ha

Binnen deze gebieden dient dit inrichtingsplan zich te richten op het beschermen, behouden, ontwikkelen en realiseren van de natuurwaarden. De voorziene activiteiten mogen geen onvermijdbare en onherstelbare schade aan de natuurwaarden in VEN veroorzaken. Tevens is hetvolgende er verboden:

- Gebruik van bestrijdingsmiddelen
- Wijzigen van vegetatie, met inbegrip van meerjarige cultuurgewassen, en KLE's
- Wijzigen van het reliëf van de bodem
- Uitvoeren van werkzaamheden die rechtstreeks of onrechtstreeks het grondwaterpeil verlagen, alsook maatregelen die de bestaande ont- en afwatering versterken
- Wijzigen van de structuur van de waterloop

Het besluit van 21 november 2003 houdende maatregelen ter uitvoering van het gebiedsgericht natuurbeleid (B.S. 27/01/04 - ook Maatregelenbesluit genoemd) werkt een aantal van deze verbodsbepalingen verder uit.

In datzelfde besluit is een algemene en individuele ontheffingsregeling uitgewerkt voor deze verbodsbepalingen.

Binnen voorliggend project wordt ontheffing gevraagd van de verbodsbepalingen gelegen buiten de natuurreservaten en dus voor maatregelen waarvoor vooralsnog geen ontheffing werd bekomen via het (natuur)beheerplan. Met het inrichtingsplan wordt, in de lijn van de afgesproken werkwijze tussen ANB en VLM, de nodige informatie meegegeven zodat deze dienst kan doen als ontheffingsdossier en een algemene ontheffing voor de verbodsbepalingen in het VEN kan worden aangevraagd.

A.3. Speciale beschermingszones (SBZ)

Speciale beschermingszones werden afgebakend in het licht van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn, ook het Natura 2000-netwerk genoemd.

De bepalingen van de Habitatrichtlijn (92/43/EEG) van 21 mei 1992 inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna hebben tot doel de biodiversiteit in de lidstaten te behouden en streven naar de instandhouding én het herstel van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna die hiervan deel uitmaken.

De bepalingen van de Vogelrichtlijn (79/409/EEG) van 2 april 1979 inzake het behoud van de Vogelstand, de bescherming en het beheer van alle op het grondgebied van de Europese Unie in het wild levende vogels en hun habitats.

Beide richtlijnen werden geïmplementeerd in het Natuurdecreet.

De maatregelen in de omgeving van Damme en de herinrichting van de langsweg ter hoogte van Meetkerke overlappen met de het Vogelrichtlijngebied "**Poldercomplex**", dat zich uitstrekt over de gemeenten Blankenberge, Brugge, Damme, De Haan, Jabbeke, Knokke-Heist en Zuienkerke (totale oppervlakte : 9.349 ha).

Waar de maatregelen worden uitgevoerd in de omgeving van de Damse stadswallen betreft het vooral poldergraslanden met microreliëf. Behoud van dit gevarieerde polderlandschap met microreliëf, slootjes en rietkragen is hier essentieel voor het behoud van de vogelstand en zit vervat in de Richtlijn ("**zorgplicht**"). In de rest van het Poldercomplex komen ook duinmoerassen, oude kleiputten, moerasbosjes, krekens en dijken voor.

Er worden geen maatregelen uitgevoerd in het habitatrichtlijngebied of die mogelijk een invloed zouden kunnen hebben op het habitatrichtlijngebied van de polders of de bossen en heiden van Zandig Vlaanderen.

Binnen de overlap met het vogelrichtlijngebied is de administratieve overheid gebonden aan het nemen van de nodige *instandhoudingsmaatregelen* ten aanzien van de habitats en soorten van Europees belang waarvoor de SBZ is aangewezen. Daarenboven dienen de nodige maatregelen te worden genomen om verslechtering van habitats en verstoring van soorten binnen de SBZ te vermijden. Deze laatste maatregelen kunnen ook buiten de SBZ worden genomen.

De mogelijke impact van voorliggend project op de natuurlijke kenmerken van de SBZ's (i.c. de habitats en soorten waarvoor de SBZ werd afgebakend – zie hoger) zal worden nagegaan in de *passende beoordeling*. Dit met redenen omkleed document wordt opgemaakt, voorafgaandelijk aan de stedenbouwkundige vergunningsverlening en goedkeuring van plannen of programma's die een betekenisvolle aantasting kunnen veroorzaken aan de natuurlijke kenmerken van de SBZ.

A.4. Wijzigen van vegetatie en KLE's

Een aantal vegetatiewijzigingen en wijzigingen van kleine landschapselementen (KLE's) zijn, in een aantal specifieke gevallen, gebonden aan verbod, natuurvergunning- of meldingsplicht.

Hiertoe geeft het besluit van 23 juli 1998 tot vaststelling van nadere regels tot uitvoering van het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu (B.S 10/09/98 - ook Vegetatiebesluit genoemd) een uitwerking van het natuurdecreet.

Voor zover voldaan aan zorgplicht én expliciet opgenomen in voorliggend inrichtingsplan, gelden deze bepalingen niet. Ook indien een stedenbouwkundige vergunning wordt bekomen, zijn geen van deze bepalingen van toepassing.

A.5. Natuurreservaten en beheerde terreinen

Een *Vlaams natuurreservaat* is een beschermd gebied dat door de Vlaamse regering wordt aangewezen op gronden die het Vlaamse gewest in eigendom of huur heeft of die het daartoe ter beschikking wordt gesteld.

Een *erkend natuurreservaat* is een beschermd gebied dat wordt erkend op verzoek van de eigenaar. Voor elk natuurreservaat, kan binnen de groengebieden en bosgebieden of het VEN, een uitbreidingszone vastgesteld worden waarbinnen het recht van voorkoop van toepassing is.

Voor een ecologische beschrijving van de natuurwaarden in de reservaatgebieden wordt verwezen naar de beschrijving van de actuele natuurwaarden (2.3.12).

In het gebied liggen 4 natuurreservaten (tabel 3).

Tabel 3 : Natuurreservaten

Gemeente	Naam	Beheerder	Oppervlakte
Brugge	Assebroekse meersen	ANB	74,8 ha
Brugge	Steenbrugse bosjes	ANB	16,8 ha
Damme	Oude stadswallen van Damme	Natuurpunt	86,75 ha
Oostkamp/Zedelgem	Doeveren	Natuurpunt	55,3 ha

Daarnaast overlappen de maatregelen met twee provinciedomeinen, 2 domeinbossen en twee openbare bossen. Ze worden opgesomd in tabel 4.

Tabel 4: Groendomeinen en bossen

Gemeente	Naam	Beheerder	Oppervlakte
Brugge	Fort van Beieren	Provincie West-Vlaanderen	27,5 ha
Brugge	Tillegembos	Provincie West-Vlaanderen	
Brugge/Damme	Rijckevelde	ANB	87 ha
Brugge	Chartreuse	ANB	19,2 ha

Zedelgem	Ter Heide	ANB	
Brugge	Tudor	Stad Brugge	40 ha
Brugge	Chartreuzinnenbos	Stad Brugge	20,6 ha

B. Beleidsplannen en/of projecten m.b.t. natuur

Voor de verschillende gemeenten werd een GNOP (Gemeentelijk Natuurontwikkelingsplan) opgemaakt. Deze GNOP's werden goedgekeurd halverwege jaren 90.

De GNOP's hadden als doel een duidelijk inzicht te geven in de toestand van natuur en landschap op het grondgebied van de gemeente. Bovendien werden ook beleids- en beheerdoelstellingen voor een aantal gebieden bepaald en werden actieplannen opgesteld om de kwaliteit van natuur en landschap effectief te behouden en te verbeteren.

De GNOP's waren ook sterk richtinggevend bij de opmaak van de ruimtelijke structuurplannen voor de verschillende gemeenten.

2.2.6 Bos

A. Bosdecreet

Het bosdecreet van 13 juni 1990 (B.S. 28/09/90) heeft tot doel het behoud, de bescherming, de aanleg, het beheer, het herstel van de bossen en het natuurlijk milieu van de bossen te regelen. Het decreet is zowel van toepassing op de openbare bossen als op de privé-bossen. In onderstaande tekst zal naar de respectievelijke uitvoeringsbesluiten worden verwezen wanneer relevant voor de betreffende randvoorwaarde.

B. Ontbossing/compensatie

Ontbossing wordt in het bosdecreet beschouwd als het verwijderen van bomen en een omzetting naar een ander landgebruik dan bos. Ontbossing is in de open ruimte bestemmingen verboden, maar er is een ontheffingsprocedure m.b.t. dit verbod aan te vragen bij de bevoegde minister. Indien de ontbossing opgenomen is in een goedgekeurd beheerplan is de ontheffing bij de goedkeuring van het bosbeheerplan reeds verleend. Voor de ontbossingen van percelen welke niet gelegen zijn in bos met een goedgekeurd bosbeheerplan en die in het kader van dit inrichtingsplan zouden gebeuren wordt een ontheffing op het verbod op ontbossing aangevraagd bij de aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning. In dit geval wordt eveneens een boscompensatie opgelegd.

C. Bosbeheerplan

Er zijn twee bosbeheerplannen belangrijk voor het gebied. Voor Ryckvelde is er een goedgekeurd bosbeheerplan, voor het complex Tillegem Beisbroek (Zuidelijk stadsrandbos) ligt het beheerplan voor ter goedkeuring.

D. Toegankelijkheid

Bij de opmaak van recreatieve maatregelen kan geraakt worden aan de toegankelijkheid van (openbare) bossen. De toegankelijkheid wordt geregeld via het bosbeheerplan.

De bepalingen m.b.t. toegankelijkheid worden tevens verder uitgewerkt in het besluit van de Vlaamse regering van 5 december 2008.

2.2.7 Landschap en cultuurhistorie

A. Beschermd monumenten, stads- en dorpsgezichten

Het decreet van 3 maart 1976 tot bescherming van monumenten en stads- en dorpsgezichten regelt de bescherming, de instandhouding, het onderhoud en het herstel van monumenten en stads- en dorpsgezichten.

Besluit van de Vlaamse Regering van 17 november 1993 tot bepaling van de algemene voorschriften inzake instandhouding en onderhoud van monumenten en stads- en dorpsgezichten:

Een beschermd monument of beschermd stads- of dorpsgezicht moet in stand gehouden worden, mag door niemand ontsierd, beschadigd of vernield worden.

Het uitvoeringsbesluit (Art.2- 29) omschrijft de algemeen geldende verbodsbepalingen en verplichtingen over o.a. :

- de gebouwen en elementen van straat- of pleinaankleding in het algemeen
- bodemgesteldheid en vegetatie
- bijkomende voorschriften betreffende industrieel erfgoed

Het eigenlijke beschermingsbesluit omschrijft per beschermd monument, stads- of dorpsgezicht de specifieke beschermingsvoorschriften. Deze primeren op de algemene beschermingsvoorschriften.

Art.30 Besluit van de Vlaamse Regering van 17 november 1993 tot bepaling van de algemene voorschriften inzake instandhouding en onderhoud van monumenten en stads- en dorpsgezichten.

Voor alle niet stedenbouwkundige vergunningsplichtige werken of handelingen aan beschermde monumenten, stads- of dorpsgezichten, moet een vergunning worden gevraagd aan het Agentschap Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed Vlaanderen.

B. Landschapsdecreet

Het Decreet van 16 april 1996 betreffende de landschapszorg regelt de bescherming van de in het Vlaamse Gewest gelegen landschappen, de instandhouding, het herstel en het beheer van beschermde landschappen, ankerplaatsen en erfgoedlandschappen en stelt maatregelen vast voor de bevordering van de algemene landschapszorg.

B.1. Beschermd landschappen:

Besluit van de Vlaamse regering van 3 juni 1997 houdende algemene beschermingsvoorschriften, advies- en toestemmingsprocedure instelling van een register en vaststelling van een herkenningsteken voor beschermde landschappen (B.S.01/10/1997), gewijzigd bij besluit van 4 april 2003.

Een beschermd landschap moet in stand gehouden worden, mag door niemand ontsierd, beschadigd of vernield worden.

Het uitvoeringsbesluit (Art.3-12) omschrijft de algemeen geldende verboden en verplichtingen:

- betreffende landschappen in het algemeen,
- betreffende gebouwen of constructies en wegen,
- betreffend reliëf, waterhuishouding en hydrografie,
- betreffende fauna, flora en vegetatie,

- betreffende de bossen en bosexploïtatie,
- betreffende specifieke landschapselementen en hoogstamboomgaarden,
- betreffende tuinen en parken.

Het eigenlijke beschermingsbesluit omschrijft per beschermd landschap de specifieke beschermingsvoorschriften. Deze primieren op de algemene beschermingsvoorschriften. Voor werken of handelingen die strijdig zijn met de voorschriften van het beschermd landschap en die niet vergunningsplichtig zijn, moet een toestemming worden gevraagd aan het Agentschap Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed. De beschermde landschappen worden weergegeven op kaart 4.

B.2. Ankerplaatsen en erfgoedlandschappen

Men spreekt van een erfgoedlandschap indien een ankerplaats of een deel ervan volgens de procedures van de ruimtelijke ordening is aangeduid in een RUP of plan van aanleg en de bepalingen uit een definitief aangeduide ankerplaats (eventueel gedeeltelijk) zijn opgenomen. De bepalingen die op dat moment niet werden opgenomen vervallen.

In erfgoedlandschappen geldt een zorgplicht voor iedereen.

Iedereen die werken en handelingen verricht of hiertoe de opdracht verleent, neemt zoveel als mogelijk zorg in acht voor de waarden en de typische landschapskenmerken van een erfgoedlandschap zoals bepaald in het RUP of plan van aanleg.

Deze zorgplicht houdt in dat:

- vermijdbare schade aan het erfgoedlandschap moet worden voorkomen
- schade moet worden beperkt en desnoods hersteld en gecompenseerd.

Er mag door administratieve overheden geen toestemming worden verleend voor activiteiten die schade kunnen veroorzaken aan een erfgoedlandschap. Uitzondering hierop vormen de maatregelen van groot openbaar belang, waarvoor er geen alternatieven voorhanden zijn.

Administratieve overheden moeten in al hun beslissingen aantonen hoe men rekening houdt met deze verplichting. Het besluit van de Vlaamse regering van 9 mei 2008 werkt dit verder uit.

De motiveringsnota geeft aan wat de impact is van de voorgenomen beslissing op de erfgoedwaarden en landschapskenmerken van het erfgoedlandschap.

C. De Conventie van Firenze

Het Vlaams Gewest heeft in 2003 de bepalingen uit de conventie geïmplementeerd in haar eigen wetgeving.

De Conventie van Firenze beoogt het bevorderen van de bescherming, het beheer en de inrichting van landschappen en het organiseren van de Europese samenwerking in dit domein, het uitbouwen van een landschapsbeleid, evenals participatie hierbij en integratie in andere beleidsdomeinen.

Ondertekenaars zijn ertoe gebonden:

- betrokkenen te sensibiliseren in verband met de waarde van landschappen, hun rol en hun verandering;
- betrokkenen te mobiliseren en met het oog op een betere kennis van zijn landschappen de eigen landschappen over het hele grondgebied te omschrijven;

- hun kenmerken te analyseren, evenals de krachten en spanningen die voor wijzigingen ervan zorgen;
- de wijzigingen opvolgen;
- de omschreven landschappen te beoordelen, rekening houdend met de specifieke waarde die de betrokkenen er aan hechten.

2.2.8 Archeologie

Decreet houdende bescherming van het archeologisch patrimonium

De Europese Conventie van Malta (16 januari 1992) behandelt de zorg voor het archeologische erfgoed. De Conventie heeft als doel archeologie te betrekken bij uitvoering van werken en bij het ruimtelijk beleid, met conservering en instandhouding tot doel. De Conventie is goedgekeurd door Vlaanderen (12/10/2001) en ondertekend door België (30/01/2002) maar voorlopig niet geratificeerd.

Het decreet van 30 juni 1993 (B.S. 15/09/1993) houdende de bescherming van het archeologisch patrimonium, gewijzigd door het decreet van 18 mei 1999, 28 februari 2003 en 10 maart 2006 (B.S. 15.09.1993, 08.06.1999, 24.03.2003 en 07.06.2006) bekrachtigt het algemeen belang van de ontdekking, de bescherming en het behoud van het archeologisch erfgoed evenals de uitvoering van archeologische opgravingen.

Artikel 5 van het decreet (uitgewerkt in het uitvoeringsbesluit van 20 april 1994) voorziet dat overheidsinstanties voor alle werkzaamheden een advies bij het Agentschap Ruimtelijke Ordening – entiteit Onroerend Erfgoed Vlaanderen (het voormalige Monumenten en Landschappen) moeten inwinnen (artikel 127 van het decreet van 18 mei 1999 betreffende de organisatie van de ruimtelijke ordening). R.O. Vlaanderen brengt hierop bindend advies uit.

Alle toevalsvondsten moeten binnen de drie dagen aan de bevoegde instantie gemeld worden. De gevonden monumenten dienen tot nader order in onveranderde toestand bewaard blijven. Aan de rechten van eigenaar of vinder wordt niet verzaakt. Wel wordt verwacht dat de vondsten voor onderzoek tijdelijk ter beschikking worden gesteld. Wie echter nalaat een toevalsvondst te melden, verliest elk recht op inspraak inzake de onderzoeksmodaliteiten.

De eigenaar en gebruiker van een archeologisch monument of zone is verplicht zorg te dragen voor instandhouding en onderhoud.

2.2.9 Landbouw

In het kader van het project “Groene fietsgordel Brugge” worden de MTR-verordening, de herbevestiging van agrarische gebieden en het mestbeleid geacht als relevante beleidsmatige randvoorwaarden voor de landbouw. Herbevestiging van agrarische gebieden en het mestbeleid komen respectievelijk aan bod in punt 2.2.2-A2 en punt 2.2.4 F.

A. MTR Verordening

De MTR-verordening is van toepassing specifiek op de sectoren akkerbouw, rundvee en kleinhoevigen vanwege de koppeling van subsidies met het landbouwgebruik en het behoud ervan in goede landbouwcondities (inclusief behoud blijvend grasland). Tuinbouw, varkens

en pluimvee vallen hier niet onder. De afbakening van de HAG's is van belang voor de volledige landbouwsector. Het mestbeleid is relevant voor zij die te maken hebben met productie of afzet van mest.

MTR-verordening (MID TERM REVIEW)

Op 26 juni 2003 bereikten de Europese ministers van Landbouw een akkoord over de fundamentele hervorming (Mid Term Review) van het Gemeenschappelijk Landbouwbeleid (GLB). De voornaamste doelstelling van de hervorming is om de landbouw in de EU marktgerichter, meer concurrentieel en duurzamer te maken en tevens te zorgen voor de nodige inkomensstabiliteit. Het nieuwe GLB moet meer in overeenstemming zijn met de wensen van de consument en tegelijkertijd de landbouwers de vrijheid geven om te produceren wat de markt vraagt.

De hervorming van het GLB ziet er in hoofdlijnen als volgt uit:

PEILER 1 : Steunverlening die marktgerichter, eenvoudiger en minder handelsverstrend is :

- voor de landbouwers wordt er één enkele bedrijfstoelage ingevoerd die losstaat van de productie. Beperkte gekoppelde elementen mogen worden gehandhaafd om te voorkomen dat productie wordt opgegeven;
- om die bedrijfstoelage en de andere rechtstreekse steun te ontvangen moeten normen op het gebied van het milieu, de voedselveiligheid, de gezondheid van dieren en planten, en het dierenwelzijn worden nageleefd, en moet alle landbouwgrond uit landbouw- en milieuoogpunt in goede staat worden gehouden ("cross compliance"). Dit laatste betekent eveneens dat het aandeel blijvend grasland in de totale oppervlakte landbouwgrond dient in stand gehouden te worden.

PEILER 2 : Een krachtiger plattelandsbeleid:

- een krachtiger beleid voor plattelandsontwikkeling met nieuwe maatregelen om milieuzorg, kwaliteit en het dierenwelzijn te bevorderen en om de landbouwers te helpen aan EU-normen op productiegebied te voldoen;
- een verlaging van de uit te keren rechtstreekse betalingen ('modulatie') aan grotere landbouwbedrijven die meer dan 5.000 euro rechtstreekse betalingen ontvangen, om het nieuwe beleid voor plattelandsontwikkeling mee te kunnen financieren.

Health check

Bij de opmaak van de hervormingen van het GLB in 2003 werd tevens beslist om een tussentijdse evaluatie uit te voeren, de zogenaamde Health Check. Dit moest de landbouwsector toelaten beter in te spelen op nieuwe kansen en uitdagingen zoals de klimaatsverandering, de noodzaak van beter waterbeheer, de bescherming van de biodiversiteit en de productie van groene energie. Tegelijkertijd bood het ook de kans om het systeem van (ontkoppelde) bedrijfstoelagen, die ingevoerd waren in 2003, efficiënter, rationeler en eenvoudiger te maken en om de marktinstrumenten aangepast en werkbaar te houden voor een gemeenschap van 27 lidstaten.

Eind november 2008 werd hierover een akkoord bereikt.

De belangrijkste beslissingen zijn:

- geleidelijke afschaffing van de melkquota met het oog op de afschaffing van de melkquota in 2015;
- versterking van het plattelandsbeleid door het gefaseerd optrekken van de modulatie-niveaus van de rechtstreekse betalingen tot 10%;
- steun aan sectoren met specifieke problemen ;

- verplichte ontkoppeling van alle steun tegen 2012 met uitzondering van de premies voor zoogkoeien, schapen en geiten;
- omvorming van de marktinterventie tot een beperkt veiligheidsnet;
- ondergrens van de betalingen van bedrijfstoelagen om administratieve lasten te verlagen;
- vereenvoudiging en aanpassing van de randvoorwaarden;
- afschaffing van de braakleggingsverplichting voor akkerbouwgewassen;
- afschaffing van de steun voor energiegewassen.

Met de uitkomsten van de Health Check wordt het tweede deel van de MTR (voor de periode 2009 tot 2013) vastgelegd.

B. Beleidsplannen en/of projecten m.b.t. landbouw

Provinciaal beleidsplan voor land- en tuinbouw (provincie West-Vlaanderen)

Het provinciaal beleidsplan voor land- en tuinbouw tekent het kader voor de concrete invulling van het provinciaal land- en tuinbouwbeleid 2005-2010.

Binnen het provinciaal beleidsplan voor land- en tuinbouw wordt aangegeven om te werken aan de strategische doelstelling 'Relaties'.

De provincie wil de positie van de landbouwsector in zijn relatie met andere actoren en sectoren bestendigen of versterken. Meer specifiek gaat dit in het kader van het inrichtingsplan "groene fietslinken Brugge" over de volgende doelstellingen :

- Inzake milieu, natuur en landschap zal de provincie verder werken aan een stimulerend beleid (integratie land- en tuinbedrijven in het landschap, natuurverwevingsgebieden)
- Inzake recreatief medegebruik zal geijverd worden voor een goede harmonie tussen recreant en land- en tuinbouw
-

Vlaams Programma voor Plattelandsontwikkeling

Het Vlaams PDPO 2007-2013 geeft uitvoering aan de tweede peiler van het Gemeenschappelijk Landbouwbeleid. Het programma is opgebouwd uit een waaier van maatregelen die verdeeld zijn in vier assen.

As 3 heeft als doel de leefkwaliteit op het platteland en de diversificatie van de plattelandseconomie te verhogen en bevat onder andere maatregelen om de leefkwaliteit op het platteland te versterken, met aandacht voor de verschillende functies van het platteland. Deze maatregelen worden geïmplementeerd door de provincies via een gebiedsgerichte aanpak.

2.2.10 Recreatie

Strategisch beleidsplan toerisme en recreatie in het Brugse Ommeland.

Het strategisch beleidsplan werd goedgekeurd door de provincieraad van 30 september 2004.

In het strategisch beleidsplan zijn ondermeer de volgende krachtlijnen opgenomen:

- (1) het ontwikkelen van een kwalitatief recreatief fietsnetwerk structurerend voor de ganse regio. Hierbij wenst men het reeds bestaande recreatieve fietsnetwerk voor het Brugse Ommeland verder te optimaliseren,
- (2) Kwalitatieve herinrichting en uitbreiding van de gordel van groen- en natuurgebieden rondom Brugge en het creëren van een volwaardige recreatieve verbinding tussen deze gebieden. Hierbij zijn volgende acties ondermeer van belang:
 - a. Het aanpakken van de kwaliteit, de vormgeving en het onderhoud van de zachte ondersteunende recreatieve infrastructuur in een aantal van de meest bezochte domeinen.
 - b. De uitbreiding van bestaande groendomeinen gepaard met de recreatieve ontsluiting van eventueel nieuw verworven delen.
 - c. De realisatie van een lusvormige doorgaande fietsveilige recreatieve verbinding tussen deze gordel van groen- en natuurgebieden en de selectie ervan als primaire as binnen het recreatief fietsnetwerk.



Figuur 5: Gewenste structuur van het recreatief fietsnetwerk in het Brugse Ommeland

2.2.11 Jacht

Jachtdecreet

Dit decreet beoogt het verstandig gebruik van wildsoorten en hun leefomgeving en werd door de Vlaamse regering bekrachtigd op 24 juni 1991.

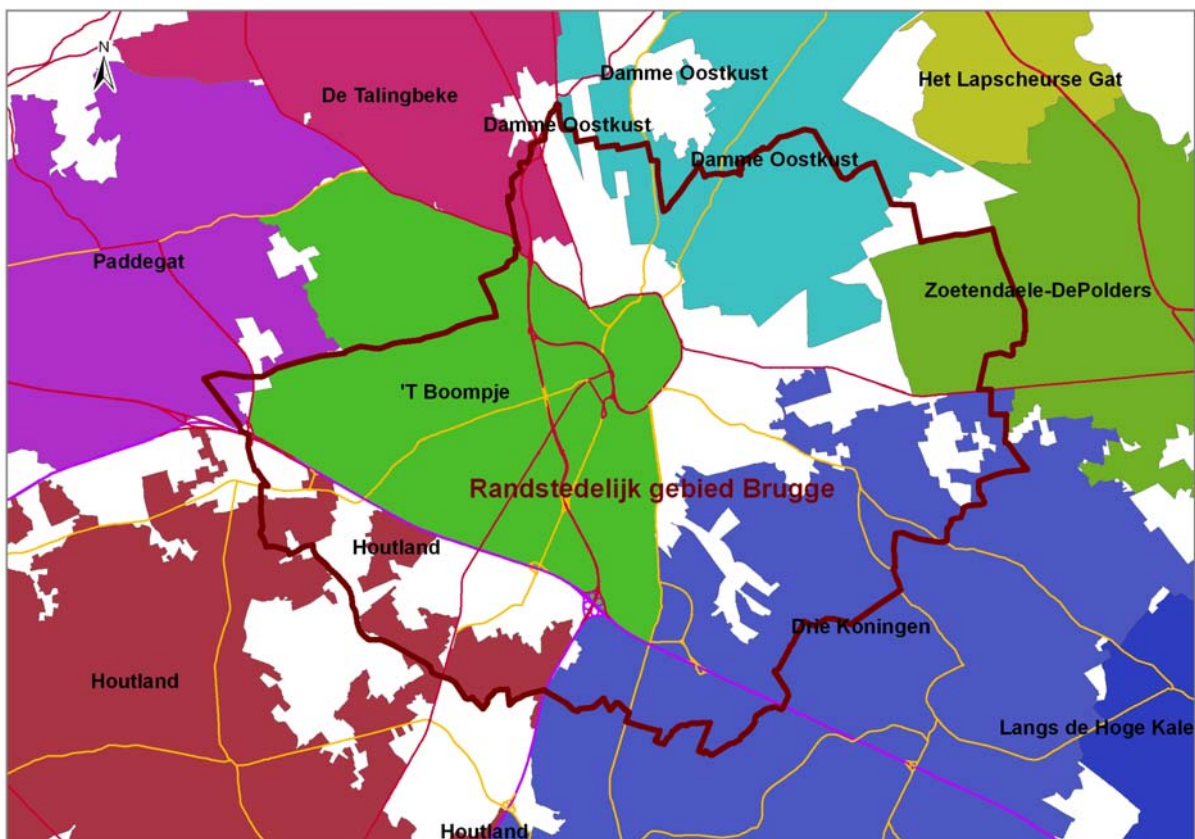
Een wildbeheereenheid is een samenwerkingsverband tussen jachtrechthouders binnen een ruimtelijk begrensd gebied. De basis van een wildbeheereenheid is het wildbeheerplan. Het is gekoppeld aan een planmatig wildbeheer met een verstandig gebruik van de wildsoorten, als onderdeel van een breder faunabeheer, waarbij niet alleen de belangen van de jacht

centraal staan maar ook de belangen van derden die ook medewerking verlenen aan de besluitvorming binnen de wildbeheereenheid.

Een wildbeheereenheid moet aan een aantal voorwaarden voldoen om zijn erkenning te bekomen en te behouden (Hoofdstuk II BVR 1/12/1998). Enkele van deze voorwaarden (zie artikel 2, 1° tem 3° van BVR 1/12/1998) kunnen door de aanduiding van gebieden voor veiligheid en natuurlijkheid gehypothekeerd worden indien de aard van de inrichting geen jacht meer toelaat:

- een aaneengesloten oppervlakte van minstens 1000 ha beslaan;
- de jachtterreinen van minstens vijf onafhankelijke jachtrechthouders verenigen;
- de afzonderlijke jachtterreinen moeten aangrenzend zijn.

Volgende wildbeheerseenheden vertonen een overlap met het Randstedelijk gebied Brugge: WBE Driekoningen, Damme Oost-Kust, T'Boompje, Zoetendaele – de Polders.



Figuur 6: Wildbeheerseenheden

2.2.12 Milieubeleid en MER

A. Milieubeleidsplannen

A.1. Ontwerp Provinciaal Milieubeleidsplan 2009-2013

Relevante elementen voor dit inrichtingsplan uit het provinciaal milieubeleidsplan zijn:

1. Realiseren van ecologische en landschappelijk waardevolle multifunctionele provinciedomeinen en groene assen, bereikbaar voor iedere West-Vlaming.

In haar 25 provinciedomeinen en groene assen voert de provincie een natuurgerichte inrichting- en beheerspolitiek met respect voor recreatief medegebruik. De provincie zet in op de uitbreiding van de domeinen. De provincie heeft bij onderhoud en inrichting ook oog voor de sociale functie van de domeinen voorzover deze de natuurfunctie niet in het gedrang brengt. Er is dus aandacht voor recreatief medegebruik (extensieve vormen van sportbeoefening) en voor inrichtingen voor specifieke doelgroepen (bvb. speelbos voor de jeugd, speeltoestellen, kampeergelegenheid voor jeugd). Tevens zal er meer aandacht uitgaan naar het gedeeltelijk toegankelijk maken van de domeinen voor mensen met een handicap. De spoorwegbeddingen worden niet voor niets „groene assen“ genoemd. Ook hier is de natuurverbindingsfunctie belangrijk; maar daarnaast is de recreatieve functie er even cruciaal. De provincie streeft ernaar de spoorwegbeddingen die nu nog gehuurd worden te verwerven en zoveel mogelijk in ere herstellen. Dit betekent enerzijds de missing links wegwerken en anderzijds over de gehele breedte natuurvriendelijk inrichten (zeker waar dit natuur- of landschapsdoeleinden kan dienen; bvb. voor akkervogel- of andere soortengerichte projecten). De grenzen ervan zullen duidelijker worden gevisualiseerd. Tevens zal in de komende bestuursperiode werk worden gemaakt van een kwalitatieve opwaardering: waar nodig zal de bedding worden hersteld met duurzame milieuvriendelijke materialen en er zal een hoogstaand, eenvormig recreatief meubilair worden geïnstalleerd, conform het ontwerp dat in het kader van het Europees project STREAM werd uitgewerkt. Met het oog op inplanting van dit meubilair en differentiatie in beheer, zal per bedding een visieschets worden gemaakt waarbij per segment duidelijk is welke de hoofdfunctie is die wordt nagestreefd.

2. Realiseren van het provinciale functionele fietsroutenetwerk.

In de voorbije legislatuur is de uitbouw van het functionele fietsroutenetwerk opgestart, maar het overgrote deel is nog te realiseren door renovatie van bestaande fietsinfrastructuur of nieuwbouw. Binnen de komende legislatuur kan een substantiële vooruitgang geboekt worden in deze realisatie binnen het kader van het Fietsfonds, waarvoor de provincie instaat als trekker, coördinator en ook als realisator van de uitvoeringsprojecten. Een aangehouden inspanning van de provincie draagt als bovenlokale taakstelling bij tot het welzijn van de burger en tot een duurzame ontwikkeling van het provincie. Deze doelstelling brengt ook een maatschappelijke meerwaarde tot stand.

3. Verfraaien van de routes, groene assen, domeinen en de omgeving van de provinciale gebouwen.

De provincie onderhoudt en realiseert nieuwe bovenlokale verbindingen, onder meer recreatieve assen zoals op oude spoorwegbeddingen en/of in combinatie met groene assen. Bovendien moeten vele infrastructuurwerken worden onderhouden, vernieuwd of aangelegd worden in domeinen en rond provinciale gebouwen. Deze projecten moeten gerealiseerd worden ter verbetering van de omgevings- en leefkwaliteit van de burger.

4. Garanderen van het behoud en het multifunctioneel gebruik van de watersystemen door een integrale benadering van het gevoerde waterbeleid rekening houdend met betrokken besturen en wensen van verschillende sectoren.

Als secretaris van de waterschappen staat de provincie in voor de opmaak en de opvolging van de uitvoering van de deelbekkenbeheerplannen. De provincie zal ondermeer via de waterschapswerking ondersteuning bieden aan de partners van het waterschap en ijveren voor de naleving van de doelstellingen en beginselen van het decreet betreffende het

integraal waterbeleid. Dit is belangrijk zowel bij de planvorming als bij de concretisering en uitvoering van maatregelen.

Bijzondere aandacht gaat naar het realiseren van de natuurverbindingsgebieden zoals geselecteerd in het provinciaal ruimtelijk structuurplan West-Vlaanderen, hetgeen een decretale opdracht is van de provincie.

A.2. Milieubeleidsplan Brugge 2005-2009

Relevante elementen voor dit inrichtingplan uit het Milieubeleidsplan Brugge zijn :

Het realiseren van een goede oppervlaktewaterkwaliteit in de waterlopen op het Brugs grondgebied, waarbij ondermeer volgende prioriteiten zullen gelegd worden: het optimaliseren van de waterkwaliteit (ecologische kwaliteitsnormen) van waterlopen in de voor natuur belangrijke zones (Maleleie, Assebroekse meersen).

Gebiedsgericht, zowel in het buitengebied als in het verstedelijkt milieu, grijpt de stad via passend beheer en inrichting kansen aan om de natuurrijkdom te bevorderen (instandhouding van waardevolle biotopen, het herontwikkelen van gedegradeerde biotopen, het aangrijpen van kansen voor nieuwe natuur, het versterken van de ecologische infrastructuur en het vormen van grotere samenhangende gehelen). De stad wil verder een actieve rol vervullen ter bevordering van de kleine landschapselementen en van ecologische verbindingselementen in het algemeen, zowel op openbaar als privaat domein.

Bijvoorbeeld stelt de stad voorop natuurbeheers- en inrichtingswerken in gemeentelijke terreinen uit te voeren zoals in het natuurgebied Gemene Weidebeek, het domein Beisbroek, het domein Blauwe Toren, de Sint-Pietersplas. Bijgevolg wenst de Stad de terreinen van derden in te richten en te beheren zoals bijvoorbeeld de Assebroekse Meersen, het komgebied Kerkebeek en diverse waardevolle bermen.

In het landschapbeheer van de stad wordt bijzondere aandacht besteed aan het behoud en het herstel van cultuurhistorische landschapswaarden, die o.m. bepaald worden door kasteelparken, hoevesites, diverse kleine elementen en specifieke beplantingstypologieën. Hierbij wenst zij de uitwerking en uitvoering van landschapsbedrijfsplannen te ondersteunen ten einde te komen tot een betere integratie van gebouwen in het landschap of tot de herwaardering van landschappelijke waardevolle sites zoals historische hoevesites.

De stad neemt een taak op zich in het versterken van de groene gordel rond de stad en van de bosstructuur binnen de zones die daartoe aangewezen zijn in het GNOP, het gemeentelijk ruimtelijke structuurplan of specifieke inrichtingsplannen. Kernpunten daarin zijn de uitbouw van de stadsbossen aan de zuidwestelijke en de oostelijke rand van de stad en van kleinere bosentiteiten verspreid over de gehele rand van de bebouwde kern. De bebossingstaak van de stad is complementair aan die van het gewest en de provincie. De stad spitst zich toe op de omgeving Beisbroek-Tudor, op de boszone te Sint-Pieters, aan de noordzijde van de Brugse kern, en op de kleinere verspreide bosentiteiten. (cfr. GNOP-Brugge – deel 5 p.11).

In de stadsbossen wordt gestreefd naar het wegwerken van versnipperde toestanden en naar het vormen van grotere gehelen, in ecologische en landschappelijke interactie met ingesloten open ruimtes. Er wordt inzonderheid naar gestreefd nabijgelegen complexen ook recreatief met elkaar te verbinden. De stedelijke bossen hebben naast hun ecologische functie een uitgesproken medefunctie voor zachte recreatie, natuurbeleving en -educatie.

A.3. Milieubeleidsplan Damme 2005-2009

Relevante elementen voor het inrichtingsplan uit het milieubeleidsplan Damme zijn:

1. Versterken van de voormalige spoorwegbedding als groene drager, met nieuwe opgaande beplanting en een koppeling met bestaande en nieuwe groenstructuren.
2. Behoud van het landschap.
3. Stimuleren van landschapsbedrijfsplannen. Ook door samenwerking met de provincie West-Vlaanderen, het Regionaal Landschap Houtland en de VLM krijgen landbouwers de kans om de landschappelijke inkleding van hun bedrijf te verbeteren.
4. Landschappelijke en cultuurhistorische opwaardering van de dijken. Het dijkenplan van de provincie tekent een visie uit op het herstel van de dijken in de Zwinstreek. Elke dijk of dijkrestant kreeg een aangepast beheersplan. Voor een aantal van de dijken betekent dit het aanplanten van bomenrijen. Hierdoor krijgen de dijken een duidelijkere plaats krijgen in het landschap. Dit zal ook enigszins zorgen voor het behoud van de huidige dijkvorm.
5. Het provinciebestuur werkt aan een Euregio-project met onder meer de restauratie van een deel van de Damse stadswallen (derde fase). Het project biedt een meerwaarde op vlak van landschap, natuur en recreatie. Het Damse bestuur droeg al bij tot de tweede fase.
6. Het aanmoedigen van de keuze voor alternatieven voor het autoverkeer kan door het uitbouwen van een fietsroutenetwerk, degelijke fietsstallingen en promotie. Door de uitbouw van een "milieuvriendelijker" wagenpark en het promoten van het gebruik van de fiets voor woon-werk verkeer vermindert Damme zijn impact op het leefmilieu en bekomt men een mooie voorbeeldfunctie.

A.4. Milieubeleidsplan Beernem 2005-2009

Het beleid inzake natuurbehoud en de vrijwaring van het natuurlijk milieu is gericht op de bescherming, de ontwikkeling, het beheer en het herstel van de natuur en het natuurlijk milieu. Om die doelstelling te bereiken, is soms het herstel van de daartoe vereiste milieukwaliteit nodig. Het beschermen en ontwikkelen van KLE's, lijn-, punt- en vlakvormige elementen past daarin.

In kader van mobiliteit wenst de gemeente ondermeer het gebruik van fiets te bevorderen, werk te maken van een veiligere schoolomgeving en veilige schoolroutes en veilige fietspaden aan te leggen zoals bv. langs de Bruggestraat

A.5. Milieubeleidsplan Zedelgem 2006-2010

Relevante elementen voor het inrichtingsplan uit het milieubeleidsplan van Zedelgem zijn:

- de wens om natuurverbinding te creëren
- de wens de huidige landschapswaarden te behouden en waar mogelijk te verbeteren en uit te breiden. Bestaande en of nieuwe constructies binnen het landschap te integreren.
- de keuze voor duurzame mobiliteit d.w.z. dat alternatieven voor het autoverkeer nl. het openbaar vervoer, fiets- en voetgangersverkeer voldoende aandacht krijgen.

B. MER-decreet

Het MER-decreet voert een onderscheid in tussen plan-MER en project-MER en stelt de procedure vast voor de opmaak van een MER of om in voorkomend geval een ontheffing te bekomen. In het uitvoeringsbesluit worden de categorieën van projecten opgesomd die

(mogelijk) tot project-mer-plicht kunnen lijden. Een ander uitvoeringsbesluit handelt in hoofdzaak over adviesverlening. Project-MER plicht wordt bepaald via een lijst van handelingen, plan-MER plicht via een deductief systeem.

Voor inrichtingsactiviteiten van de VLM is bijlage II van het uitvoeringsbesluit van 10 december 2004 van belang. Voor de categorieën van projecten, vermeld onder deze bijlage, kan de initiatiefnemer een gemotiveerd verzoek tot ontheffing indienen bij de Cel Mer, volgens de procedure omschreven in het decreet.

Gelet op de uitvoeringsgerichtheid van landinrichting, ligt de Mer plicht voor inrichtingsactiviteiten van de VLM op het project-niveau.

Toets plan-MER-plicht landinrichtingsplannen

Fase 1: definitie

Plan of programma dat

→ Gezien de ruime interpretatie die volgens de Europese Commissie aan de termen plan en programma moet gegeven worden, mag men aannemen dat een landinrichtingsplan als plan of programma beschouwd moet worden.

a) door een instantie op regionaal, provinciaal of lokaal niveau wordt opgesteld en/of vastgesteld of dat door een instantie wordt opgesteld om middels een wetgevingsprocedure door het Vlaams Parlement of de Vlaamse Regering te worden vastgesteld

→ De minister belast de VLM met de opmaak van het landinrichtingsplan. De VLM is een extern verzelfstandigd agentschap (EVA) en stelt het landinrichtingsplan op, het landinrichtingsplan wordt uiteindelijk door de minister goedgekeurd, bijgevolg is aan voorwaarde a) voldaan.

b) op grond van decretale of bestuursrechtelijke bepalingen is voorgeschreven

→ In het landinrichtingsbesluit is een opmaakprocedure voorzien. De VLM wordt belast met de opmaak van het landinrichtingsplan.

M.a.w. landinrichtingsplannen vallen onder de definitie van het DABM van plan of programma.

Fase 2: toepassingsgebied

Artikel 4.2.1 DABM:

Dit hoofdstuk is van toepassing op ieder plan of programma dat het kader vormt voor de toekenning van een vergunning voor een project.

“Het kader vormen voor” moet zo geïnterpreteerd worden dat het plan of programma een kader bepaalt waarin de uitvoering van projecten kan worden toegestaan middels het verkrijgen van een vergunning. Het duidt op een zekere vorm van binding voor een later vergunningsbesluit over een project. Het plan of programma vormt in principe de grondslag/basis voor de toekenning van een toekomstige vergunning voor een project.^{1[1]} Deze grondslag kunnen criteria of voorwaarden zijn op basis waarvan de vergunningverlenende instantie over een vergunningsaanvraag beslist.

In een landinrichtingsplan wordt de visie voor inrichting van een bepaald gebied omschreven. Er worden maatregelen aangegeven die hiertoe zouden moeten worden uitgevoerd. Ter uitvoering van deze maatregelen zullen desgevallend vergunningen aangevraagd moeten worden. In het landinrichtingsplan worden echter geen voorwaarden of criteria bindend weergegeven die in aanmerking genomen moeten worden bij de vergunningverlening. Het landinrichtingsplan is in dit geval eerder een beleidsinstrument, een overkoepelende visie van de overheid qua inrichting van het betreffende gebied.

M.a.w. een landinrichtingsplan biedt niet het kader voor het toekennen van vergunningen voor projecten.

Dit hoofdstuk is eveneens van toepassing op ieder plan of programma, waarvoor, gelet op het mogelijke effect op gebieden, een passende beoordeling vereist is uit hoofde van artikel 36ter, § 3, eerste lid, van het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu.

Of voor een plan of programma een passende beoordeling vereist is, moet per plan of programma worden nagegaan.

~ Indien een passende beoordeling vereist is voor het plan zelf, dan is het landinrichtingsplan sowieso plan-MER-plichtig.

~ Indien geen passende beoordeling vereist is voor het plan zelf, dan valt het landinrichtingsplan niet onder het toepassingsgebied van het decreet en dient geen verdere actie voor de plan-MER-plicht ondernomen te worden.

(In beide gevallen is fase 3 niet meer relevant)

In het inrichtingsplan worden met uitzondering van de natuuringrepen in de Assebroekse meersen, geen Mer-plichtige werken uitgevoerd. Voor de werken in de Assebroekse meersen zal een ontheffing aangevraagd worden.

Wanneer voor bepaalde maatregelen een passende beoordeling dient te worden opgemaakt, dan zal dit beschreven worden in de effectbeoordeling van dit rapport (zie hoofdstuk 4).

2.2.13 Mobiliteit

A. Beleidsplannen en/of projecten m.b.t. mobiliteit en verkeer

Onderstaande tekst geeft voor elk mobiliteitsplan de relevante elementen voor dit inrichtingsplan weer.

A.1. Mobiliteitsplan Stad Brugge

In het nieuwe mobiliteitsplan wordt gesteld dat Brugge een echte Fietsstad is en dat dit zo moet blijven. Een versnelde uitvoering van het veilig comfortabel stedelijk fietsroutenetwerk op het Brugse grondgebied staat voorop. De stad zal er naar streven om dit volledig te realiseren tegen 2010. Deze fietsroutes brengen je vanuit elke deelgemeente vlot tot in het stadcentrum of naar een andere deelgemeente. Hiervoor worden ondermeer op elke invalsen verbindingsweg veilige fietsinfrastructuur voorzien. Concreet worden ondermeer volgende maatregelen voorzien: een dubbelrichtingsfietspad langs de Astridlaan, tussen de Kerkstraat in Assebroek en de Oudeputstraat in Oedelem, langs de Oostendse Steenweg, tussen Sint-Pietersmolenstraat en Strooienhaan, een fietspad langs de Houtkaai tussen de

Scheepsdalelaan en het Waggelwater en de heraanleg van de Vaartdijkstraat met een volledig eigen en autonoom fietspad.

A. 2. Mobiliteitsplan Damme

Damme zal naast het functionele fietsverkeer ook de mogelijkheden in de recreatieve sfeer aanmoedigen. De verkeerswegen (secundaire wegen en lokale wegen type I) worden uitgerust met degelijke fietspaden, terwijl ook de landelijke weggetjes uitgebouwd worden als verkeersarme routes voor de functionele én recreatieve fietser. Verder wenst Damme ook de de fietsmobiliteit te beïnvloeden door via toeristische folders het gebruik van ondermeer de fiets aan te moedigen.

A. 3. Mobiliteitsplan Beernem

Het mobiliteitsplan van de gemeente Beernem wenst ondermeer het fietsverkeer een volwaardige plaats te bieden. Hiervoor wordt vooropgesteld een veilig en samenhangend fietsroutenetwerk uit te bouwen. Het fietsnetwerk is er in eerste instantie op gericht om veilige fietsverbindingen van woonbuurten naar de dorpskernen, naar scholen (te Beernem en te Brugge) en naar het station te realiseren.

Het provinciaal fietsroutenetwerk wordt als hoofdstructuur gebruikt. Dit netwerk wordt aangevuld met een reeks lokale routes. De (kortste) verbindingen tussen de verschillende kernen worden als route geselecteerd. Deze vallen dikwijls samen met de verbindingswegen voor het autoverkeer tussen de dorpen. Deze routes worden aangevuld met een aantal verkeersluwe routes via landbouwwegen. Een voorbeeld van een verkeersluwe route is de route Vullaertstraat – Beverhousveldstraat – oude spoorwegbedding (ter hoogte kruispunt Vliegend Paard) vertrekkende te Oedelem in de richting van Assebroek.

De alternatieve routes uit het fietsnetwerk moeten wel nog ingericht / heringericht worden: bewegwijzering, herstel en onderhoud. Een doorsteek ontbreekt nog tussen de kern Oedelem en de N337. De alternatieve routes moeten waar mogelijk afgesloten worden voor autoverkeer, of enkel nog plaatselijk verkeer toelaten. – Ook moeten de alternatieve routes op een veilige manier aantakken op de rest van het fietsnetwerk: bewegwijzering voor fietsers naar de oversteekmogelijkheid onder de brug te Beernem, een fietsdoorsteek Waterstraat - Fortstraat, een oversteekplaats op de Beverhoutsveldstraat ter hoogte van de oude trambedding.

A.4. Mobiliteitsplan Oostkamp

In het mobiliteitsplan van Oostkamp wordt ondermeer vooropgesteld om een fietsbeleidsplan uit te werken. In het fietsbeleidsplan wordt een uitgebreid fietsroutenetwerk uitgewerkt. Dit netwerk is opgevat vanuit twee invalshoeken: een primair fietsroutenetwerk moet zorgen voor de verbindingen langs de hoofdassen, terwijl het secundair fietsroutenetwerk voor de ondersteunde verbindingen (ondermeer tussen de deelgemeenten onderling) moet instaan.

Daarom is de uitbouw van een samenhangend en comfortabel fietsnetwerk een belangrijke element in een duurzaam mobiliteitsbeleid.

Langs de hoofdassen – waar vele attractiepolen zijn – zijn er echter specifieke fietsvoorzieningen wenselijk zodat de fietser er op een veilige en comfortabele wijze kan fietsen. Algemeen is het daarbij de bedoeling om deze fietsvoorzieningen te combineren met autoarme en autovrije routes tot een gans netwerk van veilige en continue routes die door iedereen als dusdanig herkend worden. Naast het aspect veiligheid en comfort voor de fietser is ook het wervend karakter van een dergelijk netwerk voor het gebruik van de fiets van groot belang.

Dit fietsroutenetwerk dient aan de volgende kwaliteitseisen te voldoen: verkeersveilig, het bereikbaar maken van de belangrijkste bestemming, samenhangend en continu, moet een zekere vrijheid met zich meebrengen, direct, door een voldoende aantrekkelijke omgeving lopen, comfortabel, ...

A.5. Mobiliteitsplan Zedelgem

In het mobiliteitsplan van de gemeente Zedelgem wordt ondermeer vooropgesteld om de mensen aan te sporen meer gebruik te maken van de fiets i.p.v. de wagen. Hiervoor zullen verschillende routes van het fietsnetwerk uitgerust worden met veilige, comfortabele fietsvoorzieningen. Tevens zal bijzondere aandacht besteed worden aan kruisingen van de routes onderling en aan de kruising van de fietsroutes met de gecategoriseerde wegen uit het autonetwerk.

B. Provincie West-Vlaanderen -Fietsfonds

De provincie heeft als taak het provinciaal fietsbeleid verder uit te werken en het fietsen bij de West-Vlaming te bevorderen. Hiervoor heeft zij een stimuleringsbeleid en een actief inrichtingsbeleid van nieuwe fietspaden langs het functionaal fietsroutenetwerk. Verder heeft de provincie in samenwerking met Westtoer het recreatief fietsnetwerk afgebakend. In het kader van het Fietsfonds wordt een aantal investeringen voorzien voor de aanleg van fietspaden langs gemeentewegen. In dit kader worden ondermeer de aanleg voorzien van een tweerichtingsfietspad langs de Bruggestraat en de Oostendse Steenweg.

C. AWV- Module 13

De Afdeling Wegen en Verkeer heeft als taak de mobiliteit in Vlaanderen te bevorderen. Specifiek voor de aanleg van fietspaden langs gewestwegen en voor verkeersveilige kruisingen van autowegen door (onder andere) fietsers beschikt AWV over een fonds. In samenwerking met en op vraag van de betrokken gemeente kan AWV instaan voor de aanleg van deze bijkomende fietspaden van het functioneel fietsroutenetwerk.

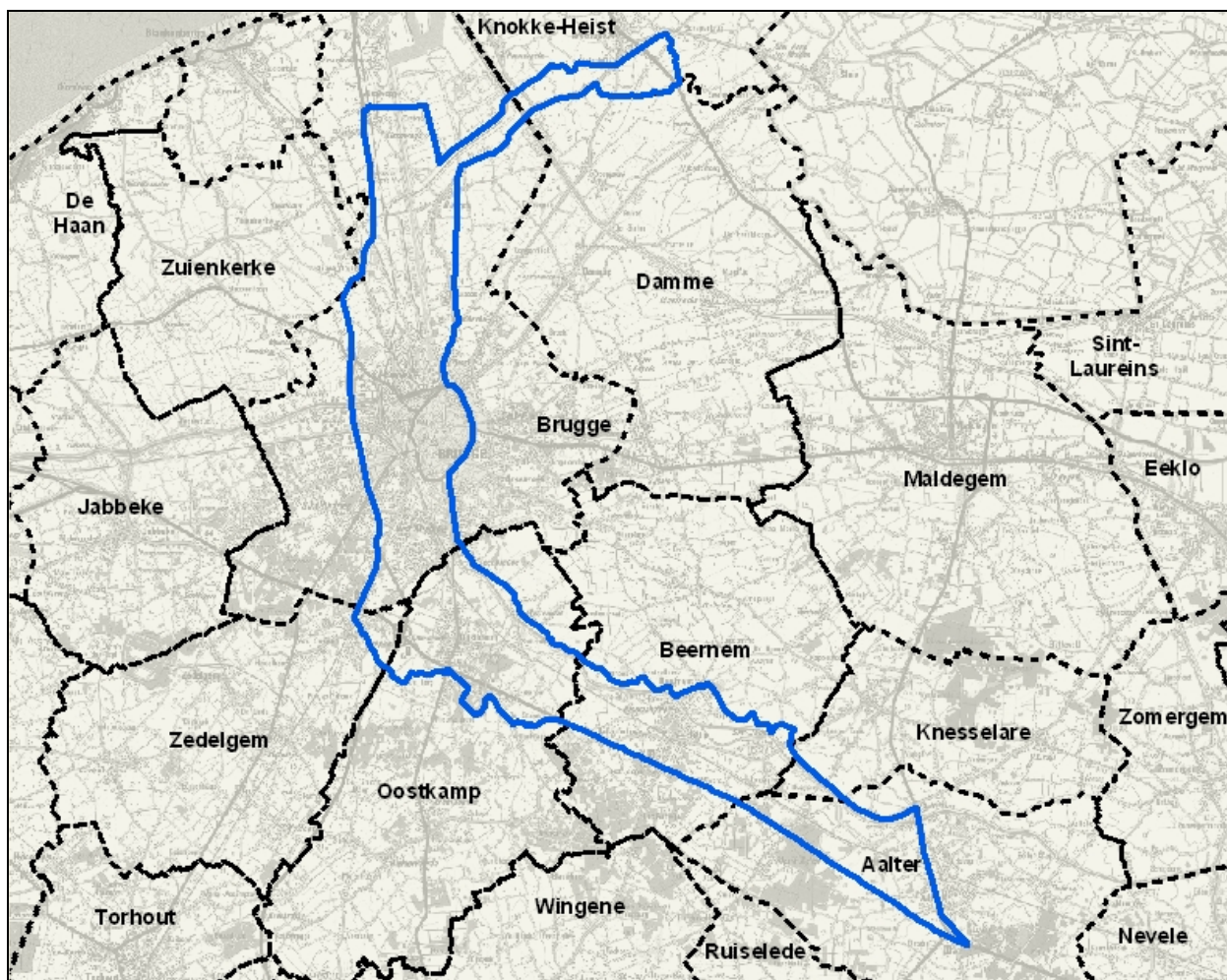
2.2.14 Overige randvoorwaarden

A. Inrichtingsprojecten

A.1. Landinrichtingsproject Brugse Veldzone - Veldgebied Brugge – Inrichtingsproject Mobiliteitsas

Het inrichtingsproject Mobiliteitsas Gent-Brugge-Zeebrugge overlapt voor een belangrijk deel met het inrichtingsproject Randstedelijk gebied Brugge. In het goedgekeurde planprogramma zijn voorstellen van inrichtingsplannen opgenomen voor het Randstedelijk gebied Brugge en voor de Mobiliteitsas Gent-Brugge-Zeebrugge.

Onderstaande figuur geeft een overzicht van de perimeter van het project 'Mobiliteitsas Gent-Brugge-Zeebrugge'.



Figuur 7: Perimeter inrichtingsproject landinrichting “Mobiliteitsas Gent-Brugge-Zeebrugge”

De drie parallel lopende mobiliteitsassen via het water, de weg of het spoor (het kanaal Gent-Brugge-Oostende/Zeebrugge, de E40 Brussel-Gent-Brugge-Oostende/Duinkerke en de N31 Brugge-Zeebrugge en de spoorlijn Brussel-Gent-Brugge-Oostende/Zeebrugge) zijn van belang op zowel nationaal als zelfs internationaal niveau voor het economisch functioneren van Vlaanderen.

Deze mobiliteitsassen werken echter als een barrière voor:

- de inwoners van het gebied;
- de landbouwers;
- de recreanten;
- het ecologisch functioneren van het gebied.

Voor het optimaal functioneren van deze mobiliteitsassen zijn in de nabije toekomst belangrijke investeringen nodig:

- kanaal Gent-Brugge:

optimaliseren van het kanaal zodat schepen met een groter tonnage gebruik kunnen maken van het kanaal, aanleggen van uitwijkplaatsen op het kanaal zodat tweerichtingsverkeer mogelijk wordt tussen Beernem en Brugge, rechte trekken van een aantal bochten. Deze investeringen zijn verbonden met de

beleidsbeslissingen over het project Seine-Schelde West.

- spoorlijn Gent-Brugge-Zeebrugge:
ontdubbelen van de spoorlijn tussen Aalter en Brugge (van twee naar vier sporen) en opheffen van alle gelijkgrondse kruisingen op de spoorlijn en nieuw spoor tussen de oostelijke en de westelijke havendelen van Zeebrugge (Bocht Ter Doest).
- wegverbinding N31-N49:
aanleg van een nieuwe hoofdweg, vanaf Westkapelle tot de Blauwe Toren (de A11) en optimalisatie van de N31 door het aanleggen van gelijkgrondse kruisingen.

Deze investeringen zijn vooral noodzakelijk voor het verder functioneren van de haven van Zeebrugge, opdat meer transport via weg, spoor of binnenvaart kan geschieden (zie ook het Strategisch Plan voor de haven van Brugge-Zeebrugge).

De voorgestelde maatregelen voor het project Mobiliteitsas zijn:

- de opmaak van een globale visie voor de as van het kanaal Gent-Brugge als een multifunctionele as op Vlaams niveau (scheepvaart, waterhuishouding, natuur, recreatie, landschap, ...) en het realiseren van deze visie;
- de flankerende maatregelen voor de geplande grote infrastructuurwerken op het kanaal Gent-Brugge, de spoorlijn Gent-Brugge-Zeebrugge en de wegverbinding N31-N49 (de AX);
- het zoeken naar mogelijkheden om de barrièrewerking en de hinder veroorzaakt door deze mobiliteitsinfrastructuur te verminderen (geluidshinder, ecoducten, aanpak vismigratieknelpunten, recreatief medegebruik).

Voornamelijk de eerste en de laatste groep maatregelen zijn ook van belang voor het doel van het inrichtingsplan, het inrichten van de groene gordel rond Brugge. Daarom werden in dit inrichtingsplan een aantal voorstellen opgenomen die verder uitgewerkt kunnen worden in de op te maken inrichtingsplannen binnen het project Mobiliteitsas Gent-Brugge-Zeebrugge.

B. Europees Project Value

Brugge is een belangrijke stad die via de haven van Zeebrugge economisch met de zee verbonden is. De wijken en bedrijven in het Randstedelijk gebied worden omzoomd door een mix van open ruimte, die bestaat uit bossen, landbouwgebied, valleien en parken.

Het project de Groene poorten heeft als doel de economische meerwaarde van die open ruimte te schetsen, zodat die ruimte optimaal ingericht kan worden ten behoeve van de bevolkingsgroepen die hier wonen, werken en verblijven.

De troeven van deze omgeving kunnen ingezet worden met als doel een gezondere, milieuvriendelijkere en economisch waardevolle stad. Deze trekt investeerders aan, biedt ruimte aan mensen die er willen wonen en werken.

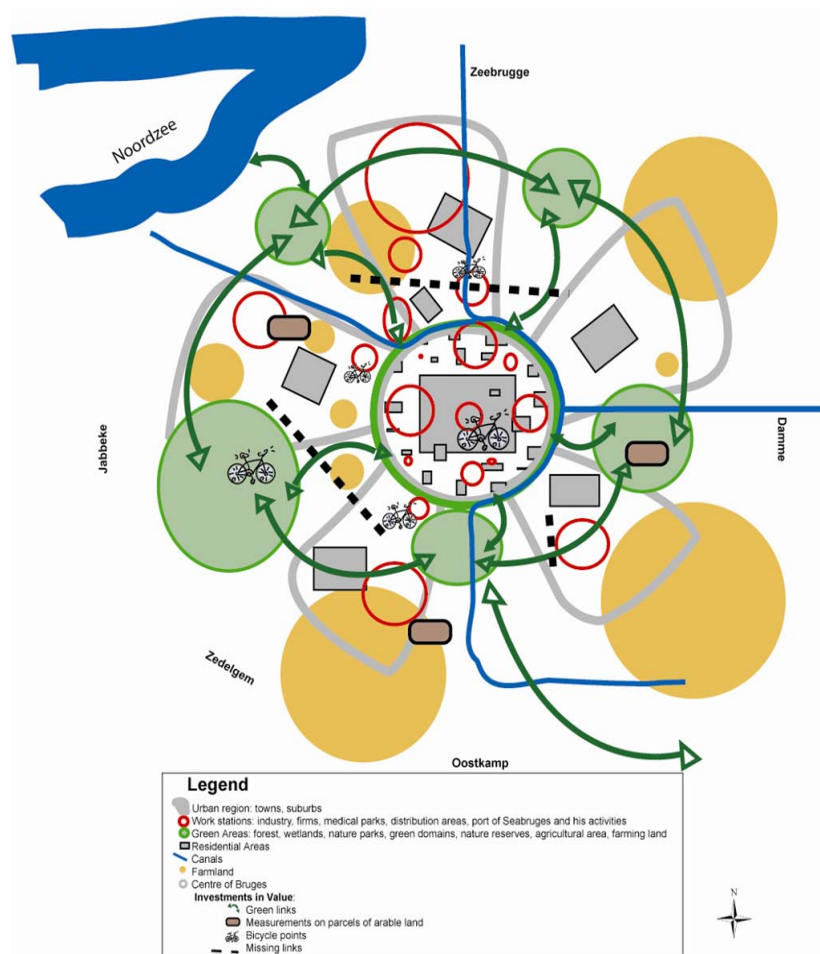
Het project Value zal dit plan ontwikkelen en samenwerken met partners uit Groot-Britannië, Wallonië, Duitsland en Nederland om een goed ingerichte en waardevolle open ruimte gordel rond Brugge te bevorderen.

In het project is een kosten-batenanalyse opgenomen omtrent de investeringen die een maximaal resultaat dienen te behalen.

Het plan heeft als doel bedrijven, overheid en gewone burger aan te zetten om in te spelen op drie vlakken:

- 1.energie
- 2.woon-werkverkeer
- 3.omgevingskwaliteit

Alle partners zouden door het plan overtuigd kunnen worden dat investeren in deze drie topics een economische meerwaarde kan krijgen. Ze zullen samen met ons zoeken naar milieuvriendelijke oplossingen, ze zullen inzetten op beter woon-werkverkeer (fiets en bus) en zullen bereid zijn te investeren in hun omgeving.



Figuur 8: Concept 'Green Gates' to Bruges.

Als investeringen worden 4 onthaalpunten, twee gezondheidspaden en een gebied voor omgevingskwaliteit vooropgesteld. Het kan gaan om onthaalpunten waar info (het plan) gegeven wordt, de nodige inrichting voor woon-werkverkeer (halte voor bus of fiets) voorzien wordt en die aanzet tot een nieuw gedrag.

De gezondheidspaden worden ontwikkeld in samenwerking met de twee gezondheidscentra van de stad (medische site Ruddershove en AZ Sint-Lucas) en hebben als doel gezondheid van de mensen te bevorderen.

In het gehele plan dient de aandacht voor omgevingskwaliteit bijzonder hoog gehouden door elke ingreep af te toetsen op een aantal te ontwikkelen criteria. In samenwerking met de Europese partners wordt nagegaan welke de mogelijke meerwaarden zijn van een open ruimte gordel in de Randstedelijk context.

Het concept wordt afgebeeld op figuur 8.

2.3 Bestaande situatie en autonome ontwikkelingen

2.3.1 Landschapsgenese en bodem

De fietslink groene gordel in het Randstedelijk gebied Brugge loopt doorheen de Polders en de Zandstreek. De grens loopt ongeveer west – oost: in het westen ter hoogte van het Waggelwater valt de grens ongeveer samen met het kanaal Brugge – Oostende, in het oosten ter hoogte van Lettenberg met de Legeweg. Ten noorden van die grens liggen de Polders, ten zuiden de Zandstreek.

De Polderstreek is een vlak gebied met hoogte tussen 3 tot 4 m TAW. Het zijn ingedijkte en kunstmatig gedraineerde schorren die voor de inpoldering min of meer gerijpt waren. De Zandstreek is een vlak tot zeer zwak golvend gebied, de hoogte varieert tussen 5 en 15 m TAW.

Het landschap en de bodems zijn gevormd in quartaire sedimenten. Het Quartair begon zo'n 2,4 miljoen jaar geleden en wordt gekenmerkt door een afwisseling van ijstijden en warmere periodes. Tijdens de laatste ijstijd, het Weichsel, lag de zeespiegel opnieuw veel lager en werden in het zeer koude en droge klimaat zandige en lemige sedimenten aangevoerd (28 000 – 14 000 BP).

Op het einde van de laatste ijstijd, het Laat-Glaciaal van het Weichsel (ongeveer 14 000 – 10 000 BP) werden tijdens de periodes met een zeer droog en koud klimaat deze sedimenten herwerkt. Lage oost-west georiënteerde dekzandruggen werden gevormd met een gemiddelde hoogte rond 10m TAW en een breedte van 2 tot 3 km. De grootste strekt zich uit vanaf Roksem tot voorbij Stekene. Brugge, St-Kruis en Sijsele liggen op deze dekzandrug. Deze dekzandrug heeft verschillende rivieren o.a. de Schelde afgedamd en depressies afgesnoerd waar een moerasvegetatie zich ontwikkelde. Tijdens het Laat-glaciaal werd moeraskalk afgezet, tijdens het Holoceen (laatste 10.000 jaar) klei en veen zoals bijvoorbeeld in het complex van de Assebroekse meersen. Tijdens het Holoceen zijn de zanden van de dekzandrug opnieuw verwaaid en werden duinen bovenop de dekzandrug gevormd. De kerk van Assebroek ligt op zo'n duinrug.

Vanaf het Holoceen, zo'n 10 000 jaar geleden, begon de opwarming van het klimaat waardoor de ijskappen afsmolten en de zeespiegel begon te rijzen. De kustlijn kwam langzamerhand dichterbij en rond 3500 voor Chr. lag een wadzone met getijdenwerking ongeveer ter hoogte van de huidige kustlijn. Achter de kustbarrière trad vernatting op, wat evolueerde tot de ontwikkeling van een kustmoeras met veenvorming (1000 voor Chr). De invloed van de zee liet zich in de oostelijke kustvlakte later gelden dan in de westelijke omdat het pleistoceen oppervlak er relatief hoger ligt.

Vanaf 300 voor Chr begon een periode van kusterosie die de strandwal en duingordel aantastte. Bressen werden in de kustwering geslagen, zeegaten werden door getijdenwerking steeds groter en getijdengeulen drongen steeds verder landinwaarts. Het wad breidde zich steeds verder uit, het veen werd in de geulen opgeruimd, door drainage (eerst natuurlijk, later door de mens) klinkte het veen in zodat uiteindelijk de ganse kustvlakte

een waddegebied werd met getijdegeulen, schorren en slikken. Rond 600 na Chr stond nagenoeg de gehele Vlaamse kustvlakte onder de invloed van getijdewerking.

Vanaf ca 800 na Chr. zijn grote schorregebieden opgeslibd tot boven het gemiddelde hoogwaterpeil en was er opnieuw menselijke occupatie mogelijk. Rond de 10^{de} eeuw werden de eerste dijken, zoals de Blankenbergse Dijk, aangelegd loodrecht op de kustlijn om te vermijden dat het land via de getijdegeulen nog overspoeld zou worden door extreme hoge vloed. De ontwatering van het gebied door antropogene activiteiten zorgde opnieuw voor een inklinking van de kleiige sedimenten met een verlaging van het maaiveld voor gevolg.

Het gebied ten oosten van de Blankenbergse Dijk kende echter nog een bewogen geschiedenis (zie deel archeologie) van natuurlijke overstromingen en opzettelijke onderwaterzettingen, inpolderen van en herdijken van geïnundeerd land en het inpolderen van de Zwingel.

De belangrijkste bodems in de Zandstreek binnen het fietslink circuit zijn matig droge tot matig natte zandige tot lemig-zandige duidelijke of verbrokkelde podzolen. Soms komen zandige of zandlemige matig natte bodems voor met een kleur B-horizont, soms zonder enige profielontwikkeling. De Assebroekse meersen, de Chartreusen en de Gemene weiden worden gekenmerkt door venige, zandlemige en kleiige bodems die nat tot zeer nat zijn.

De bodems van het Poldergebied hebben een textuur die varieert van zand tot klei, het kalkgehalte bedraagt enkele % tot 15%. Ze vertonen weinig of geen profielontwikkeling. Na afzetting van de sedimenten en de drainagewerken ondergingen de bodems fysische, chemische en biologische rijping. Ontkalking greep plaats met verschillende intensiteit. Alle bodems zijn matig tot zeer nat en vertonen oxido-reductie kenmerken. Het grondwaterpeil wordt gecontroleerd door een ingewikkeld drainagesysteem. In het overgangsgebied tussen de Polders en de Zandstreek komt het pleistoceen substraat binnen boorbereik (125 cm).

2.3.2 Water



Figuur 8: Waterbeheersing in de omgeving van Brugge (Belgroma, 2001)

Figuur 8 geeft een beeld van de waterbeheersing in de omgeving van Brugge.

Via het **kanaal Gent-Brugge** stroomt Leiewater in de richting van Brugge. Het water uit het kanaal Gent-Brugge stroomt langs de Ringvaart naar het kanaal Brugge-Oostende.

De **Damse Vaart** voert nauwelijks water af.

Tot vóór Oostkamp kunnen de beken gravitair afwateren in het kanaal Gent-Brugge. Vanaf Oostkamp is dat niet meer het geval omdat ze te laag liggen. Daarom werd in het midden van de 19^e eeuw vanaf de Rivierbeek te Oostkamp een bijkomend afwateringskanaal gegraven namelijk "**het Zuidervaartje**". Dit kanaaltje loopt langs de linkerkant van het kanaal Gent-Brugge en ontvangt het water van de Kerkebeek en de Lijsterbeek. Een teveel aan oppervlaktewater uit het stroomgebied van de Kerkebeek en de Lijsterbeek kan eventueel verpompt worden naar het kanaal Brugge-Oostende. Het Zuidervaartje sifoneert vervolgens onder het kanaal door en ontvangt tevens het water van het Sint Trudoledeken. Daarna loopt het rechts van de ringweg rond Brugge tot aan de Dammepoort en vervolgens evenwijdig met de Damsevaart tot aan het Afleidingskanaal van de Leie. Tussen Brugge en het afleidingskanaal van de Leie ontvangt het nog het water van 2082 ha gelegen rond de Zuidervaart. De Edebeek en de Maleleie zijn twee belangrijke affluents op dit traject. De Zuidervaart loost via een sifon onder het Afleidingskanaal van de Leie in het Leopoldkanaal, maar kan ook verpompt worden in het Afleidingskanaal van de Leie indien de waterkwaliteit minder goed is.

Het bekken van de **Hoofdsloot** ligt ten zuidoosten van Brugge en watert via een pomstation uit in het kanaal Gent – Brugge. Dit bekken is niet voorgesteld op figuur 8.

De afwatering van de Zwinpolder is volledig gericht op het Leopoldkanaal. Waterlopen die van belang zijn voor het inrichtingsplan zijn de **Reigaertsbeek** en de **Romboutswerve-ader**.

Autonome ontwikkeling

De autonome ontwikkelingen in het gebied kunnen afgeleid worden uit de verschillende beleidsplannen op het vlak van water. Deze worden opgesomd in hoofdstuk 2.

2.3.3 Archeologie:

Het archeologische landschap wordt sterk bepaald door het fysieke milieu. De aparte ontwikkeling van het poldergebied en het veldgebied begint vanaf 2000 v.Chr. Ervoor is vooral bewoning vanaf de eerste landbouwers op de dekzandruggen dicht bij beekdalen. Voorbeelden in de Brugse rand zijn aangetroffen in Assebroek, het Chartreusegebied, en Waardamme, op de dekzandrug Maldegem – Sijsele en rond Torhout en Zedelgem. Deze dekzandruggen worden vanaf de bronstijd (2000 v. Chr.) gebruikt als doorgangsroute en herkenningspunt door het land. Op de markante plaatsen worden kunstmatig heuvels opgeworpen waaronder een dode begraven worden. In het veldgebied zijn diverse grafheuvelclusters gekend.

Op einde van de ijzertijd en het begin van de Romeinse tijd worden de wegtracés waarlangs de bewoning zich concentreert, steeds duidelijker afgebakend. De Zandstraat, de Zeeweg, de Brugse Heirweg en de Verbinding Brugge-Leie zijn de belangrijkste assen in het Romeinse landschap. Langs de Zandstraat, op de grens van de Zandstreek en de latere Polders, werden bij opgravingen een zeer dichte Romeinse bewoning aangetroffen. De Zandstraat verbond het fort van Oudenburg met het fort te Aardenburg (NI.). Het tracé van de Diksmuidse Heirweg verbond deze nederzettingen met Aartrijke (*Artiriacum*), een belangrijke Romeinse nederzetting. Verder naar het binnenland ligt onder de kerk van Torhout mogelijk een Romeinse wachttoren verscholen. Ter hoogte van Fort Lapin (Brugge) lag een handelsnederzetting, die met de zee verbonden was door middel van een geul doorheen het slikken- en schorregebied.

In de kustvlakte wordt vanaf het jaar 1000 begonnen met de indijking en bepoldering van het landschap. Rond Damme zijn diverse van deze dijken bewaard in het stratenpatroon zoals de Romboutsweversdijk en Blankenbergse Dijk.

In de volle (11^{de} en 12^{de} eeuw) en de late middeleeuwen (13^{de} – 15^{de} eeuw) wordt het gebied in de polders en het veldgebied systematisch ontgonnen. De Brugse rand wordt ingericht ten behoeve van de stedelijke ontwikkeling van Brugge. Vanaf de 11^{de} en 12^{de} eeuw worden mottes opgeworpen (versterkingen van de lokale heer). Een voorbeeld hiervan is het Blauwkasteel te Oostkamp, die wordt omgevormd tot woontoren. Boerderijen liggen verspreid in het landschap (Wulgenbroeken, Vliegend Paard te Beernem) meestal omringd door grachtensystemen. Kastelen werden opgericht. Kloosters en abdijen vervulden het middeleeuwse landschap. Dit landschap blijft grotendeels gelijk in de Nieuwe Tijd (16^{de}-18^{de} eeuw).

Rond Brugge werden verschillende oorlogen uitgevochten. Versterkingen rond de steden bepaalden lange tijd het uitzicht (Brugse Vesten, wallen rond Damme). Verschillende linies gebruiken de dijken om gebieden onder water te zetten. Door de verbeterde schootsafstand van bewapening worden forten en schansen opgericht voor de steden. Hiervan is het 18^{de} eeuwse fort van Beieren en bijhorende schansen (redoute Michem, Fort Verbrand, Fort Damme) een mooi voorbeeld.

Knelpunten:

1. De archieven en de algemene geschiedenis tonen aan dat de archeologische rijkdom in de Brugse rand enorm hoog is. Alle periodes worden bestreken en alle vormen van menselijke activiteit komen aan bod. De archeologische kennis van de regio, staat niet in verhouding tot deze rijkdom. Archeologisch onderzoek bij bodemingrepen is essentieel. Elke bodemingreep (bouwprojecten, verkavelingen, nieuw landbouwgebruik, reliëfwijzigingen,...) is een verdere vernietiging van deze kennisbron.

2. Algemene kennis over deze sites is niet aanwezig, net als de informatiedoorstroming naar het grote publiek. Informatieborden en thema-routes kunnen hierbij duiding geven.

3. Bij de kerk van Ver-Assebroek in de Assebroekse Meersen ligt een archeologisch monument, bestaand uit vier concentrische cirkels met een grootste diameter van 260 m.. Van deze cirkels is de betekenis, functie en ouderdom onduidelijk. Verder onderzoek, gepland begin 2009, zal uitsluitel moeten geven. Doorheen deze concentrische cirkels loopt de oude tramlijn. De noordoostelijke hoek is vergraven bij de aanleg van de Groene Wijk. De cirkels zijn enkel zichtbaar vanuit de lucht bij een hoge grondwaterstand. Ondanks het hoge potentieel (recreatief, cultureel) is dit monument niet gekend bij het grote publiek. Een goed zichtpunt en informatie over de site is gewenst.

4. Fort Verbrand, Fort Damme en Fort Mikkem hebben een vrij uitgesproken, maar partieel bewaard reliëf. Bij een herinrichting naar natuurwaarden toe dient rekening gehouden te worden met de bestaande archeologische sporen en structuren.

Fort van Beieren is gedeeltelijk in gebruik als weide voor grote dieren. Daarnaast zijn grote delen van het bastionlichaam afgegraven of sterk geërodeerd. Profielherstel dient zich op. Daarnaast moet een gebruik een verdere erosie tegen gaan. Op het fort staat gedeeltelijk een landbouwbedrijf ingeplant. Een verdere integratie in de omgeving is noodzakelijk.

2.3.4 Landschap en cultuurhistorie

Het landschap ten noorden en ten zuiden van Brugge verschilt in grote mate van elkaar. De scheiding wordt gevormd door de dekzandrug Verrebroek-Maldegem-Stekene-Gistel die zich ongeveer situeert ter hoogte van de Malesteenweg (Sijsele-Brugge) en het kanaal Brugge-Oostende. In het noorden bevindt zich het poldergebied in het zuiden het veldgebied.

De groene fietsgordel doorkruist een aantal gebieden die landschappelijk sterk van elkaar verschillen. In grote lijnen is het op te splitsen in volgende verschillende eenheden:

- Damme en omgevende polders
- Het veldgebied met de Assebroekse meersen
- De kasteeldomeinen in het veldgebied
- Langs het kanaal en de noordelijke rand van Brugge

Damme en omgevende polders:

Deze zone ligt nagenoeg volledig in het Oudland en toont nog het typisch grondgebruik gerelateerd aan de fysische structuur van kreekrugronden en komgronden. Op de drogere kreekrugronden treft men nog (vooral) akkerland aan. Hierop komen ook de verspreide bebouwing en de wegen voor. De komgronden zijn van oudsher grasland (historisch permanent grasland) en vertonen microreliëf (typisch voor Oudland). Opvallend zijn ook de dijken waarop vaak meerdere opgaande bomenrijen staan. Verspreid in het gebied vinden we enkele forten: de meest opvallende zijn Damme en het Fort van Beieren daarnaast zijn er nog enkele restanten terug te vinden van kleinere forten: Fort van Mikkem, Verbrand Fort

Het veldgebied met de Assebroekse meersen

Langs de Maleleie kom je van de Damse polders in het veldgebied

Het Maleveld ligt op de grote dekzandrug van Verrebroek-Maldegem-Stekene-Gistel. Het is een oud veldgebied dat aan de zuidelijke en noordelijke randen afgebakend werd door een bosgordel.

De overgang tussen de dekzandrug en de achterliggende depressie gebeurt brusk en is goed zichtbaar op het terrein. Ook landschappelijk komt hij goed tot uiting door het contrast tussen het eerder gesloten landschap op de dekzandrug (bebouwing) en het half open meersengebied met veel perceelsrandbegroeiing en dominant graslandgebruik.

De Gemene Weiden (in noorden) zijn gekenmerkt door zeer kleine regelmatige graslandperceeltjes en door een oud gebruiksrecht van de aanborders op deze gronden. Ten zuiden van de kerk van Ver-Assebroek ligt een circulaire structuur bestaande uit drie concentrische grachten met wallen en een noord-zuid verlopende onderbreking die het hele terrein in twee delen snijdt. Ze wordt ten dele visueel benadrukt door een bomenrij. De structuur getuigt misschien van een verlaten ringwalsite uit de 11e-12e eeuw. Verder is het meersengebied nauwelijks bebouwd en vormt een open ruimte aan de rand van de stad Brugge. Weinig wegen doorsnijden het gebied wat de landschappelijke samenhang bevordert.

De kasteeldomeinen in het veldgebied

Het gebied ten zuiden van Brugge wordt sterk versnipperd door de aanwezigheid van het kanaal Brugge-Gent, door de spoorweg en tal van autowegen. Eénmaal deze obstakels voorbij komt men opnieuw in een totaal andere omgeving nl. in de omgeving van de kasteeldomeinen gelegen in het bosgebied ten zuid-westen van Brugge.

Tijdens de middeleeuwen en later (tot 18e eeuw) vormden deze arme en droge landbouwgronden een uitgestrekt veldgebied of wastine met struiken, heide, en her en der enkele ontgonnen percelen. Na de 18e eeuw kwamen grote delen van dit gebied in handen van de adel die deze gronden ontgonnen als landbouwland of als bos. Ze gingen systematisch tewerk volgens een geometrisch patroon van dreven. Veelal lieten ze op de slechtste gronden een kasteel bouwen met bijhorend park. Enkele voorbeelden hiervan zijn: Kasteeldomeinen van Beisbroek, Tudor, Tillegem en de Abdij van Zevekerke.

Ook ten westen van Brugge op grondgebied Jabbeke zorgen restanten van kasteeldomeinen voor groene gebieden waarlangs verbinding gezocht wordt.

Langs het kanaal en de noordelijke rand van Brugge

Tenslotte wordt het kanaal Brugge-Oostende bereikt. Aan de overzijde van het kanaal ligt de Moere van Meetkerke als overgangsgebied tussen polder en zandstreek.

De aanwezigheid van het kanaal en de haven van Zeebrugge zorgen ervoor dat de fietsgordel hier door meer stedelijk gebied gaat.

In 2001 werd de landschapsatlas uitgegeven door het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap Afdeling Monumenten en Landschappen. In deze atlas zijn punt-, lijn- en vlakvormige relictten opgenomen.

Deze atlas is het resultaat van de inventarisatie van de traditionele landschappen. Relictten van traditionele landschappen getuigen van structuren en elementen van landschappen uit het verleden die nog niet door grootschalige ingrepen zijn uitgewist. Deze relictten waren kenmerkend voor de traditionele landschappen en vertonen momenteel nog steeds een functionele of structurele samenhang in het landschap.

Op de atlas worden **relictzones** aangeduid. Relictzones zijn gebieden met een grote dichtheid aan punt-lijnrelictten, zichten en ankerplaatsen en zones waar de connectiviteit tussen waardevolle landschapselementen belangrijk is voor de gehele landschappelijke waardering.

Sommige relictten vormen complexen van zeer verschillende aard die echter historisch en genetisch samen horen en een geheel vormen. Deze worden samengevoegd tot een aparte categorie die **ankerplaats** genoemd wordt. Dit zijn dus de meest waardevolle landschappen op cultuurhistorisch gebied.

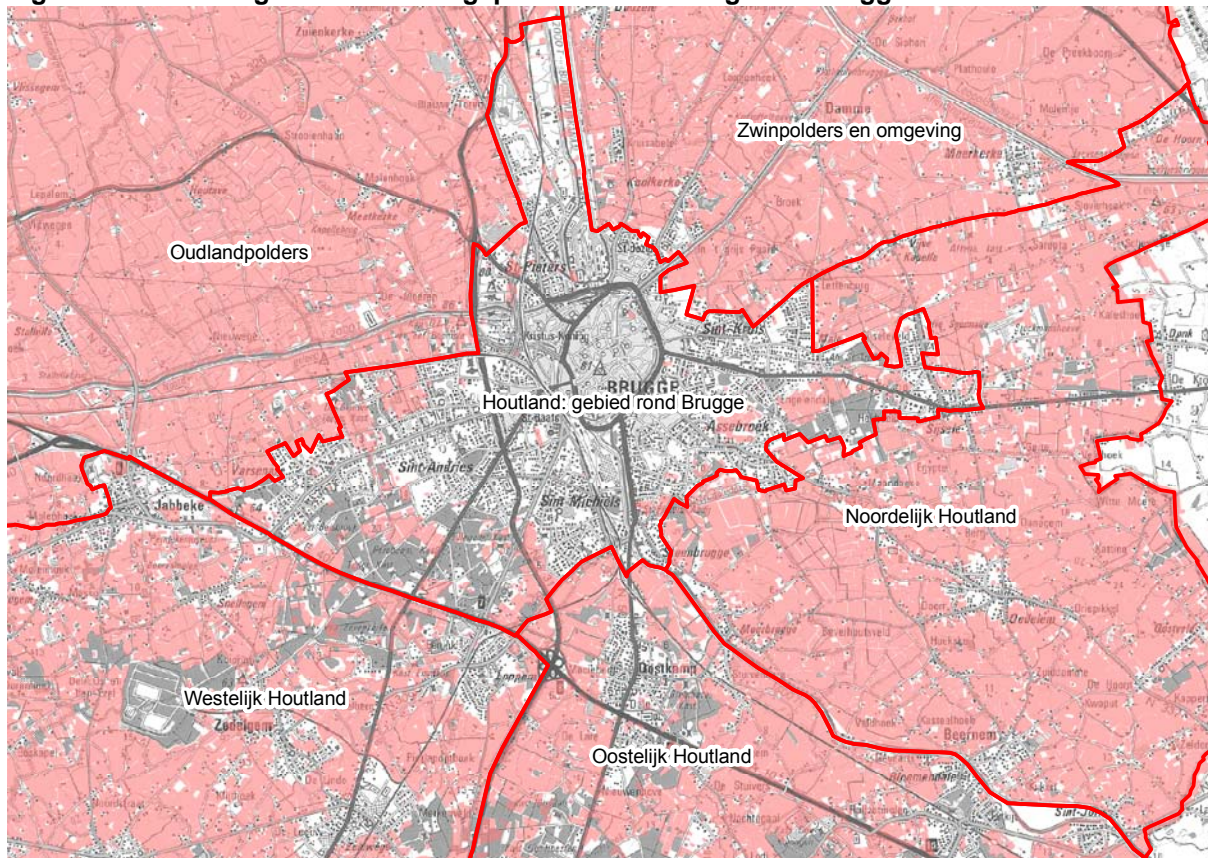
Zowel de relictzones als de ankerplaatsen worden weergegeven op kaart 4.

2.3.5 Landbouw

De beschrijving van het aspect landbouw is gebaseerd op twee studies uitgevoerd door de VLM in 2006 en 2008 in opdracht van de provincie West-Vlaanderen namelijk "inventarisatie van de land- en tuinbouw in Noord en Midden West-Vlaanderen (2006)" en "aanzet tot een visie en actieplan voor de land- en tuinbouw in Noord en Midden West-Vlaanderen (2008)".

Kaart 5 en Figuur 9 geven een overzicht van de percelen die geregistreerd worden bij het Agentschap van Landbouw en Visserij in 2008 in de omgeving van het inrichtingsplan "Groene fietsgordel Brugge" volgens deelgebieden bepaald in de inventarisatiestudie van de VLM (iof Provincie West-Vlaanderen).

Figuur 9: landbouwgebruik inrichtingsplan “Groene fietsgordel Brugge”



Bron: registratie ALV, 2008 en inventarisatiestudie VLM , 2006

Brugge is een stedelijk gebied omgeven met open ruimte en landbouwactiviteit in de directe nabijheid van de stad. Daarnaast bevindt Brugge zich min of meer op de scheiding tussen twee landbouwstreken namelijk de polders en de zandstreek.

Wat betreft land- en tuinbouw kunnen drie vormen onderscheiden worden nl. land- en tuinbouw in de directe omgeving van stad Brugge, land- en tuinbouw ten noorden ervan en land- en tuinbouw ten zuiden ervan.

Land- en tuinbouw in de directe omgeving van stad Brugge:

(deelgebied Houtland: gebied rond Brugge)

Binnen het regionaalstedelijk gebied van Brugge en in en rond de omringende groene gordel rond Brugge komen nog landbouwgronden voor. Het gaat veelal om “zone-vreemde” landbouwgronden die niet in agrarisch gebied liggen maar vooral in industrie-, woonuitbreidingsgebied, park- en natuurgebied. Land- en tuinbouw bevinden zich hier in stedelijke sfeer, in groendomeinen of in de omgeving ervan.

Het zijn veelal kleine percelen die versnipperd liggen en gebruikt worden door oudere landbouwers of hobbybedrijven. Daarnaast gaat het ook om percelen van gemengde bedrijven die verder van de bedrijfszetel liggen.

Land- en tuinbouw ten zuiden van stad Brugge:

(deelgebied Noordelijk, Oostelijk en Westelijk Houtland)

Dit deel is gelegen in de Zandstreek en wordt gekenmerkt door een cultuurhistorisch waardevol landschap met kasteelparken, natuur- en bosgebieden en verspreide woonkernen met daartussen grotere en kleinere eenheden landbouw. Land- en

tuinbouw tussen en verweven met de andere sectoren is typisch voor de zandstreek en vraagt goed nabuurschap van alle betrokken partijen.

De belangrijkste bedrijfstypes zijn gemengde melkvee-, vleesvee- en varkensbedrijven. Grasland, maïs en andere voedergewassen zijn dan ook de meeste voorkomende teelten. Gezien de aanwezige bodemkenmerken is er mogelijkheid om aan tuinbouw te doen. De laatste jaren kennen tuinbouwteelten zoals extensieve groententeelt en boomkwekerij, dan ook een uitbreiding.

Land- en tuinbouw ten noorden van stad Brugge:

(deelgebied Oudlandpolders en Zwinpolders en omgeving)

Dit deel is gelegen in de polders. Een open landschap, de kust, de haveninfrastructuur en grote eenheden natuur en landbouw zijn typische kenmerken voor dit gebied.

De polders zijn zeer geschikt voor grasland en akkergewassen. Permanent grasland, granen, suikerbieten en aardappelen zijn dan ook veel voorkomende teelten. Belangrijkste bedrijfstypes zijn melkvee, akkerbouw en vleesvee. Het gaat veelal om gemengde bedrijven met grote economische productieomvang, grote bedrijfsoppervlakte met goede perceelsstructuren.

Autonome en te verwachten ontwikkelen:

De ontwikkelingen in de landbouw worden grotendeels gestuurd op internationaal en Europees niveau. De laatste hervormingen maken het mogelijk dat de landbouw steeds meer kan inspelen op de vraag van de consument. Grond blijft daarbij een zeer belangrijke productiefactor. Daarnaast wordt de landbouw de laatste jaar ook gekenmerkt door een afname van het aantal landbouwers met een toename van de bedrijfsoppervlaktes tot gevolg, schaalvergroting, intensifiëring en diversificatie.

Door de permanente ruimtelijke druk in de Brugse regio en de afbakening van de natuurlijke en agrarische structuur wordt verwacht dat het aantal landbouwgronden zal afnemen. De gronden in de industrie- en woon(uitbreidings)gebieden zullen op termijn worden ingenomen voor industrie, woongelegenheid, havenuitbreiding, enz. Landbouwgronden die als natuur- en bosgebied worden aangeduid zullen op termijn ten gevolge van een uitdovend beleid, een minder intensief karakter krijgen. Landbouwers kunnen eventueel bijdragen tot het beheer van de groendomeinen of tot andere verbrede activiteiten.

Knelpunten en bedreigingen:

Grond is een belangrijke productiefactor. Voor de rundveebedrijven is deze belangrijk voor de productie van ruwvoeder en afzet van mest, voor de tuinbouwbedrijven en akkerbouwbedrijven is ze belangrijk voor de grondgebonden productie van de teelten. Verlies van grond heeft bijgevolg steeds rechtstreeks (verlies van productieoppervlakte) of onrechtstreeks (ruwvoedertekort en mestoverschot) aanleiding tot een verlies aan inkomen.

De landbouw dient de schaarse landbouwruimte in het Houtland steeds vaker te delen met andere actoren. Door inrichting van gronden voor recreatie en landschappelijke inkleding zal het aandeel medegebruikers nog toenemen. Aandacht voor een goed nabuurschap door alle actoren in de open ruimte wordt van groot belang. Enig respect van de recreant voor de aanwezige landbouwactiviteiten, aandacht voor randeffecten en onderhoud bij de aanleg van groene structuren zijn hierbij belangrijk.

Kwaliteiten en kansen:

Een recreatief goed ingerichte open ruimte met verbinding vanuit Brugge geeft ook mogelijkheden voor land- en tuinbouw voor verbrede landbouw, zoals thuisverkoop, hoevertoerisme,

Ook zijn er kansen om knelpunten op het vlak van mobiliteit aan te pakken en te werken aan een beter imago van land- en tuinbouw in het kader van dit project.

2.3.6 Natuur en bos

Actuele natuurwaarden

De regio rond Brugge omvat heel wat belangrijke natuurwaarden in de ecoregio polders en zandstreek. Ze wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van reliëfrijke poldergraslanden in de regio Damme en Meetkerke, bosrijke gebieden zoals Ryckvelde en Tillgem-Tudor-Beisbroek en natte meersengebieden zoals de Assebroekse meersen, de Gemene en Looweiden en de Wulgenbroeken.

Hieronder wordt enkel een beknopte beschrijving gegeven van de gebieden met de belangrijkste natuurwaarden en waar er een raakvlak is met de groene fietsgordel of zijn aanlooproutes.

Damme

In de Damse stadswallen komen voornamelijk reliëfrijk graslanden en krekens voor. De aanwezigheid van de archeologische site heeft voor een aantal gradiënten gezorgd die belangrijke poldersoorten een kans geven. Het gebied is belangrijk voor wintervogels zoals ganzen. De meeste natuurwaarden zijn sterk afhankelijk van de natte laagten in de weilandpercelen.

Maleleie en Schobbejakshoogte

In de Doolhof vormt de Maleleie een belangrijke hydrografische actor.

De Schobbejakshoogte is een gefixeerd landduin met open, stuivend zand, schrale pioniers- en heidevegetatie en bos op dit voedselarm terrestrisch milieu. Dit gebied is te karakteriseren als een vochtig graslandgebied met een microreliëf van sloten en depressies.

Ryckveldebos is zeer vogelrijk. Het vormt het broedgebied van Boomvalk, Bosuil, Ransuil, Boomklever en vele kleine zangvogels. 's Winters komen er grote aantallen Ransuil roesten en kan met makkelijk Houtsnip waarnemen. De mycoflora is er zeer rijk, met onder andere Grote sponszwam en Kleine stinkzwam. In een perceel tussen het kasteel en de Meersbeek komt een grote populatie Grote bremraap voor. Langs de Meersbeek zelf groeit nog Bosanemoon en Stengellose sleutelbloem. Zoals verwacht mag worden in eerder vochtige bodemsystemen, bestaat ongeveer 20% van de bossen uit Populier. De andere bossen zijn ook voornamelijk loofhout, terwijl ten zuiden van Ryckvelde door de drogere en armere omstandigheden het aandeel naaldhout, met voornamelijk Lork (13,7%) groot is.

In het militair domein liggen enkele biologisch waardevolle Eiken-Berkenbestanden, maar het aandeel naaldhout (Grove den en Lork) is vrij hoog. Het domeinbos bestaat praktisch volledig uit naaldhout.

De oude **spoorwegzate Steenbrugge-Maldegem** ("Abdijenroute") loopt als een groen lint door de bosgebieden van het Houtland-Noord naar het meersengebied te Assebroek. Te Sijsele en Oedelem/Sint-Kruis komen zeer waardevolle vegetaties langs deze spoorwegbedding voor, gebonden aan schrale bermen en spoorwegsintels (zie gebiedsbeschrijving). Het betreft zeer insectenrijke bermtypes met een uitbundig bloeiaspect.

De natuurwaarde van de **bossen rond de abdij van Male** is hoog. Zure eiken- en beukenbossen wisselen er af met banalere partijen naaldbomen, waaronder Lork. In de bosrand komt één van de weinige groeiplaatsen in Vlaanderen van de zeer zeldzame

schermbloemige Franse aardkastanje voor. Watervleermuizen hebben op de slotgracht van de abdij hun jachtgebied en overwinteren in de nabijgelegen vleermuiskelder.

Assebroekse meersen

De Meersgebieden bestaan uit een brede depressie van tertiaire oorsprong die voor het overgrote deel beneden de 5-meter hoogtelijn ligt. In de Assebroekse Meersen is een grote oppervlakte veenbodems te vinden naast enkele kleinere vlekken, met als bijzonderheid dat het veen er rust op een ondiep voorkomende laag moeraskalk van 20-40cm dikte. In de rest van het gebied is zandleem en alluviale klei te vinden.

Het aspect gedomineerd door Grote Ratelaar verdween vrijwel volledig in de jaren '80 door bemesting van het laatste perceel waar de soort abundant voorkwam (onder andere Zwaenepoel, 1998). Deze soort is dan ook vermoedelijk uitgestorven in het gebied en terug geherintroduceerd. Eén perceeltje met Brede orchis in de Gemene Weiden ligt reeds sinds 1980 onder regelmatig hooibeheer. Er is sindsdien een duidelijke evolutie naar "betere" soorten op te merken. Gestreepte witbol werd vervangen door Gewoon reukgras, wat verdichting van de grasmat tegengaat en kiemingsmogelijkheden biedt aan delicatere soorten. Een aantal nieuwe soorten werden vastgesteld : Grote ratelaar, Klein bronkruid, Ruw walstro, Watertorkruid, Boswilg x Grauwe wilg... Voor een gedetailleerde beschrijving van de huidige voorkomende vegetaties en de kennis rond fauna in de Assebroekse Meersen zij verwezen naar het aanwijzingsdossier (Slabbaert & Godderis 2001).

Uit een onderzoek naar enkele secundaire beken in de regio (Dochy *et al.*, 2002) blijkt dat ondergedoken waterplanten zoals fonteinkruiden zeldzaam zijn en alleen voorkomen in de diepere waterlopen. Het beek/grachtenstelsel nabij de Assebroekse meersen wordt hier vermeld als uitschieter.

Tillegem bos

Het **Tillegembos** ligt tussen de vallei van de Kerkebeek en de zandrug van Sint-Andries. De bodem is gevarieerd : natte, alluviale kleigronden aan de Kerkebeek, matig natte zandleemgronden, venige gronden en droge zandgronden met podzolprofiel. Hier zijn goede mogelijkheden voor natuur, gaande van alluviaal elzenbos tot zure loofbossen afgewisseld met open heidegebiedjes met veenmossen, Gagel, Struikhei, bremstruweel, slootjes met ijzerrijke kwel met Waterviolier enz. Het hele gebied is rijk aan broedvogels en roofvogels.

Het oostelijk gedeelte van het deelgebied Tillegem is versnipperd door wegeninfrastructuur. Tussen de deelgebieden Sint-Andries en Tillegem vormt de E40 een evidente ecologische barrière.

De bossen in de omgeving van Brugge zijn grotendeels permanent (34% van alle bossen), maar door de hoge druk vanwege de stad zijn ze weinig natuurlijk. Ze behoren tot het voormalig Sint-Andriesveld, dat vooral na 1780 bebost is geworden en daarna steeds bos is geweest. Door aanleg van wegen, bebouwing en landbouw zijn de stadsbossen relatief versnipperd. De actuele bebossingsindex bedraagt 30%.

Drie grote boscomplexen kunnen duidelijk afgebakend worden, nl. "Bossen in de omgeving van Vloethemveld", "Stadsbossen Brugge – Noorden E40" en "Stadsbossen Brugge – Zuiden van E40". Verder komen er enkele kleinere bosfragmenten voor in het uiterste westen.

De meerderheid van de bossen bestaat voor een groot deel nog steeds uit naaldhout, hoewel voornamelijk in de openbare domeinen geopteerd wordt voor omvorming tot loofhout of gemengd bos. Goed ontwikkelde arme eiken(berken)bossen komen slechts sporadisch voor, terwijl het aandeel van de typische Eiken - Beukenbossen groter is. Zelfs rijkere beukenbostypes komen in geringe mate voor, maar deze zijn niet goed ontwikkeld. Enkele bossen die gelegen zijn in beekalluvium zijn van het Elzen-Vogelkerstype of ook Elzenbroekbostype.

Vermits de bossen in de onmiddellijke omgeving van Brugge liggen en een zekere omvang hebben, functioneren zij zeker als klimaatbos.

De stadsbossen zijn een belangrijke buffer tegen stadsuitbreiding. Ze zijn gesitueerd in voormalige kasteelparken, waarvan de parkstructuur hier en daar aanwezig is.

In **Beisbroek** komen grote oppervlakten droge heide van het Atlantische type voor (Rode dopheide, Liggende vleugeltjesbloem, Liggend walstro, Tandjesgras) voor. Deze gebiedjes zijn stuk voor stuk botanische hoogstandjes en herbergen tevens een rijke invertebratenfauna. In Beisbroek ligt een heideven met spectaculaire libellenpopulatie (onder andere Venwitsnuitlibel, Zwarte heidelibel,...). Kleinere fragmenten met Rode dophei zijn aan te treffen langs de autosnelweg E40.

Rond de vallei van de Kerkebeek, eveneens aangeduid als natuurverbingsgebied in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan, werd een pilootproject natuurverbinding uitgewerkt (Bogaert, 2002). Daarbij is een natte natuurverbinding aangelegd tussen Merkemveld en het vijverkasteel van Loppem, met onder andere de bouw van een natuurvriendelijk en landschappelijk geïntegreerd wachtbekken (3,5 ha groot).

De natuurwaarden in deze gebieden hebben nood aan buffering tegen externe invloeden. Bepaalde gebieden zijn kwetsbaar en hebben nood aan bescherming tegen overmatige betreding of verstoring door bijvoorbeeld recreatie. Zoals elk natuurgebied in Vlaanderen kunnen de natuurwaarden zich slechts volwaardig ontwikkelen als de milieukwaliteit van de omgeving verbeterd en een goede structuur wordt aangelegd.

Ook buiten deze gebieden bevindt zich natuur. Zo behoort de mosflora in de Brugse binnenstad tot een van de soortenrijkste ter wereld.

2.3.7 Recreatie

In West-Vlaanderen onderscheidt de provincie vier toeristische regio's: de Kust, de Westhoek, de Leiestreek en het Brugse Ommeland. De toeristische regio "Brugse Ommeland" bestaat uit vijf toeristische producten: Damme en Zwinstreek, de Oudlandpolders, het Houtland, het Tieltse Molenland en de stadjes Gistel, Oudenburg, Torhout en Tielt. De "Brugse Veldzone" komt overeen met het "Houtland".

Het stadscentrum van de stad Brugge is een belangrijke aantrekkingspool binnen de regio. Het stadcentrum is als Unesco-werelderfgoed erkend en trekt samen met het Bouwdewijnpark jaarlijks 2 miljoen bezoekers zowel vanuit het binnen- als buitenland. Deze zijn een grote bron van mogelijke bezoekers voor het Brugse Ommeland. Op korte afstand buiten dit centrum zijn heel wat groen- en natuurgebieden, beschermde landschappen en aantrekkelijke landbouwlandschappen. Het landschap is bosrijk en contrasteert met de open polders. Ze vormen, zoals reeds hoger vermeld een quasi aaneensluitende groene gordel rond Brugge. Deze gebieden en landschappen kennen een belangrijk recreatief medegebruik voor fietsers, wandelaars en ruiters. Het gave, diverse, en rijke cultuurhistorische en landschappelijke patrimonium zijn ook een troef van de regio.

Het vestingstadje Damme vormt samen met de fortengordel een aantrekkingspool waar rust- en cultuurzoekers hun hart kunnen ophalen.

Zoals andere toeristische regio's kent ook het Brugse Ommeland een recreatief fietsnetwerk. Dit netwerk is een gesloten bewegwijzerd netwerk van verkeersveilige en rustige wegen waarbij de recreant in volle vrijheid zelf zijn fietstraject kan uitstippelen. Naast dit netwerk kruisen ook een aantal lusvormige fietsroutes met het projectgebied nl. Maerlanroute, Beverhoutsroute, Kastelenroute, de Abdijenroute, de Zillegemroute en de Boschvogelroute. Verder fungeren het kanaal Brugge – Oostendse, Brugge - Gent en de Damsevaart als belangrijke fietsassen. Deze elementen worden voorgesteld op Kaart 6.

Het Houtland kent nog tal van andere aantrekkingspunten zoals bijvoorbeeld de kinderboerderij Zeventorentjes, de volkssterrenwacht Beisbroek met natuurcentrum, verschillende musea, horecavoorzieningen, enz. Belangrijk toeristisch onthaalcentra zijn het Tillegem Kasteel, VVV-kantoor in Damme, Toeristische Dienst te Zedelgem, de toeristische dienst te Oedelem en de Valkaart te Oostkamp. Beernem-dorp en Zuienkerke beschikken niet over een toeristisch informatiekantoor of over een aparte toeristische dienst.

Een belangrijke trend binnen het spectrum van toeristische activiteiten is een sterke toename van het fietsgebruik, in de loop van de voorbije jaren. Fietsen is voor veel mensen meer en meer een sportieve en ontspannende invulling van hun vrije tijd.

Stad Brugge en haar omliggende gemeenten deden reeds veel inspanningen om het knooppuntennetwerk uit te bouwen. Toch kan na analyse worden vastgesteld dat in de Brugse Regio nog aantal resterende knelpunten zich manifesteren. Enerzijds gaat het hierbij om verschillende infrastructurele knelpunten, zoals het ontbreken van (veilige) oversteekplaatsen zoals fietsdoorsteken ter hoogte van grote lijninfrastructuren als E 40, E 403, kanalen, ... zoals bruggen of tunnels, en anderzijds een aantal ontbrekende of te verbeteren fietslinken. Deze worden voorgesteld op Kaart 8. Bijkomend kan worden vastgesteld dat op bepaalde plaatsen de maaswijdte van het netwerk nog relatief groot is t.o.v. de overige mazenstructuur.

Een andere vaststelling is dat er relatief weinig picknickvoorzieningen of knelpunten in de regio kunnen teruggevonden worden.

Belangrijk voor de verdere recreatieve uitbouw van regio is de toegankelijkheid en bereikbaarheid voor verschillende vervoersmodi en vanuit verschillende richtingen van de verschillende aanwezige groengebieden en attractieve sites. Zowel op recreatief vlak als op commercieel vlak kan een verdere optimalisatie van het recreatieve fietsroutenetwerk veel potenties bieden voor de regio en dit zowel op economisch als sociaal vlak.

2.3.8 Mobiliteit en verkeer

Het projectgebied wordt gekenmerkt door een goede externe toegankelijkheid en dit zowel met de trein als met de auto. Voor het autoverkeer zijn de verbindingen naar het Brugse Ommeland zeer vlot. Vanuit het oosten wordt de regio ontsloten door de autosnelweg E40/A10 (Brussel-Oostende) en de expresweg N49 (Zelzate-Knokke-Heist). Vanuit het zuiden gebeurt de ontsluiting via de E403 (Kortrijk-Brugge) en vanuit het zuidwesten door de E40/A18 vanuit Veurne. Op zonnige weekends en feestdagen is het gedeelte van de E40 in het Brugse Ommeland omwille van de toeristische verplaatsingen naar de Kust vrij filegevoelig. Met de geplande aanleg van de AX Blauwe Toren-Westkapelle kan de globale verkeersdoorstroming in de regio nog verder worden geoptimaliseerd.

De spoorlijn Brugge – Gent, Brugge – De Kust en Brugge – Kortrijk zorgen ervoor dat ook met de trein Brugge makkelijk te bereiken is.

In het kader van de externe ontsluiting zijn de snelwegen en de spoorwegen van groot belang. Echter kan worden vastgesteld dat zij op bepaalde plaatsen in het projectgebied een fysieke barrière vormen voor de interne ontsluiting voornamelijk voor wat het fiets- en voetverkeer betreft.

Op verschillende invalswegen naar Brugge toe kan toenemend sluipverkeer worden waargenomen. Dit bijvoorbeeld op de Wilgenbroekenstraat, de Diksmuidse Heirweg, Koeiedreef, Van Caillidreef, Michel Van Hammestraat, Beverhoutveldstraat, enz.

Wat de interne ontsluiting met de fiets betreft, heeft de provincie West-Vlaanderen voor haar hele grondgebied een bovenlokaal grofmazig fietsnetwerk voor utilitair fietsverkeer uitgetekend (woon/werk- en woon/schoolverkeer). Reeds veel wegen zijn uitgerust met veilige fietspaden. Momenteel zijn echter nog niet alle wegen op dit netwerk met veilige fietspaden uitgerust. Dit netwerk is van groot belang voor de scholieren en werkenden die dagelijks met de fiets naar de school of het werk gaan.

Zoals hoger vermeld werd ook voor de regio een recreatief fietsnetwerk uitgewerkt wat ook de interne ontsluiting van de regio vergroot en vergemakkelijkt.

Stad Brugge voorziet in de rand van de stad een aantal fietsinrijpunten waar makkelijk de auto kan geparkeerd worden en kan overgestapt worden op de fiets. De fiets kan opgeborgen worden in fietskluizen die voorzien worden op de fietsinrijpunten. Bijvoorbeeld werd een dergelijk punt uitgebouwd ter hoogte van Steenbruggebrug.

Een specifiek knelpunt in het projectgebied inzake utilitair fietsverkeer is de mogelijkheid om de Oostende Vaart te kruisen ter hoogte van de AZ- Sint Jan Site. Momenteel is het niet mogelijk om vanuit Bloemendale wijk rechtstreeks naar de site AZ – Sint Jan te fietsen, hiervoor dient men momenteel een omweg te maken waarbij men verschillende weginfrastructuren dient te kruisen. Het voorzien van een fietsersbrug en doorgang ter hoogte van de expressweg zou een grote meerwaarde kunnen betekenen voor het functioneel fietsverkeer. Een ander knelpunt betreft de situatie ter hoogte van de E40 in Oostkamp. De fietser is enkel aangewezen op de drukke N50 of de drukke Rijselstraat te Loppem om de E40 te kruisen. De aanleg van een brug over de E40 ter hoogte van de Vliegweg-Fabiolalaan zou een vlotte en veel veiligere verbinding vanuit Ruddervoorde, Waardamme en Nieuwenhove naar Brugge kunnen garanderen.

Een ander algemeen knelpunt inzake het fietsverkeer zijn de soms onveilige oversteekplaatsen, kruispunten met eerder drukke verkeerswegen.

Zowel de provincie, stad Brugge en de omliggende gemeenten doen elk inspanningen om de mobiliteit, ontsluiting en toegankelijkheid van hun provincie, gemeente te optimaliseren.

2.3.9 Samenvatting bestaande situatie

De stad Brugge is omringd door een gordel van min of meer aaneengesloten open ruimtegebieden, waarvan bepaalde beter ontwikkeld zijn dan andere. Brugge ligt als historische stad op de grens van de zandstreek en het poldergebied en vormt zo niet alleen een aantrekkelijk vestigingsplaats maar ook de plaats waar beken en stromen zich door de kam heen wroeten, om verder richting zee af te vloeien.

De Brugse Vesten vormen een eerste groene gordel rond Brugge en zijn goed ontsloten.

De open ruimte gebieden vormen een tweede groene gordel, maar zijn veel minder ontsloten.

Brugge is een fietsstad bij uitstek, vanwege zijn geringe afstanden tot het centrum en de nabije gemeenten in het landelijk gebied. Brugge vormt het centrum waar school gelopen en gewerkt wordt voor mensen in het centrum, de open ruimte gordel, het gehele Veldgebied Brugge en zelfs daarbuiten.

De infrastructuurassen die de stad omsluiten en bepaalde ruimtelijk geplande ingrepen vormen barrières voor de goede ontsluiting van Brugge. Zoals alle Europese steden kampt

ook Brugge met een toenemende vraag naar het uitbreiden van de stad ten koste van de open ruimte.

Precies de kwetsbaarheid van die open ruimte maakt het versterken van de groene gordel zo interessant.

2.3.10 Autonome en te verwachten ontwikkelingen- samenvatting

De vrij gaaf gebleven open ruimtegordel rond Brugge staat onder permanente ruimtelijke druk door de uitbreiding van de stad en zijn omliggende dorpen en de vraag naar nieuwe gebieden voor woongelegenheden, industriegebied, havenuitbreiding, de headquarterzone en de aanleg van een voetbalterrein met winkelgelegenheid. Er kan worden verwacht dat de omvang maar ook de kwaliteit van de open ruimtegordel rond Brugge zal afnemen door ruimtebeslag en versnippering. Verwacht kan worden dat de nog aanwezige landbouw in deze zone aan economische kracht zal inboeten maar verder een rol kan spelen in de voedselvoorziening van de stad, door blijvende innovatie en door verbreding. Indien de beleidskeuzen die erop gericht zijn de ingrepen in de open ruimte geleidelijk en met aandacht voor landschappelijke inkleding te laten gebeuren niet worden verder gezet, staat de deur open voor een volledige verstedelijking van de open ruimte gordel die Brugge zo uniek maakt.

De huidige toeristische aantrekkingskracht van het Venetië van het noorden kan hierdoor worden aangetast. Het Regionaal Landschap Houtland en de toeristische regio 'het Brugs Ommeland' proberen de attractie van het gebied net buiten Brugge te verhogen.

2.3.11 Knelpunten en bedreigingen - samenvatting

De groene gordel rond Brugge is goed ontsloten voor het autoverkeer en met het openbaar vervoer. De ontsluiting per fiets vertoont een aantal missing links. Zo is het bijvoorbeeld niet mogelijk om van Steenbrugge naar Tillegem te rijden per fiets zonder grote wegen te volgen en het stadscentrum aan te doen. Het recreatief en het functioneel fietsnetwerk volgt noodgedwongen enkele hoofdassen voor autoverkeer, zodat het aan attractiviteit en veiligheid inboet. De verbinding per fiets over de haven tussen het westen en het oosten van Brugge is beperkt tot de verbinding over de vesten of de Herdersbrug. Deze laatste is allesbehalve fietsvriendelijk.

Er kon worden vastgesteld dat er in de gehele Brugse rand een 10-tal knelpunten zijn in het functioneel en recreatief fietsnetwerk ter hoogte van de aanwezige grote wegen of snelwegen en een 10-tal ter hoogte van spoorwegen. Ze worden voorgesteld op kaart 6. Deze knelpunten zorgen ervoor dat de functionele fietser en de recreant eerder voor de auto dan wel voor de fiets kiest, of dat men een grote omweg moet maken om zijn doel te bereiken.

De groenpolen rondom de stad worden druk bezocht. De recreatieve druk op de natuurwaarden is vrij groot en belemmert de verdere ontwikkeling ervan. De milieubelasting van de omringende wijken zorgt voor problemen van waterkwaliteit en luchtkwaliteit in de kwetsbare ecosystemen in de groene gordel. Bepaalde groendomeinen zijn erg versnipperd en hebben behoefte aan meer samenhang.

De landbouwgebieden worden versnipperd door particuliere grondaankoop en paardenhouderij of vertuining.

2.3.12 Kwaliteiten en kansen - samenvatting

Een goed ingerichte open ruimte gordel kan van grote betekenis zijn voor de stad en zijn omgeving. Door het verhogen van de kwaliteit en de toegankelijkheid van de groene longen van de stad, zoals het zuidelijk stadsrandbos (Tillegem-Beisbroek) en de Assebroekse meersen kan het aantal bezoekers vermeerderen, zodat plaatselijke horeca er wel bij varen. Deze open ruimten bufferen de uitdijende stad, zodat de bewoner het aangenaam woongefoel kan blijven behouden en op loop- of fietsafstand een plek heeft om tot rust te komen of te spelen. De gezondheidsaspecten van deze open ruimte op de door toenemend

vrachtverkeer en de nabije haven vervuilde plekken in de stad kunnen gemeten worden en positief onthaald door de bewoners.

Door gerichte aanleg van nieuwe fietsverbindingen en het oplossen van de onveilige fietsoversteken of knelpunten in het fietsnetwerk kan het comfort, maar ook het veiligheidsgevoel van de fietser sterk verhoogd worden. Dit kan zorgen voor een toename van het aantal fietsers wat een gunstig effect kan hebben op de automobilititeit en de gezondheid van de bewoners van de Brugse regio.

De kwaliteit van de groendomeinen kan verhoogd worden door het zuiveren van het water en het aanleggen van bufferstroken. De landbouwgebieden kunnen hun belevingswaarde vergroten door landschappelijke aankleding en het opnemen van een directere rol in de voedselvoorziening of het onthaal van de bezoekers of de stadsbewoners.

In het Interreg IVB project 'Value' wordt onderzocht hoe een kwalitatieve open ruimte in de nabijheid van de Europese steden, waaronder Brugge een economische meerwaarde kan betekenen.

3 Projectbeschrijving

3.1 Doelstellingen

De hoofddoelstelling van het Landinrichtingsproject Brugse Veldzone-Veldgebied Brugge voor het inrichtingsproject landinrichting 'Randstedelijk Gebied Brugge' is het kwalitatief inrichten van de open ruimte gordel rond Brugge. Dit is beschreven in het planprogramma.

De doelstellingen van het inrichtingsproject landinrichting 'Randstedelijk Gebied Brugge' zijn:

- Verhogen van de leefkwaliteit in de rand;
- De economische troeven verder uit te bouwen;
- Een aantal unieke mogelijkheden inzake bosontwikkeling, natuur en landschapsbouw te realiseren;
- De reeds geschikte voorzieningen van zachte recreatie verder te ontwikkelen.

Binnen de groene gordel rond de stad zijn opties uit elk voorgesteld inrichtingsplan van het planprogramma van belang voor dit inrichtingsplan.

Dit inrichtingsplan heeft als hoofddoel een groene fietsgordel rond Brugge te vormen, die verbonden is met de binnenstad, en dus met het functioneel netwerk met de omliggende gemeenten en met het recreatief fietsnetwerk in het Brugse Ommeland. Tegelijk worden in dit inrichtingsplan bepaalde fietsassen beter in het landschap geïntegreerd en worden aanzetten gegeven tot het verder inrichten van de groengebieden in de Brugse gordel.

Deze doelstellingen volgen uit de uitgevoerde studies en uit het overleg met verschillende administraties en het Europees project 'Value'.

3.2 Inrichtingsconcept

In deze paragraaf wordt het inrichtingsconcept beschreven die invulling geeft aan de projectdoelstellingen. De grote lijnen van de geplande ingrepen worden geschetst en hoe als gevolg hiervan het projectgebied er na afloop van het project uitziet en functioneert.

3.2.1 Algemeen inrichtingsconcept

De cultuurhistorische topper Brugge is omsloten door een gordel van aantrekkelijke open ruimten en groengebieden. De bosrijke veldlandschappen staan in contrast met de aangrenzende open polders.

De gave landschappen liggen gegroepeerd in een groene gordel vlakbij Brugge en in een eerste "veldas" van Vloethemveld over Merkemveld naar Bulskampveld, en in een tweede, zuidelijke veldas van Wijnendalebos over Groenhovebos naar Bulskampveld. Dwars op deze twee veldassen ligt een kastelenas vanuit Brugge langs de prachtige valleien van Rivierbeek en Ringbeek naar de Lake- en Munkebossen.

De overkoepelende recreatievisie voor het gehele veldgebied Brugge vormt een eerste insteek tot dit inrichtingsplan. Onderstaande visie is ruimer beschreven in de recreatieve studie, die uitgevoerd werd naar aanleiding van de opmaak van het planprogramma.

A. Visie Inrichtingsplan 'Groene fietsgordel Brugge'

De visie voor het inrichtingsplan fietslinken kadert binnen een ruimere recreatieve visie voor het Veldgebied Brugge: cultuur en natuur in Brugge en de groene gordel. Verschillende elementen uit de overige opgemaakte visies, nl. de visie op de landbouw, de natuur en het bos, het water, worden mee opgenomen in dit inrichtingsplan voor zover er actueel nood is aan ingrepen.

In het kader van het Inrichtingsplan Fietslinken Brugge wordt voorgesteld volgende elementen na te streven:

1. Het creëren van een aaneengesloten fietsverbinding (recreatief wiel Brugge) in de groene gordel rond Brugge;
2. Het toegankelijk maken van de groene gebieden (bossen, landbouwgebieden, ...) vanuit de kernen (Varsenare, Loppem, Oostkamp, Oedelem, Sijsele, Damme, ...);
3. Een aansluiting voorzien vanuit de kernen op de aaneengesloten fietsverbinding;
4. De fietsvoorzieningen in Stad Brugge en in de omliggende gemeenten beter op elkaar af stemmen en waar nodig groene en veilige fietslinken voorzien.
5. Het landschappelijk inpassen van de verschillende fietslinken en waar nodig landschapsherstel aan te moedigen.
6. Het voorzien van veilige oversteekplaatsen en vrijliggende fietspaden waar mogelijk.
7. Het kenbaar/zichtbaar maken van de mogelijkheden inzake fietsen, zowel vanuit de binnenstad als in de randgemeenten. En dit zowel ten behoeve van het recreatief als het functioneel fietsverkeer.
8. Het inrichten van aantrekkelijke landschappen in de nabijheid van de fietslinken
9. Het voorzien van een aantal rustpunten.

De visie van dit inrichtingsplan wordt voorgesteld op Kaart 7.

B. Inrichtingsmaatregelen

De inrichtingsmaatregelen vloeien voort uit de visie en zijn gevraagd door de betrokken gemeenten. Ze worden besproken per deelgebied. De 5 deelgebieden kennen geen vaste grenzen, maar zijn min of meer samenhangende delen van dit inrichtingsplan.

De maatregelen vloeien voort uit het hoofdthema fietsverkeer in de gordel rond Brugge. In elke deelgebied bevinden zich bestaande fietsassen en het fietsnetwerk. De aanwezige groendomeinen en het centrum van Brugge vanuit de buitengemeenten zijn niet steeds even vlot en veilig te bereiken. In elk deelgebied worden daarom nieuwe fietslinken voorgesteld, die samen een aaneengesloten gordel rond Brugge vormen; Deze gordel heeft in eerst instantie een recreatieve functie en is vooral gericht op de bevolking van Brugge of de buurgemeenten. Op bepaalde plaatsen zijn in de gordel fietslinken opgenomen die een belangrijke rol spelen in woon-werkverkeer of schoolverkeer. Vanuit en naar deze gordel en het centrum van Brugge zijn daarom een aantal ontbrekende of te verbeteren aanlooproutes voorgesteld, die hun rol spelen in het functioneel fietsverkeer, maar tevens een recreatieve betekenis kunnen hebben.

Naast de fietslinken is in elk deelgebied aandacht voor landschappelijke inrichting en kleinschalige natuuringrepen, onthaalinfrastructuur voor de fietser en aandacht voor het inrichten van erfgoed. Omdat de landbouwsector een belangrijke rol speelt in heel wat van deze landschappen wordt voorzien om door aanbrengen van informatieborden en initiatieven voor verbreding of medebeheer van de bermen een positief signaal te geven aan de betrokken landbouwers.

In enkele belangrijke natuurgebieden, zoals de Assebroekse meersen, de Damse stadswallen en het zuidelijk stadsrandbos worden ingrepen voorzien om de natuurwaarden te verhogen.

3.2.2 Inrichtingsconcept deelgebied Ver - Assebroek - Steenbrugge

In dit deelgebied bevinden zich reeds heel wat voorzieningen voor de recreant, zoals de voormalige spoorwegbedding (Abdijenroute) die als fietsas is ingericht en de recent als fietsas ingerichte voormalige trambedding. Deze assen doorsnijden een indrukwekkend en waardevol meersenlandschap en verbinden het enerzijds met Oostkamp, Oedelem-Beernem en Sijsele en het domein Ryckvelde en anderszijds met Steenbrugge.

Het doel is de beide fietsassen beter met elkaar te verbinden en de assen zelf als groene as beter tot hun recht te laten komen.

Vanuit het gezondheidscentrum AZ Sint-Lucas zal men vlotter de spoorwegbedding opraken. Tegelijk wordt een gezondheidspad aangelegd voor de bezoeker, de patiënt of het personeel van het ziekenhuis. Door een kort traject voor de wandelaar komt de prachtige omgeving van het ziekenhuis nog beter tot zijn recht, zonder te raken aan de waardevolle natuurelementen. Een gedeelte van het traject is toegankelijk voor mindervaliden.

De verbinding tussen de trambedding en de spoorwegbedding te Ver-Assebroek verloopt momenteel door de woonwijk en is niet erg aantrekkelijk, maar wel bewegwijzerd. Er wordt gezocht naar een vlotte en aantrekkelijke verbinding. Het meersengebied herbergt een rijk verleden en een waardevolle natuur, middenin een landbouwlandschap. Door middel van het inrichten van het kerngebied van de meersen en enkele ingrepen aan de Hoofdsloot en de Meersbeek kunnen de natuurelementen in de meersen sterk opgewaardeerd worden. Informatie of een uitkijktoren bij de zeer waardevolle, maar nog niet volledig gekende archeologische site (Stone henge of site met walgracht?) zal het bedevaartsoord Ver-Assebroek een extra dimensie geven.

Door ANB wordt verder gewerkt aan de inkleding en de bescherming tegen overstroming van de Groene wijk.

De spoorwegbedding (Abdijenroute) wordt heringericht door de provincie als groene recreatieve as. Er wordt extra aandacht besteed aan de kruisingen met wegen vanwege het veiligheidsaspect en de inkleding van de bedding in het geheel.

De voormalige trambedding wordt ingericht als aanlooproute vanuit Oedelem-Beernem. Deze as wordt ingebed in zijn omgeving als groen-recreatieve as en wordt waar nodig verworven om een continue toegankelijkheid te kunnen garanderen.

Landschapsherstel en de aanleg van fietspaden langs enkele hoofdwegen (bv. Beverhoutsveldstraat & Van Cailliedreef) voor het functioneel fietsverkeer zijn van essentieel belang voor het goed functioneren van dit deel van de groene fietsgordel.

Een aantal archeologische elementen of historische bouwwerken worden als puntelementen hersteld. Ze geven een toegevoegde (historische) waarde aan het groene landschap.

Een aantal elementen passen wel binnen deze gebiedsvisie maar worden in een later planvormingsproces opgenomen of worden autonoom door een van de partners uitgevoerd:

- Landschapsherstel Beverhoutsveld

Het landschapsherstel van het Beverhoutsveld zal in een later planvormingsproces worden opgenomen.

- Ruiterverbinding Ryckvelde – Beverhoutsveld
De optimalisatie van de ruiterverbinding zal in een later planvormingsproces worden opgenomen.
- Optimalisatie Oedelemberg wandelroute
De optimalisatie van de wandelroute zal in een later planvormingsproces worden opgenomen.
- AWW legt een dubbelrichtingsfietspad langs de Bruggestraat aan.

3.2.3 Inrichtingsconcept deelgebied Steenbrugge - Tillegem

In dit deelgebied bevindt zich een grote ontbrekende schakel in de groene gordel. Het open landschap en de aantrekkelijke natuurelementen zijn aanwezig, maar worden doorsneden door grote infrastructuur en bedreigd door ruimteclaims. Er is geen goede ontsluiting per fiets mogelijk vanuit Steenbrugge naar Tillegem. In deze zone bevindt zich de functionele en recreatieve aanlooproute naar Oostkamp en Loppem.

Los van de ruimtelijke keuzen die hier nog dienen gemaakt te worden, dient dit deelgebied als ontbrekende schakel in het geheel ingericht als groene open ruimte schakel.

In dit inrichtingsplan wordt aangegeven welke ontbrekende schakels er in het groen fietstraject zijn en hoe die kunnen worden opgelost. Tegelijk wordt aangegeven dat het landschap van de Wulgenbroeken en de Chartreusemeersen een gepaste inrichting vereisen. De aanlooproutes vanuit Oostkamp en Loppem kunnen functioneren als groene assen doorheen dit veeleer open landschap. Tenslotte dienen enkele serieuze knelpunten voor de functionele fietser (bijvoorbeeld ter hoogte van Steenbrugge en de E40) aangehaald, zodat zij verder opgenomen worden in de inrichtingsplannen van het Randstedelijk Gebied, dan wel de Mobiliteitsas. Het gebied overlapt immers grotendeels met de Mobiliteitsas Gent-Brugge-Zeebrugge.

Een aantal elementen passen wel binnen deze gebiedsvisie maar worden in een later planvormingsproces opgenomen of worden autonoom door een van de partners uitgevoerd:

- Onderdoorsteek spoorweg ter hoogte van Steenbrugge
Deze maatregel zal verder onderzocht worden in het kader van het project mobiliteitsas.
- Fietslink Magdalenagoed – Kasteel van Loppem
Deze maatregel zal worden opgenomen in een later planvormingsproces.
Uitbouw bezinningspad Betanie
Deze maatregel zal worden opgenomen in een later planvormingsproces.
- Natuurlijke inrichting klaverblad E 40-E403
De maatregel wordt verder uitgewerkt door AWW, in het kader van het plan 'Ontsnippering E40'.

3.2.4 Inrichtingsconcept deelgebied Tillegem - Bloemendale

Het deelgebied wordt gekenmerkt door een aantrekkelijke, maar licht verstedelijkt open ruimte met heel wat bos en een aantal kasteelparken. Vanuit het bosgebied Tillegem kan een groene fietsas naar Bloemendale de kwartcirkel tot aan de Oostendse Vaart rond maken. Op heel wat plaatsen zijn reeds delen van deze fietsverbinding ingericht. Het inrichtingsplan wil de missing links inrichten en tegelijk de omgeving van de gehele as opwaarderen. Dit kan door aankoop van bospercelen of afspraken met de landeigenaren.

Een aantal elementen passen wel binnen deze gebiedsvisie maar worden in een later planvormingsproces opgenomen of worden autonoom door een van de partners uitgevoerd:

- Verbinding Domein Tillegem – Foryst Noord
Deze verbinding zal worden opgenomen in een later planvormingsproces.
- Verbeteringswerken Vaartdijk zuid
W&Z plant in 2009 verbeteringswerken aan de Vaartdijk zuid.
- Uitbouw skeeler- en buggy route
De uitbouw van een skeeler-en buggyroute zal worden opgenomen in een later planvormingsproces.

3.2.5 Inrichtingsconcept deelgebied Bloemendale - Sint-Pietersplas

Dit deelgebied wordt gekenmerkt door een grote versnippering en verstedelijking en een abrupte scheiding met de open polder. Het doel is een aantal groene fietsassen in de verstedelijkte omgeving te integreren, het Sint-Janshospitaal beter met de wijk Bloemendale te verbinden en een goede verbinding met de open polder (Meetkerkse moeren en dorp Zuienkerke) en de Sint-Pietersplas te verzorgen. De Blankenbergse dijk speelt als aloud cultuurhistorisch element een centrale rol in dit gebeuren, evenals een aantal verlaten spoorwegbeddingen. Deze ingrepen zijn sterk afhankelijk van de grote dynamiek in dit deelgebied. Het overlapt dan ook met het project mobiliteitsas.

Een aantal elementen passen wel binnen deze gebiedsvisie maar worden in een later planvormingsproces terug opgenomen of worden autonoom door een van de partners uitgevoerd:

- Uitbouw rustpunt Blauwe Toren Hoeve
Deze maatregel zal worden opgenomen door Westtoer.
- Opmaak van een integraal inrichtingsplan omgeving Sint – Pieters
De opmaak van een integraal inrichtingsplan voor de omgeving Sint-Pieters zal worden opgenomen in een later planvormingsproces.
- Doorsteek onder spoorwegbedding Blankenbergse Dijk richting Sint-Pieters
Deze doorsteek zal verder bestudeerd worden in kader van het inrichtingsproject mobiliteitsas.

- Herinrichting verlaten spoorwegbedding tot Duivekeetbos
De opmaak van een streefbeeld en de herinrichting zal worden opgenomen in een later planvormingsproces.
- Fietslink Duivekeetbos Sint-Pietersplas
De uitbouw van deze fietslink zal worden opgenomen door de Stad Brugge.
- Aanleg dubbelrichtingsfietspad Oostendse Steenweg (AWV)
AWV voert de aanleg van een herinrichting van de Oostendse steenweg uit met de aanleg van een dubbelrichtingsfietspad.

3.2.6 Inrichtingsconcept deelgebied Damme - Ryckvelde

Vanuit het bos Ryckvelde met de fiets Damme opzoeken is nogal omslachtig, omdat de fietser terug richting Brugge of Sijsele wordt geleid. Met de Maleleie als hoofdas wordt gezocht naar een goede fietsverbinding tussen Ryckvelde en de Stadswallen van Damme. Tegelijk wordt getracht het landschap langs deze as te herstellen en enkele knelpunten voor de fietsrecreant op te lossen. Rond Damme bevinden zich enkele historische forten en dijken, die als aanknopingspunt voor historisch herstel, landschapsherstel en natuurherstel kunnen dienen.

Naar aanleiding van het Europees project “ Forten en Linies in Grensbreed perspectief ” worden in het gebied rondom Brugge inrichtingsmaatregelen gepland op de archeologische sites Fort van Beieren, Fort van Damme, de Redoute van Michem en de Redoute Verbrand. Deze verdedigingswerken zijn alle opgericht in het kader van de Staats-Spaanse oorlogen (De Tachtigjarige Oorlog, 1568 – 1648, en de Spaanse Successieoorlog, 1702 – 1713). De provincie West-Vlaanderen is trekker van dit project.

Natuurpunt Damme heeft in de omgeving van de stadswallen van Damme enkele percelen in eigendom of in beheer waar via natuurtechnische inrichting een grotere natuurwaarde kan worden bekomen. De natuurwaarden worden ontsloten via een wandelpad en een bestaande kijkhut en een door de provincie nieuw aan te leggen kijkhut die verbinding geeft met de Damse vaart. Dit zorgt voor een belangrijke meerwaarde voor de natuurgerichte recreant.

Een aantal elementen passen wel binnen deze gebiedsvisie maar worden in een later planvormingsproces opgenomen of worden autonoom door een van de partners uitgevoerd:

- Inrichting perceel Fort ten Damme
De inrichting van het perceel Fort ten Damme zal worden opgenomen in een later planvormingsproces.
- Aanleg tweerichtingsfietspad Bruggestraat
AWV staat autonoom in voor de realisatie van het tweerichtingsfietspad langs de Bruggestraat.

3.3 Maatregelen

In deze paragraaf worden de maatregelen per deelgebied toegelicht. De beschrijving gaat in op het type maatregelen en geeft hierover verdere informatie. Voor elke maatregel wordt aangegeven wie zal uitvoeren, via welke financiering dit zal gebeuren en de kostprijs incl. BTW. De maatregelen worden ook op kaart voorgesteld zodat de locatie duidelijk is. Bij elke maatregel op de kaart staat het overeenkomstige nummer van de maatregel, zodat de leesbaarheid van het document verhoogt.

3.3.1 Deelgebied Ver - Assebroek - Steenbrugge

1 Assebroek - Steenbrugge (kaart 9)

Deze fietslink bestaat uit het aan elkaar linken en opwaarderen van de spoorwegbedding en de oude trambedding als prioritaire fietsassen, samen met het beter inrichten van een aantal wegen in functie van functioneel en recreatief fietsverkeer. De omgeving van deze fietsassen en in het bijzonder het meersengebied worden heringericht als aantrekkelijk en cultuurhistorisch belangrijk landschap. Hiervoor zijn 12 uitvoeringseenheden voorzien. De meeste maatregelen kaderen in andere overheidsinitiatieven, vanuit de gemeenten, de provincie of de Vlaamse overheid.

1.1 Fietslink Trambedding - Spoorwegbedding

Twee recreatieve assen met een historische waarde doorkruisen de Assebroekse Meersen en haar omgeving: (1) de oude spoorwegbedding (Abdijenroute) en (2) de oude trambedding. Tussen beide lijnvormige structuren kan tot op vandaag een missing link worden vastgesteld. Een aantakking van de oude trambedding op de oude spoorwegbedding ontbreekt. Wanneer men van op de trambedding richting de oude spoorwegbedding wenst te rijden dient men een gedeelte het tracé verder te zetten via de aangrenzende woonwijk te Ver Assebroek nl. Het Leitje. Hierdoor verliest men de band met het omgevende Meersenlandschap en dient een kleine omweg te worden gemaakt.

Op basis van kostenefficiëntie, de verwervingsmogelijkheden en in overleg met het bestuur van de Gemene en Loweiden zal het meest passende tracé worden gedefinieerd. Een tweerichtingsfietspad zou worden aangelegd, waardoor de mogelijkheid tot beheer door landbouwers wordt opengelaten. Bijzondere aandacht dient besteed aan dit tracé, zodat de landschappelijke kwaliteit van het gebied niet wordt aangetast.

Om de veiligheid van het nieuwe trajectonderdeel te verhogen wordt een herinrichting van de overgang met de Michel Van Hammestraat voorzien.

Specifiek aan dit traject is dat het door de Gemene en Loweiden loopt. Voor de voorbijganger is dit momenteel niet zichtbaar hoe bijzonder dit gebied eigenlijk wel is. Aan de hand van het plaatsen van infopanelen wenst men aan de voorbijgangers de unieke eigendomssituatie en andere informatie m.b.t. de Gemene en Loweiden kenbaar te maken. Naast deze informatie wordt vooropgesteld om ook informatie m.b.t. de polder Sint-Trudoledeke aan de voorbijgangers mee te geven. Verder kan ook informatie worden opgenomen m.b.t. landbouwbedrijven of over waardevolle bossen zoals Schotelaersbos.

De Vlaamse Landmaatschappij staat in voor de opmaak van de gebruiksovereenkomst tot gebruik van de gronden en het aanleggen van het fietspad. De Stad Brugge staat in voor de herinrichting van het kruispunt met de Michel Van Hammestraat wat past binnen maatregel 1.3. om de Michel Van Hammestraat op een fietsvriendelijke manier her in te richten. De

informatiepanelen m.b.t. Gemene en Lo-weiden en de Polder Sint-Trudoledede worden opgemaakt door Stad Brugge i.s.m. de Gemene en Lo-Weiden en de polder.

Code	Maatregel	Kostprijs	Partner Uitvoering	Partner Financiering
1.1.1.	Overeenkomst gebruik grond Gemene en Loweiden Trambeding – Spoorwegbedding	0 €	VLM	Stad Brugge
1.1.2.	Aanleg fietspad trambeding – Mispelaar met brug over Sint-Trudoledede en verbeteren aardeweg	100.000 €	VLM	Stad Brugge
1.1.3.	Inrichten kruispunt Michel van Hammestraat – Mispelaar	100.000 €	Stad Brugge	Stad Brugge
1.1.4.	Aanbrengen informatiepanelen Gemene en Loweiden en Polder Sint-Trudoledede	2.620 €	Stad Brugge	Stad Brugge

1.2 Fietslink Ver-Assebroek - Oedelem (incl. oude trambeding)

Deze fietslink is een onderdeel van het recreatief fietsrouten netwerk.

De aanlooproute naar de oude spoorwegbedding vanuit Oedelem wordt gevormd door een gedeelte van het bestaande fietsrouten netwerk en de oude trambeding. Onderstaand worden beide facetten van dit tracé besproken.

De trambeding vormt in zijn geheel op heden geen landschappelijke eenheid. Het is een landelijke weg zonder enig continu verhardingstype. Ook met de omliggende landschappelijke waardevolle elementen vertoont de trambeding weinig tot geen verband. Binnen deze maatregel wordt voorgesteld om voor dit lijnelement een streefbeeld op te maken in overleg met de verschillende betrokkenen en dit streefbeeld vervolgens uit te voeren. Bij de opmaak van dit streefbeeld wordt enerzijds aandacht besteed aan de trambeding zelf en anderzijds wordt het omliggende landschap aangepakt.

Een gedeelte van de Oude trambeding is nog steeds privé – eigendom. Dit gedeelte is voornamelijk gelegen op het grondgebied van de Gemeente Beernem. Hierdoor kan niet met zekerheid worden aangenomen dat het traject continu zijn toegankelijkheid blijft behouden. Dit inrichtingplan wenst te streven naar een volledige verwerving van de privé-gedeelten waardoor de toegankelijkheid van dit tracé kan verzekerd blijven.

Met deze maatregelen wordt het optimaliseren van een veilige groene fietslink beoogd vanuit Oedelem naar Brugge.

De aansluiting van Oedelem op de gehele groene fietslink kan gebeuren via het bestaande fietsrouten netwerk. Dit traject loopt verder via de Pinstraat over de Zandgrachtstraat en vervolgt haar weg richting Oedelem centrum op de parochieweg. Een aantal verbeteringen worden hier vooropgesteld.

Het kruispunt van de Zandgrachtstraat en de Parochieweg wordt aangepakt. Op dit knooppunt van het fietsrouten netwerk hebben de fietsers die van op Oedelemberg komen een hoge snelheid. De bebouwing op de hoek van de Parochieweg en de Zandgrachtstraat zorgt ervoor dat het zicht van de fietsers die vanuit de Zandgrachtstraat komen wordt beperkt, waardoor de kans op een botsing reëel is. Om een veilige passage te garanderen wordt hier een asverschuiving van de Zandgrachtstraat voorgesteld. De picknickplaats kan ingericht worden op de plaats waar de Polder een ruimere buffer voorziet voor de sanering, wateropslag en beveiliging van de huizen langs de Zandgrachtstraat.

Momenteel loopt het traject door een open landschap. Vanuit landschappelijk oogpunt kan de aanplanting langsheen dit tracé worden geoptimaliseerd zodat het traject beter in het landschap wordt ingebed en geaccentueerd.

De VLM staat in voor de grondverwerving van de privégedeelten van de trambedding, de opmaak van een streefbeeld voor de trambedding en de uitvoering van de werken aan de bedding en de landschappelijke inkleding. De gemeente Beernem staat in voor de herinrichting van het kruispunt Zandgrachtstraat-Parochieweg. Het Regionaal Landschap Houtland staat in voor de inrichting van de picknickruimte.

Code	Maatregel	Kostprijs	Partner Uitvoering	Partner Financiering
1.2.1a	Verwerving private gedeelten trambedding Brugge	10.000 €	VLM	Stad Brugge
1.2.1b	Verwerving gedeelten trambedding Beernem	75.000 €	VLM	Gemeente Beernem
1.2.2a	Ontwerp en herstel van wegdek trambedding tot fietsas met inbegrip van beplantingswerken	10.000 €	VLM	Stad Brugge,
1.2.2b	Ontwerp en herstel van wegdek trambedding tot fietsas met inbegrip van beplantingswerken	100.000 €	VLM	Gemeente Beernem ,
1.2.3.	Herinrichting Kruispunt Zandgrachtstraat – Parochieweg	100.000 €	Gemeente Beernem	Gemeente Beernem
1.3.4	Inrichting picknickplaats site Parochieweg	5.000 €	RLH	RLH

1.3 Herinrichting Michel Van Hammestraat – Beverhoutstraat tot verkeersveilige fietsweg

De Beverhoutsstraat en de Michel Van Hammestraat worden veel gebruikt als sluiptweg vanuit Moerbrugge naar Assebroek/Oedelem en omgekeerd. Gezien het rechte tracé van deze wegen nemen de auto's er hoge snelheden aan. Tegelijkertijd worden deze wegen ook vaak gebruikt als functionele en recreatieve fietsweg. Het multifunctioneel gebruik van deze wegen zorgt hier voor knelpunten inzake veiligheid voor het fietsverkeer.

Voorgesteld wordt om een tweerichtingsfietspad aan te leggen langs de Beverhoutsstraat. De Michel Van Hammestraat dient op een fietsvriendelijke manier heringericht te worden. Hierbij wordt ook een herinrichting van de verschillende kruispunten beoogd. Het gaat bijvoorbeeld om de kruising van de Oude spoorwegbedding met de Michel Van Hammestraat.

Deze maatregel heeft tot doel een veilige functionele fietsas te creëren tussen Moerbrugge en Assebroek/Oedelem.

De VLM staat in voor de grondverwerving. De gemeente Oostkamp staat in voor de opmaak van een ontwerp voor de fietsveilige weg en voor de aanleg van het fietspad en/of het herinrichten van de weg op haar grondgebied. Stad Brugge staat in voor de herinrichting op haar grondgebied.

Code	Maatregel	Kostprijs	Partner Uitvoering	Partner Financiering
1.3.1	Grondverwerving vrijliggend fietspad Beverhoutstraat	70.800 €	VLM	Gemeente Oostkamp
1.3.2	Ontwerp en aanleg vrijliggend fietspad Beverhoutstraat met landschappelijke	330.000 €	Gemeente Oostkamp	Gemeente Oostkamp

	inkleding.			
1.4.3	Herinrichting Michel Van Hammestraat (Mispelaar tot Sint-Trudolededeke)	10.000 €	Stad Brugge	Stad Brugge

1.4 Aanleg Fietspad Van Cailliedreef

Ook op de Van Cailliedreef kan veel sluipverkeer worden waargenomen. Dagelijks passeren een 1110 auto's en vrachtwagens. Deze dreef kent een gelijkaardig knelpunt als de Beverhoutstraat: sluipverkeer met een hoge snelheid. Ook dit traject is voor fietsers niet geheel veilig te noemen. Om de verkeersveiligheid te verhogen wordt deze landelijke weg heringericht waarbij het aanleggen van een vrijliggend fietspad prioritair is. In het verleden werden reeds een aantal eerste werken uitgevoerd om deze weg fietsveiliger te maken. Deze voorlopige ingrepen volstaan echter niet en de inrichting dient verder geoptimaliseerd te worden.

De VLM staat in voor de grondverwerving en de opmaak van een streefbeeld. De gemeente Oostkamp staat in voor de uitvoering van de werken aan het fietspad. Het streefbeeld voor de Van Cailliedreef en de Beverhoutstraat wordt in één ontwerp gemaakt.

Code	Maatregel	Kostprijs	Partner Uitvoering	Partner Financiering
1.4.1	Grondverwerving vrijliggend fietspad Van Cailliedreef	68.000 €	VLM	Gemeente Oostkamp
1.4.2	Ontwerp en aanleg vrijliggend fietspad Van Cailliedreef met landschappelijke inkleiding	300.000 €	Gemeente Oostkamp	Gemeente Oostkamp

1.5 Herstel historische brug over Meersbeek

In de Assebroekse Meersen over de Meersbeek, ter hoogte van de Oude trambedding kan een historisch brugje worden teruggevonden. De constructie is reeds wat verouderd en dreigt zijn stevigheid te verliezen. Oorspronkelijk vormde de brug de verbinding met de Prinsen- en Zeggemansmeersen. Een aantal bomen groeien door de fundering van de brug. Op dit moment wordt deze brug vooral gebruikt door landbouwers die van op de Oude Spoorwegbedding toegang tot hun percelen zoeken.

Gezien het historisch karakter van deze brug wordt conservatie en herstel vooropgesteld. De restauratie zal een blijvend functioneel gebruik met zich meebrengen. Ter voorbereiding van de restauratiewerken dienen de oude plannen te worden geraadpleegd uit het archief van de Polder uit de tijd van de Watering Sint-Trudolededeke.

Bij de geplande natuurinrichtingswerken in de Assebroekse meersen is het belangrijk dat er wordt rekening gehouden met draagkracht van de brug zodat deze niet geheel instort. Eventueel dient gebruik gemaakt te worden van een werfbrug die na afloop van de werken terug verwijderd kan worden. De VLM onderzoekt het behoud van de brug. Voor de financiering wordt beroep gedaan op het premiestelsel binnen het beschermd landschap 'Assebroekse meersen'.

Code	Maatregel	Kostprijs	Partner Uitvoering	Partner Financiering
1.5.1.	Herstel historische brug Meersbeek	100.000 €	VLM/Polder Sint-Trudolededeke	ANB

1.6 Inrichting Assebroekse Meersen

Het meersengebied rond Assebroek maakt deel uit van een langgerekte reeks van gavers (komvormige laagten) in de zuid- en ooststrand van Brugge. De Chartreuzen, de Assebroekse Meersen en de Gemene weiden vormen een complex van laaggelegen vochtige weiden en hooilanden die omzoomd zijn door rijen populieren en knotwilgen. Verschillende waterlopen dooraderen het gebied en dragen bij tot de bijzondere charme van dit "relictlandschap".

De belangrijkste waterlopen in de Assebroekse Meersen zijn het Sint-Trudoledeken en de Hoofdsloot. De grootste oppervlakte binnen het stroomgebied van deze waterlopen heeft de planologische bestemming "agrarisch gebied" en wordt als dusdanig ook gebruikt. Een kleiner deel van het gebied is afgebakend als natuurgebied, eigendom van het Agentschap Natuur en Bos.

Volgende knelpunten verhinderen een goede ontwikkeling van het natuurgebied:

- de sloten en laantjes zijn sterk verland en hebben hun functie van aan- en afvoer van water gedeeltelijk verloren;
- de waterpeilen die gehanteerd worden zijn te laag;
- de overstortwerking hypothekeert de waterkwaliteit in het natuurgebied;
- de Groene Wijk kampt met overstromingsproblemen.

Teneinde het natuurgebied optimaal in te richten zullen in het kader van de landinrichting volgende werken uitgevoerd worden:

- opnieuw op diepte brengen van de bestaande sloten;
- opnieuw aanleggen van de verdwenen sloten;
- opnieuw op diepte brengen of heraanleggen van de historische laantjes;
- plaatsen van stuwen voor een optimaal peilbeheer in het natuurgebied;
- reduceren van de impact van het overstort van de Groene Wijk op de waterkwaliteit in het natuurgebied; vervolledigen van de dijk rond de Groene Wijk.

De werken worden uitgevoerd door de VLM op eigendom van ANB. ANB zal tevens instaan voor de aankoop van de gronden ten westen van de "Groene Wijk".

Een basisvereiste voor het herstel van de natuurwaarden in de Assebroekse Meersen is de bevoeiing met nutriëntarm water. De Polder Sint-Trudoledeke en ANB plannen hiervoor de Meersbeek te verbinden met de Assebroekse meersen door middel van een ondergrondse leiding met diameter 1 meter. Het water van de Meersbeek is immers van betere kwaliteit dan dat van het Sint-Trudoledeken. Op die manier zullen de Assebroekse Meersen kunnen bevoeid worden met minder nutriëntrijk water.

Daarnaast plant de polder werken die ze zal uitvoeren met medefinanciering van de provincie en het Vlaams Gewest, in het kader van het subsidiebesluit voor polders en wateringen. De werken beogen een betere werking van het pompemaal op de Hoofdsloot. Dit pompemaal verpompt het water van de Hoofdsloot naar het kanaal Gent-Brugge. Door het ontbreken van een wachtkom net voor het pompstation kan de aanvoersloot onvoldoende water naar het pompstation vervoeren. Het gevolg is dat een continue werking van de pomp onmogelijk is.

De aanvoersectie van de Hoofdsloot net voor het pompstation zal verbreed worden. Op die manier zal de berging net voor de pomp vergroten. Dit zal gebeuren met een oeverinrichting die landschappelijk inpasbaar is en voldoende ecologische mogelijkheden biedt. Hierbij kunnen de mogelijkheden voor het paaien van de vissen verbeterd worden.

Met deze ingreep zal de huidige pompcapaciteit beter kunnen benut worden, zonder te raken aan de geldende peilen.

<i>Code</i>	<i>Maatregel</i>	<i>Kostprijs</i>	<i>Partner Uitvoering</i>	<i>Partner Financiering</i>
1.6.1.	Herstel bevoeiingsysteem Assebroekse Meersen.	600.455 €	VLM	ANB

1.7 Herstel dreef karakter Kerkdreef

De Kerkdreef heeft vandaag geen dreef karakter meer. Praktisch alle beplantingen zijn verdwenen. Om de dreef een geheel te laten vormen met de kern van Ver-Assebroek wordt hier het herstel van het dreef karakter beoogd, door het heraanplanten van bomenrijen aan beide zijden van de dreef.

De werken worden uitgevoerd door de Stad Brugge.

<i>Code</i>	<i>Maatregel</i>	<i>Kostprijs</i>	<i>Partner Uitvoering</i>	<i>Partner Financiering</i>
1.7.1.	Aanplant bomen Kerkdreef	10.000 €	Stad Brugge	Stad Brugge

1.8 Verkeersvrij maken Koeiedreef

Heel wat wagens gebruiken de Koeiedreef als sluipteg tussen de Beverhoutstraat en de Astridlaan. Op dit moment is deze weg een halfverharde weg die gebruikt wordt door fietsers die het knooppuntennetwerk volgen en voetgangers die het provinciaal wandelpad 'Het meersenpad' volgen. Dit zorgt voor conflicten.

Met deze maatregel wenst men in de Koeiedreef een barrière aan te brengen ten einde het sluipteg te verwijderen. Na het aanbrengen van de barrière is de Koeiedreef enkel nog toegankelijk voor landbouwverkeer, fietsers, wandelaars, ruiters en meners.

De stad Brugge staat in voor het ontwerp en de uitvoering van de werken

<i>Code</i>	<i>Maatregel</i>	<i>Kostprijs</i>	<i>Partner Uitvoering</i>	<i>Partner Financiering</i>
1.8.1.	Verkeersvrijmaken Koeiedreef	5.000, €	Stad Brugge	Stad Brugge

1.9 Consolidatie archeologische site

In de Ver-Assebroekse Meersen liggen 4 concentrische en perfect ronde cirkels. De oorsprong, de bedoeling en het waarom van deze cirkels is onbekend en wordt druk bediscussieerd door archeologen. Een uitgebreid wetenschappelijk onderzoek wordt begin 2009 uitgevoerd. Deze site is uniek voor Vlaanderen maar bij het publiek onbekend. De site is enkel goed zichtbaar vanuit de lucht tijdens natte omstandigheden. Een uitkijktplatform en Informatiepanelen zullen aangebracht worden.

De VLM staat in voor het ontwerp en de uitvoering van het uitkijktplatform en staat in voor het ontwerp, aanmaak en plaatsing van de informatieborden.

Code	Maatregel	Kostprijs	Partner Uitvoering	Partner Financiering
1.9.1	Oprichten uitkijkplatform Assebroekse Meersen	5.000 €	VLM	Stad Brugge
1.9.2	Ontwerp, aanmaak en plaatsing informatieborden Ver – Assebroek	2.620 €	VLM	Stad Brugge

1.10 Fietslink Odegemstraat – Oude Spoorwegbedding

In de nabijheid van de Oude spoorwegbedding is het AZ Sint-Lucas gelegen en het nieuwe rusthuis in opbouw. Een groot aantal mensen komen hier werken. Voor wat het AZ Sint-Lucas betreft komen gemiddeld 300 personeelsleden per dag met de fiets werken. De site is per fiets vandaag vanuit twee richtingen toegankelijk namelijk vanaf Oude Spoorwegbedding en via de Sint-Lucaslaan.

Om de bereikbaarheid voor fietsers te verhogen wordt door de stad Brugge voorgesteld om een nieuwe weg tot aan het ziekenhuis, met een fietspad tussen de Odegemstraat en de oude Spoorwegbedding uit te bouwen. Het tracé van deze link staat ter discussie en zal door de Brugse stadsdiensten verder uitgewerkt worden.

In het inrichtingsplan wordt ingegaan op het uitbouwen van een fietslink tussen de Odegemstraat en de Spoorwegbedding. Hierbij gaat het concreet over:

- Het verbeteren van de doorsteek Oude Spoorwegbedding AZ – Sint-Lucas.
- Het realiseren van een veilige fietsverbinding tussen de Odegemstraat en het AZ Sint-Lucas. Mogelijks kan deze fietsverbinding in combinatie met het voorzien van een nieuwe toegang worden gerealiseerd.

Om de link met het landschap van de meersen uit te bouwen wordt voorgesteld om een gezondheidspad aan te leggen. Dit bestaat uit twee onderdelen:

- Een wandelcircuit, het gezondheidspad. Dit pad geeft de mogelijkheid aan werknemers om in de pauze even de benen te strekken, aan bezoekers om even met hun naasten een korte wandeling te maken, bepaalde patiëntengroepen de kans te geven een korte rondgang te maken al dan niet ingepast in hun therapie. Het pad dient toegankelijk te zijn voor wandelaars en rolstoelgebruikers.
- Op het circuit kan een rustpunt worden uitgebouwd 'een groen hoekje'. Op deze plaats, in de nabijheid van het ziekenhuis en het rusthuis hebben de werknemers, patiënten en bezoekers de mogelijkheid om een rustmoment in te bouwen, de mogelijkheid om er te picknicken, een boek te lezen, ...

ANB staat in voor het ontwerp en de uitvoering van het gezondheidspad, ondersteund door de Groendienst Brugge en het Sint-Lucasziekenhuis. Voor deze ingrepen wordt Europese cofinanciering voorzien. VLM staat in voor de uitvoering van het groen rustpunt, de grondverwerving en de aanleg van het fietspad en het brugje over het Sint-Trudoledeke.

<i>Code</i>	<i>Maatregel</i>	<i>Kostprijs</i>	<i>Partner Uitvoering</i>	<i>Partner Financiering</i>
1.10.1	Aanleg gezondheidspad Steenbrugse bosjes	10.000 €	ANB	ANB
1.10.2	Aanleg groen rustpunt Sint – Lucas	4.650 €	VLM	Stad Brugge
1.10.3.	Grondverwerving fietspad Spoorwegbedding – Odegemstraat	30.000 €	Stad brugge	Stad Brugge
1.10.4.	Aanleg fietspad spoorwegbedding – Odegemstraat en het brugje over het Sint-Trudolededeke.	165.000 €	Stad Brugge	Stad Brugge

1.11 Landschapsherstel Assebroek – Steenbrugge

De verschillende fietsverbindingen lopen door aantrekkelijke open ruimte gebieden. In deze gebieden zijn een groot aantal landbouwbedrijven en andere particuliere woningen gelegen. Deze landbouwbedrijven kunnen inspelen op de mogelijkheid om hun erf te verfraaien. Om de landschappelijke waarde te verhogen worden door het Regionaal Landschap Houtland vrijwillige kleinschalige landschapsprojecten opgezet.

<i>Code</i>	<i>Maatregel</i>	<i>Kostprijs</i>	<i>Partner Uitvoering</i>	<i>Partner Financiering</i>
1.11.1	Kleinschalige landschapsprojecten Assebroek – Steenbrugge	20.000 €	RLH	RLH

1.12 Aanleg picknickvoorziening

In de omgeving van de Assebroekse Meersen kon worden vastgesteld dat er weinig rustpunten voorzien zijn. In het kader van deze maatregel wordt gezocht naar een geschikte locatie om een rustpunt uit te bouwen. De locatie dient goed bereikbaar te zijn voor fietsers en wandelaars en is gelegen in de omgeving van een bestaande weg zodat het onderhoud op een efficiënte manier kan gebeuren.

Stad Brugge staat in voor het ontwerp van de rustpunten en de uitvoering. De VLM staat in voor de grondverwerving. De realisatie wordt mede gefinancierd door Europa i.k.v. het project VALUE.

<i>Code</i>	<i>Maatregel</i>	<i>Kostprijs</i>	<i>Partner Uitvoering</i>	<i>Partner Financiering</i>
1.12.1	Verwerving picknickplaats	200 €	VLM	Stad Brugge
1.12.2	Aanleg picknickplaats	5.000€	Stad Brugge	Stad Brugge Europa (VALUE)

3.3.2 Deelgebied Steenbrugge - Tillegem

2 Steenbrugge-Tillegem (kaart 10)

In dit gebied worden 6 uitvoeringseenheden voorgesteld met als doel de ontbrekende fietslinken in de groene gordel aan te leggen en de aanlooproutes van en naar Oostkamp en Zedelgem (Loppem en Zuidwege) te verbeteren. Het landschappelijk waardevol meersengebied, de Wolgenbroeken en de Chartreuzemeersen worden hierbij in samenwerking met de aanwezige landbouwbedrijven geherwaardeerd door de aanleg van kleine landschapselementen en poelen.

2.1 Fietslink Wolgenbroeken – Heidelbergstraat

Deze fietslink vormt een belangrijk facet om een verbinding te maken tussen de Assebroekse Meersen en het Tillegembos. Het vormt een belangrijk onderdeel van de fietsverbinding doorheen de groene gordel.

Op heden dient men een groot gedeelte langs de Heidelbergstraat te fietsen indien men van Steenbrugge richting Tillegem wenst te fietsen.

Het alternatief circuit zou langs de Wolgenbroeken lopen. Concreet volgt de fietslink de insteekweg langs de spoorweg om vervolgens ter hoogte van het Magdalenagoed uit te komen. Plaatselijk dient men een afsluiting langs het spoorwegdomein te voorzien om ongevallen te voorkomen.

De oversteek met de Heidelbergstraat wordt heraangelegd zodat de fietsers op een veilige manier kunnen oversteken.

Het aantrekkelijke landschap van de Wolgenbroeken wordt door het Regionaal Landschap Houtland en in overleg met de landbouw verder ingericht door de aanleg van kleine landschapselementen en poelen.

De VLM staat in voor de nodige grondverwerving, het plaatsen van de afsluiting, de aanleg van het fietspad langs de spoorlijn, het plaatsen van een brugje over de Lijsterbeek en het afsluiten van een gebruiksovereenkomst. Infrabel staat in voor de aanleg van de tweesporenweg. AWV staat in voor de inrichting van het kruispunt aan de Heidelbergstraat.

Het Regionaal Landschap staat in voor de inrichting van de kleine landschapselementen en de opmaak van landschapsbedrijfsplannen in de Wolgenbroeken.

<i>Code</i>	<i>Maatregel</i>	<i>Kostprijs</i>	<i>Partner Uitvoering</i>	<i>Partner Financiering</i>
2.1.1a	Overeenkomst gebruik gronden Infrabel	0 €	VLM	Infrabel
2.1.1b	Verwerving fietspad Wolgenbroeken	7.800 €	VLM	Gemeente Oostkamp
2.1.1c	Verwerving fietspad Wolgenbroeken	33.000 €	VLM	Stad Brugge
2.1.2a	Aanleg tweesporenweg Wolgenbroeken	136.608 €	Infrabel	Infrabel
2.1.2b	Aanleg fietspad en brugje over Lijsterbeek	51.550 €	VLM	Gemeente Oostkamp
2.1.2c	Aanleg fietspad tot Heidelbergstraat	85.057 €	VLM	Stad Brugge
2.1.4.	Aanleg kle's en poelen in Wolgenbroeken	20.000 €	RLH	RLH

2.2 Fietslink Zuidwege/Merkemveld – Kasteel van Loppem

Een belangrijke recreatieve aanlooproute naar de fietslink in de Groene gordel is de fietslink Zuidwege/Merkemveld – kasteel van Loppem. Op vandaag dient men om vanuit Loppem naar Merkemveld te fietsen voornamelijk drukke wegen te gebruiken. Om het tracé fietsvriendelijker te maken en om een pad te creëren waarbij men meer in aanraking komt met het landbouwlandschap wordt hier de realisatie van deze fietslink voorgesteld. Dit fietstracé kan ook het functioneel verkeer vanuit Zuidwege naar Brugge veiliger laten verlopen.

Het tracé start in het Merkemveld en laat aansluiting vanuit de Pierlapontwijk te Zuidwege open. Vervolgens loopt het tracé langs de Pierlapont richting de Klokhofstede. Het traject vervolgt haar weg over voornamelijk landelijke wegen richting het Kasteel van Loppem.

Concreet behelst deze maatregelen volgende onderdelen:

- Aanleg fietspad op het Merkemveld (scoutscentrum - Toerisme Vlaanderen) – om de verbinding tussen het scoutsdomein en het spaarbekken te realiseren.
- De aanleg van een landschappelijk ingepast fietspad op het provinciaal domein spaarbekken.
- Verbinding Zeedijkweg en de Rijselstraat realiseren.
- Verbinding Molendreef naar het Park van Loppem realiseren waardoor de aanlooproute uitkomt aan de achterzijde van het Park van Loppem.
- Realiseren verbinding Diepstraat, Oude Ieperweg en Zeedijkweg.

De resterende grondverwerving zal gebeuren door de VLM. De provincie staat in voor de aanleg van het fietspad langs het waterspaarbekken. De gemeente Zedelgem staat in voor de aanleg van de overige fietstrajecten.

<i>Code</i>	<i>Maatregel</i>	<i>Kostprijs</i>	<i>Partner Uitvoering</i>	<i>Partner Financiering</i>
2.2.1	Verwerving/onteigening en afspraak eigenaar(s) fietspad Merkemveld-bos van Loppem	50.000 €	VLM	Gemeente Zedelgem
2.2.2a	Aanleg fietspad Merkemveld-bos van Loppem	350.000 €	Gemeente Zedelgem	Gemeente Zedelgem
2.2.2b	Aanleg fietspad langs waterspaarbekken	12.609 €	Provincie West-Vlaanderen	Provincie West-Vlaanderen

2.3 Functionele fietsas Loppem – Torhoutse Steenweg

De Vijvers is enkel toegankelijk vanuit aangrenzende wijk, vanuit de richting van de Autobaan. Vanaf de Torhoutse steenweg dient een grote omweg te worden gemaakt vooraleer men de wijk 'De Vijvers' kan bereiken. Concreet gaat het hierbij over het realiseren van de verbinding tussen Torhoutse steenweg en de Vijvers. Deze fietslink zorgt voor een bijkomende verbinding in het recreatief fietsrouten netwerk tussen de Lac van Loppem en het bos Tillegem. Bovendien is het voor de functionele fietsers vanuit Loppem een veel snellere en veiliger verbinding naar de Torhoutse steenweg en Brugge.

De grondverwerving zal gebeuren door de VLM. De gemeente Zedelgem staat in voor de aanleg van het fietspad.

Code	Maatregel	Kostprijs	Partner Uitvoering	Partner Financiering
2.3.1.	verwerving fietspad Torhoutse Steenweg Lac van Loppem	56.000 €	VLM	Gemeente Zedelgem
2.3.2	Aanleg fietspad Torhoutse steenweg – Lac van Loppem	257.615 €	Gemeente Zedelgem	Gemeente Zedelgem

2.4 Functionele fietslink Steenbrugge – Waardamme

Indien men vandaag wenst te fietsen vanuit Steenbrugge naar Waardamme dan kan dit niet zonder enige omweg en is het traject niet altijd even veilig. Dit inrichtingsplan wenst een groene fietsas uit te bouwen die een veilige verbinding kan vormen tussen Steenbrugge en Doeveren (Waardamme).

Concreet gaat het hier om volgende elementen:

De Wilgenbroekstraat wordt op heden gekenmerkt door veel sluipverkeer die vanaf Steenbrugge richting Oostkamp wenst te gaan. Gezien het landelijk karakter van deze weg is deze niet aangepast aan een dergelijk intensief gebruik. Ten einde het traject fietsvriendelijk te maken wordt ervoor gekozen om de toegang voor doorgaand verkeer af te snijden en zo de Wilgenbroekstraat verkeersvrij te maken. Dit zal gerealiseerd worden door de gemeente Oostkamp in het kader van het Fietsfonds.

Om de continuïteit van de fietslink te optimaliseren dient een doorgang te worden voorzien met de E40, verbinding tussen de Fabiolalaan en de Vliegweg. Dit vermijdt dat er een omweg moet worden gefietst die voor een gedeelte loopt op de eerder drukke Kortrijksestraat. Er kan zo onmiddellijk worden aangesloten op de Vliegweg om van daaruit Waardamme te bereiken langs een nieuwe verbinding parallel met de E403. Bovendien kunnen de fietsers vanuit de wijk Nieuwenhove zo Brugge bereiken zonder zich in het gemengd verkeer in het centrum van Oostkamp te moeten begeven. In het centrum van Oostkamp zijn ochtend – en avondspits zeer druk.

Het traject kan worden vervolledigd door een fietsverbinding uit te bouwen tussen de Kuipenstraat en de Sijlostraat. Via deze landweg kan Waardamme en het centrum van Ruddervoorde zonder omweg bereikt worden. Ondanks de afstand van 15 km zijn er een aantal scholieren en werknemers die vanuit deze gemeenten naar Brugge rijden per fiets. Het aanleggen van deze verbinding biedt ook de recreant een betere verbinding naar Doeveren langsheen de prachtige roodgekleurde hoeven, waaronder het Roodhof, een kleinschalig verblijfcentrum.

Deze verbinding verbindt bovendien het Kampveld aan Doeveren, wat een deel vormt van de verder te ontwikkelen fietslink tussen het Bulskampveld en het Vloethenveld (tweede recreatieve groene gordel rond Brugge).

Tenslotte biedt deze brug zowel de functionele fietser als de recreant vanuit Loppem en Oostkamp een veilig alternatief voor de fietspaden langs de N50 of de Rijselsestraat, welke beide uitgesproken autowegen van en naar Brugge zijn.

De gemeente Oostkamp staat in voor het verkeersluw maken van de Wilgenbroekstraat. AWV staat in voor de aanleg van de doorsteek ter hoogte van de E40.

De VLM staat in voor de grondverwerving van het fietspad Kuipenstraat-Sijslostraat. Deze bestaat uit een afspraak met AWV (reservatiestrook snelweg) of met Natuurpunt, eigenaar van Doeveren. De gemeente Oostkamp voert de werken uit.

Code	Maatregel	Kostprijs	Partner Uitvoering	Partner Financiering
2.4.1	Verkeersluw maken Wilgenbroekstraat	131.000 €	Gemeente Oostkamp	Gemeente Oostkamp
2.4.2	Aanleg doorsteek E 40	1.250.000 €	AWV	Gemeente Oostkamp
2.4.3.	Overeenkomst met eigenaar over gebruik grond (Natuurpunt/AWV)	0 €	VLM	Gemeente Oostkamp
2.4.3.	Aanleg fietspad Kuipenstraat – Sijslostraat	120.000 €	Gemeente Oostkamp	Gemeente Oostkamp

2.5 Landschapsherstel omgeving fietslink Zedelgem

Het Regionaal Landschap Houtland staat in voor de uitvoering van kleinschalige landschapsprojecten op vrijwillige basis. Hierbij worden zowel landbouwers als particulieren aangesproken.

	Maatregel	Kostprijs	Partner Uitvoering	Partner Financiering
2.5.1	Kleinschalige Landschapsprojecten Zedelgem	20.000 €	RLH	RLH

2.6 Recreatieve verbinding Wolgenbroeken – Tillegem Kasteel

De Provincie West-Vlaanderen is in de Chartreuse eigenaar van het PIDO en het Groot Magdalenagoed. ANB is eigenaar van het Smisjesbos. Samen staan zij in voor de aanleg van de fietsverbinding die de link van de circulaire groene fietsas doorheen de Chartreuse dient te vervolledigen. In het RUP is een fietsverbinding vanuit Loppem naar Brugge opgenomen. Deze recreatieve ontsluiting begeleidt de ontwikkelingen in het Groot-Magdalenagoed.

De provincie West-Vlaanderen staat in voor de aanleg van het pad op haar domein. De VLM staat in voor de heraanleg van het pad op het domein van het Smisjesbos.

De VLM staat in voor de grondverwerving en de aanleg van het pad vanaf het domein van de Provincie tot de oversteek naar Tillegem.

	<i>Maatregel</i>	<i>Kostprijs</i>	<i>Partner Uitvoering</i>	<i>Partner Financiering</i>
2.6.1.	Grondverwerving pad Chartreuse	26.000 €	VLM	Provincie West-Vlaanderen
2.6.2.a	Aanleg pad Chartreuse	80.000 €	Provincie West-Vlaanderen	Provincie West-Vlaanderen
2.6.2.b	Verbeteren fietsmogelijkheden in het Smisjesbos	20.000 €	VLM	ANB

2.7 Aanleg Picknickvoorziening

In deze omgeving kon worden vastgesteld dat er weinig rustpunten voorzien zijn. In de omgeving van de fietsassen wordt gezocht naar een geschikte locatie om een rustpunt uit te bouwen. Dit rustpunt bestaat uit een fietsrek, picknicktafel en vuilbakje. De locatie is goed bereikbaar voor fietsers en wandelaars en is gelegen in de omgeving van een bestaande weg zodat het onderhoud op een efficiënte manier kan gebeuren.

De VLM staat in voor de grondverwerving en de uitvoering van de werken.

<i>Code</i>	<i>Maatregel</i>	<i>Kostprijs</i>	<i>Partner Uitvoering</i>	<i>Partner Financiering</i>
2.7.1	Aanleg picknickplaats Zedelgem	5.000 €	VLM	Zedelgem

3.3.3 Deelgebied Tillegem – Bloemendale

3 Tillegem-Bloemendaele (kaart 10)

Deze fietslink bevindt zich in het bosrijke, maar verstedelijkte gebied ten westen van Brugge. Heel wat functionele fietsassen vanuit Jabbeke en Varsenare doorkruisen deze link, die als doel heeft het zuidelijk stadsrandbos Tillegem-Beisbroek te verbinden met de polder in de wijk Bloemendale. Er zijn 4 uitvoeringseenheden voorzien om deze ontbrekende fietslink aan te leggen en het bosrijke landschap in overleg met de eigenaren te behouden en te ontsluiten.

3.1 Fietslink Kasteel Tillegem – Tudor

Een deel van de circulaire fietsas wordt gevormd door de fietslink Kasteel Tillegem – Tudor. Op heden zijn een aantal stukken om dit traject te kunnen doen niet toegankelijk. Via de aankoop van bestaande dreven wordt een doorgang naar de Zeeweg gezocht.

Naast het tracé wordt ook aandacht besteed aan de kruising met de Torhoutse Steenweg. Dit punt is vandaag gevaarlijk door de hoge snelheid van de wagens de nabijheid van de brug over de E40, waardoor de fietsers het verkeer van over de brug niet kunnen zien aankomen. Op deze specifieke plaats wordt gezocht naar een goede, snelle en veilige doorgang. Mogelijks kan een goede en veilige onderdoorgang onder de Torhoutse steenweg worden voorzien, vlak langs de E40 en dus onder de brug.

De VLM staat in voor de grondverwerving en de uitvoering van de werken. In het geval het niet mogelijk is om de onderdoorsteek te maken, staat AWV in voor de aanleg van een veilige oversteek/onderdoorsteek over de Torhoutsesteeweg.

<i>Code</i>	<i>Maatregel</i>	<i>Kostprijs</i>	<i>Partner Uitvoering</i>	<i>Partner Financiering</i>
3.1.1	Verwerving gronden fietspad Tillegem - Tudor	40.000 €	VLM	Provincie West-Vlaanderen
3.1.2	Aanleg pad en Landschappelijke inkleding Tillegem – Tudor	136.750 €	VLM	Provincie West-Vlaanderen

3.2 Fietslink Tudor – Oostendse Vaart

Een belangrijk onderdeel van de circulaire fietsas is de verbinding tussen de Oostendse Vaart en het domein Tudor - Beisbroek. Een groot gedeelte van deze verbinding loopt door privé domein waardoor het op heden niet mogelijk is deze doorsteek te maken. Binnen dit inrichtingplan wordt een groene fietsas uitgebouwd die de Oostendse Vaart verbindt met het Beisbroek.

Deze fietslink kan worden onderverdeeld in volgende stukken:

Tudor - Doornstraat

Dit deeltracé is voornamelijk een bestaand pad op openbaar domein. Hier gaat het dan ook voornamelijk over herinrichting van de bestaande weg. Specifiek voor de Zeeweg wordt

vooropgesteld om een pad aan te leggen langs de Zeeweg. Dit werd ook voorzien in het nog goed te keuren bosbeheersplan. Hierbij dient een kleine verbindingsweg aangekocht en ingericht te worden en wordt langs de Zeeweg zelf een fietspad aangelegd op gronden van de Stad Brugge.

Doornstraat - Oostendse Vaart

De verschillende mogelijkheden waar het tracé zou kunnen ingericht worden zijn voor een groot gedeelte in privé bezit. Afweging van de mogelijkheden tot grondverwerving en kostenefficiëntie moeten na onderzoek duidelijk maken welke optie de voorkeur krijgt. Bij dit tracé gaat het voornamelijk om grondverwerving, aanleg van het pad en landschappelijke inkleding. De aankoop en de inrichting van bospercelen begeleidt deze landschappelijke aankleding.

Ook bij deze link wordt aandacht besteedt aan landschapsinkleding, waarbij beplantingen langs de fietslink worden beoogd. Verder wordt vooropgesteld om langs de fietslink een stuk bos aan te kopen.

De VLM staat in voor de grondverwerving en de uitvoering van de werken voor het fietspad Tudor – Doornstraat en voor het tracé Doornstraat –Oostendse Vaart. De VLM staat in voor de grondverwerving van het domeinbos.

Code	Maatregel	Kostprijs	Partner Uitvoering	Partner Financiering
3.2.1	Verwerving gronden fietspad Tudor-Doornstraat	30.600 €	VLM	Stad Brugge
3.2.2	Aanleg fietspad en landschapsaankleding Tudor – Doornstraat	200.000 €	VLM	Stad Brugge
3.2.3	Verwerving gronden Doornstraat-Oostendse Vaart	83.280 €	VLM	Stad Brugge
3.2.4	Aanleg fietspad Doornstraat – Oostendse Vaart	200.000 €	VLM	Stad Brugge

3.3 Opmaak streefbeeld Diksmuidse Heirweg

De Diksmuidse Heirweg wordt veel gebruikt door sluipverkeer. Het is op dit moment een belangrijke sluipweg tussen Zedelgem en Sint- Andries, Brugge. Gezien deze weg ook frequent wordt gebruikt als veel gebruikte fietsas kan dit voor onveilige situaties zorgen. Ten einde beter zicht te krijgen op wat de meest efficiënte oplossing hiervoor is, wordt voorgesteld om een streefbeeld op te maken en snelheidsremmende maatregelen te voorzien.

De gemeente Zedelgem staat in voor de opmaak van het streefbeeld.

<i>Code</i>	<i>Maatregel</i>	<i>Kostprijs</i>	<i>Partner Uitvoering</i>	<i>Partner Financiering</i>
3.3.1a	Opmaak streefbeeld Diksmuidse Heirweg	3.275 €	Gemeente Zedelgem	Gemeente Zedelgem
3.3.1b	Opmaak streefbeeld Diksmuidse Heirweg	3.275 €	Gemeente Zedelgem	Stad Brugge

3.4 Aanleg Picknickvoorziening

In deze omgeving kon worden vastgesteld dat er weinig rustpunten voorzien zijn. In de omgeving van de fietsassen wordt gezocht naar een geschikte locatie om een rustpunt uit te bouwen. Dit rustpunt bestaat uit een fietsrek, picknicktafel en vuilbakje. De locatie is goed bereikbaar voor fietsers en wandelaars en is gelegen in de omgeving van een bestaande weg zodat het onderhoud op een efficiënte manier kan gebeuren.

Mogelijks kan de picknickvoorziening op de kanaalberm worden ingericht van de Oostendse Vaart. Mogelijk kan de inrichting van een dergelijk picknickvoorziening meeliften op de heraanleg van het jaagpad.

De VLM staat in voor de grondverwerving en de uitvoering van de werken.

<i>Code</i>	<i>Maatregel</i>	<i>Kostprijs</i>	<i>Partner Uitvoering</i>	<i>Partner Financiering</i>
3.4.1	Aanleg picknickplaats Oostendse Vaart	5.000 €	VLM	Stad Brugge

3.3.4 Deelgebied Bloemendale – Sint-Pietersplas

4 Bloemendaele-Sint-Pietersplas (kaart 11)

In dit deelgebied vormt het kanaal Brugge-Oostende de abrupte overgang tussen de zandstreek en de uitgestrekte polders. De Vaardijk van het kanaal is op beide zijden belangrijk als recreatieve as. De wijk Bloemendaele vormt een uitloopgebied voor mensen uit Christus Koning. Aan de westzijde van de expressweg ligt het drukke stedelijke gebied, de oostzijde is een veel minder druk, en nog vrij gaaf bewaard gebied.

De voorgestelde fietslink heeft een functionele en recreatieve betekenis en geeft ontsluiting vanuit de zandstreek naar de polders en vanuit Brugge naar het buitengebied. De fietslink loopt verder naar de Sint-Pietersplas en de Blankenbergse dijk, om zo via de Gentelebrug aan te sluiten op het netwerk naar de kust. Er zijn 4 ingrepen voorzien om dit kleinere deelgebied in te richten.

4.1 Fietslink Bloemendale Wijk – AZ-Sint Jan

Op de site van AZ – Sint-Jan, Spermalie en het OCMW werken veel mensen. De fietslink tussen Bloemendale en de site speelt een belangrijke rol in het optimaliseren van het functioneel woon-werkverkeer met de fiets, maar draagt in tweede instantie ook bij tot het optimaliseren van het fietsroutenetwerk. De fietslink voorziet een alternatief tracé ten noorden van de gevangenis tot aan de Oostendse Vaart. Hier zijn verschillende opties om de verbinding te gaan optimaliseren. Kostenefficiëntie en mogelijkheden tot grondverwerving of gebruiksovereenkomsten zullen uitsluitsel geven over het tracé.

Om het tracé te kunnen vervolledigen is een veilige fietsovergang nodig over de Oostendse vaart. Hiervoor wordt vooropgesteld om over de Oostendse Vaart aan de Expressweg een fietsersbrug te voorzien.

VLM staat in voor de grondverwerving. AWV staat in voor de aanleg van het fietspad Koestraat – Oostendse Vaart en voor de aanleg van de fietsersbrug, in het kader van de herinrichting van de N31.

<i>Code</i>	<i>Maatregel</i>	<i>Kostprijs</i>	<i>Partner Uitvoering</i>	<i>Partner Financiering</i>
4.1.1a	Verwerving fietslink Koestraat – Oostendse vaart	30.200 €	VLM	AWV
4.1.1b	Verwerving fietslink gevangenis	8.000 €	VLM	Stad Brugge

4.2 Fietslink Oostendse Vaart – Sint-Pietersplas

In dit tracé kunnen twee delen worden onderscheiden namelijk:

Oostendse Vaart – Oostendse Steenweg

Om de verbinding te maken zijn twee mogelijkheden namelijk:

(1) functionele fietsverbinding medische site - wijk Bloemendaele

De dienstweg parallel met de Expressweg en langs de site van het AZ Sint-Jan. wordt ingericht voor het functioneel fietsverkeer. Fietsers gebruiken deze weg als doorsteek om van de Oostendse vaart naar de Oostendse Steenweg te geraken. Tegelijkertijd wordt deze

weg gebruikt als dienstweg voor leveringen voor het ziekenhuis en de doortocht van de ziekenwagen voor de spoeddienst. Beide gebruiksvormen kunnen voor conflicten zorgen.

(2) recreatieve verbinding Oostendse Vaart - Sint-Pietersplas

Langs het bestaande tracé dat aan de andere zijde van de Expressweg is gelegen wordt de recreatieve doorsteek voorzien. Op dit tracé mikt men meer op de recreatieve gebruikers. Vanaf deze weg krijgt men voeling met het omliggende landschap van de Meetkerkse Moeren en kan men vervolgens richting de Sint-Pietersplas rijden. Het kruispunt met de Oostendse steenweg zal veiliger gemaakt te worden.

Oostendse Steenweg – Sint-Pietersmolenstraat

Het tracé vervolgt haar weg langs een insteekweg richting de Sint-Pietersplas zelf en loopt verder langs de gracht tot aan het dubbelrichtingsfietspad naar de Sint-Pietersmolenstraat.

AWV staat in voor het verbeteren van het recreatief en functioneel fietspad en de herinrichting van het kruispunt met de Oostendse Steenweg. Stad Brugge staat in voor inrichting van het fietspad Oostendse Steenweg – Sint-Pietersmolenstraat.

<i>Code</i>	<i>Maatregel</i>	<i>Kostprijs</i>	<i>Partner Uitvoering</i>	<i>Partner Financiering</i>
4.2.1	Inrichten fietspad Oostendse steenweg Sint-Pietersmolenstraat	100.000 €	Stad Brugge	Stad Brugge

4.3 Landschapsherstel Fietslink Blankenbergse Dijk

De Blankenbergse Dijk in zijn huidige vorm en configuratie is een gaaf bewaard restant van een middeleeuwse dijk en vormt samen met de structuur van het afwateringsnet een relict van de waterbeheersinginfrastructuur in de Vlaams Kustpolder. Deze dijk was beplant met populier, knotwilg en meidoornhagen. De ambitie is om de dijk zichtbaar en leesbaar te maken in het landschap en de beeldkwaliteit te verhogen, het creëren van een herkenbaar historisch, landschappelijk en ecologisch lint in het polderlandschap. In het kader van dit inrichtingsplan wordt de uitvoering van het landschapsplan gerealiseerd.

4.3.1 Maatregelen Gedeelte Grondgebied Brugge²

Tussen de de Sint-Pietersmolenstraat tot aan de ingang naar de cafetaria is enkel de buitenkant van de Blankenbergse dijk beplant. In dit gedeelte bevindt zich de bezoekersparking van de Sint-Pietersplas. Dde bedoeling is om in de bestaande plantvakken enkele bomen aan te planten zodat ook in het midden van de dijk een bomenrij kan ontwikkelen.

Maatregelen Gedeelte Grondgebied Zuienkerke

(1) De noordkant van het dorp kan grotendeels model staan voor het terreinprofiel van de dijk. Het dijkelement is gelegen in een beschermd dorpsgezicht.

² Streefbeeld Blankenbergse dijk

Het dorp van Zuienkerke biedt tal van mogelijkheden voor rust en ontspanning. Bovendien is het dorp ook een knooppunt voor het fietsnetwerk en een startpunt voor fietsers. Momenteel is de verbinding tussen het dorp en de Blankenbergse dijk voor de recreant niet optimaal.

De Dijk kruist de Nieuwe Steenweg. Toch doet eigenlijk niets vermoeden dat de dijk een historische weg doorheen het dorp is. Een herwaardering en visualisering van het dijkelement kan een meerwaarde zijn voor het dorp zelf.

(2) Aan de Blankenbergse dijk Zuid staan enkele oude knotbomen aan de oostelijke wegberm. De gemeente Zuienkerke staat in voor het onderhoud. De bedoeling is om selectief op enkele plaatsen nieuwe knotbomen te planten.

(3) Ter hoogte van de kruising met de Blauwe Torenstraat en de Blankenbergse Dijk kan mogelijk een rustpunt ingericht worden.

Stad Brugge staat in voor het Historisch herstel van de Blankenbergse Dijk op haar grondgebied. De Gemeente Zuienkerke staat in voor het herstel op haar grondgebied.

Code	Maatregel	Kostprijs	Partner Uitvoering	Partner Financiering
4.3.1a.	Historisch herstel Blankenbergse Dijk (Brugge)	28.200 €	Stad Brugge	Stad Brugge
4.3.1b	Historisch herstel Blankenbergse Dijk (Zuienkerke)	60.000 €.	Gemeente Zuienkerke	Gemeente Zuienkerke

4.4 Fietslink Warandeburg – Dampoort

Deze recreatieve en functionele fietslink vormt een belangrijke schakel in de gehele fietsgordel rond Brugge. Op dit moment is hier reeds mogelijk om een gedeelte te fietsen langs de vesten als alternatief voor de Sint Pieterskaai, met uitzondering van het gedeelte tussen de Warandeburg en de Dampoort. Dit segment vormt ook een belangrijke schakel tussen Westelijk en Oostelijk gedeelte van Brugge. Dit inrichtingsplan stelt tot doel deze missing link te gaan realiseren. Dit vergt het verder dempen van het water ter hoogte van de Loskaai of de aanleg van een fietsbrug over het water van de Loskaai. Er dient rekening gehouden met het werfverkeer van het aangrenzend bedrijf Danisco. Deze fietsverbinding is opgenomen in het BPA Gistfabriek dat werd goedgekeurd in 1997.

W&Z staat in voor het ontwerp en de aanleg van het fietspad Warandeburg – Dampoort. Stadbrugge staat in voor het ontwerp en de aanleg van het fietspad achter de archeologische dienst. Hiervoor worden geen subsidies landinrichting voorzien. Een dossier voor cofinanciering zal worden ingediend bij Toerisme Vlaanderen.

Code	Maatregel	Kostprijs	Partner Uitvoering	Partner Financiering
4.4.1.	Ontwerp en aanleg fietspad Warandeburg - Dampoort	500.000 €	W&Z	W&Z
4.4.2.	Ontwerp en aanleg fietspad achter de archeologische dienst	46.000 €	Stad Brugge	W&Z

3.3.5 Deelgebied Damme – Ryckvelde

5 Damme – Ryckvelde (kaart 12)

In dit deelgebied bevindt zich de Damse vaart als belangrijke structurerende as met tal van historische relicten, de fortengordel. In het Europees project ‘forten en Linies in grensbreed perspectief’ worden maatregelen voorgesteld om de forten op te waarderen en tegelijk natuuringrepen te voorzien. Om Damme te verbinden met de Abdij van Male wordt een fietslink langs de Maleleie voorzien. In de Damse stadswallen worden natuuringrepen en een wandelpad voorzien. Het fort van Beieren wordt verder ingericht. Vanaf de abdij van Male tot de trambeding wordt een aangename fietsverbinding gezocht; tenslotte wordt ook hier de nodige randinfrastructuur voorzien. 13 maatregelen zijn voorzien om dit deelgebied in te richten.

5.1 Fietslink Koolkerke – Damse Vaart

Veel scholieren en werknemers leggen dagelijks de weg af tussen Koolkerke en Stad Brugge. Vandaag dienen zij een groot gedeelte af te leggen langs de Brugse Steenweg, wat voor onveilige situaties zorgt.

Er wordt voorgesteld om een veilige groene fietsverbinding uit te werken en te realiseren tussen de Brugse Steenweg en de Damse Vaart. Specifiek gaat het om een verbinding tussen de Hoveniersstraat en de Gemene Weidestraat.

De provincie West-Vlaanderen staat in voor aanleg van het pad.

<i>Code</i>	<i>Maatregel</i>	<i>Kostprijs</i>	<i>Partner Uitvoering</i>	<i>Partner Financiering</i>
5.1.1.	Aanleg fietspad Koolkerke – Fort van Beieren	100.000 €	Provincie West-Vlaanderen	Provincie West-Vlaanderen

5.2 Consolidatie Fort van Beieren

De provincie West-Vlaanderen nam het initiatief mee te werken aan een Europees project ‘Staats-Spaanse Linies’ ter behoud en verdere ontwikkeling van de fortengordel langs de Damse Vaart. Om de resterende acties van dit project uit te voeren worden in dit inrichtingsplan enkele maatregelen opgenomen.

Een redoute of schans is een kleine vierzijdige versterking beschermd door een wal en een gracht, maar zonder bastions. Hun afmetingen kunnen niettemin respectabel zijn met buitenzijden van het forteiland tot 80 m groot. De constructiewijze van de redoutes wijzigt nauwelijks. Omtrent hun constructie en uitrusting is echter bitter weinig geweten³. Waarschijnlijk stond een uitkijktoren op een verhoogde binnenzijde. Ze werden gebruikt om bijvoorbeeld wegen af te sluiten. Archeologisch onderzoek van deze verdedigingswerken is

³ Definitie: Termote en Zwanepoel, 2004, p. 23. Archeologisch vooronderzoek van een dergelijke schans werd uitgevoerd in Veurne door Termote en Dewilde, 1985.

vooral nog zeldzaam⁴. Tot dit type versterking horen de Redoutes van Michem en de Redoute Verbrand.

Het type van de forten wordt sterk bepaald door het tijdstip van oprichten en de nationaliteit van de ontwerper. Met de toenemende reikwijdte van het geschut neemt de grootte van het fort toe. De grootte van de buitenzijde varieert tussen 60 tot 80 m bij de kleinere exemplaren tot een zijde van ruim 160 tot 170 m.

De drie voorgestelde sites zijn alle aangelegd tijdens de Successieoorlog (1702-1703) en zijn een voorbeeld van het toenmalige verdedigingssysteem. Een dergelijk verdedigingssysteem heeft het bijkomende voordeel van grote waterpartijen, wat de natuurwaarden ten goede komen.

Herinrichting Fort van Beieren⁵

De herinrichting van het Domein Fort van Beieren is in detail beschreven in het inrichtingsplan provinciedomein "Fort van Beieren" te Koolkerke, opgemaakt in opdracht van de provincie West-Vlaanderen, binnen het Interreg Ila-project Staats-Spaanse Linies 1. Het plan houdt een herwaardering in van het noordelijk deel van het fort, zodat de vestingbouwkundige onderdelen opnieuw zichtbaar worden voor het brede publiek. Tegelijk wordt het fort beter ontsloten voor de fietser en de voetganger.

Volgende elementen worden beoogd:

- Reconstructie Bastion: De volledige noordelijke punt wordt gereconstrueerd. Hierbij gaat het om het bastion zelf, de binnengracht, de glacis en buitengracht. De binnengracht wordt zichtbaar gemaakt. Hiervoor wordt de sliblaag volledig geruimd en hellingen gerestaureerd volgens het historisch profiel. Een lager bodempeil wordt gerealiseerd zodat deze gracht in de zomer niet langer droog valt.
- De rijen Marilandicapopulieren en knotwilgen op het noordelijke te restaureren bastion en naast de binnengracht verwijderen.

In dit inrichtingsplan wordt beoogd in samenwerking met het aanwezige landbouwbedrijf te trachten het tweede gedeelte van de herinrichting te realiseren en een oplossing te zoeken voor het voortbestaan van het bedrijf.

De VLM staat in voor de grondverwerving en de afspraken met de landbouwer. De provincie West-Vlaanderen staat in voor de uitvoering van de werken.

<i>Code</i>	<i>Maatregel</i>	<i>Kostprijs</i>	<i>Partner Uitvoering</i>	<i>Partner Financiering</i>
5.2.2	Grondverwerving resterende deel van het fort	50.000 €	VLM	Provincie West-Vlaanderen
5.2.3	Landschappelijke inpassing bedrijfsgebouwen	10.000 €	Provincie West-Vlaanderen	Provincie West-Vlaanderen
5.2.4	Reconstructie Bastion	110.000,01 €	Provincie West-Vlaanderen	Provincie West-Vlaanderen
5.2.5	Kapwerken	10.000 €	Provincie	Provincie

⁴ . Archeologisch vooronderzoek van een dergelijke schans werd uitgevoerd in Veurne door Termote en Dewilde, 1985.

⁵ Inrichtingsplan provinciedomein Fort van Beieren, te Koolkerke (Brugge), Arcadis Belgium, 2008.

			West-Vlaanderen	West-Vlaanderen
5.2.6	Restauratie profiel	110.000,01 €	Provincie West-Vlaanderen	Provincie West-Vlaanderen
5.2.7	Zichtbaar maken aanwezigheid binnengracht	120.000 €	Provincie West-Vlaanderen	Provincie West-Vlaanderen
5.2.8	Recreatieve ontsluiting Fort Van Beieren	25.500 €	Provincie West-Vlaanderen	Provincie West-Vlaanderen

5.3 Uitvoering Inrichtingsplan Fort Verbrand

Het Verbrand Fort is een kleine vooruitgeschoven redoute van het grotere Fort van Beieren. Het is eigendom van Natuurpunt en ligt aan de Rombautswervedijk. De maatregelen die hier uitgevoerd moeten worden stellen bescherming en beter zichtbaar maken van de archeologische restanten van het fort, inrichten van de grachten in functie van het verbeteren van de ecologische waarde van het perceel en het bouwen van een brug en een uitkijktoren of infokiosk voorop.

De Provincie West-Vlaanderen staat in voor het vooronderzoek, het ontwerp en de werken aan het perceel en het oprichten van de kiosk.

Code	Maatregel	Kostprijs	Partner Uitvoering	Partner Financiering
5.3.1	Inrichten perceel Fort Verbrand	130.000 €	Provincie West-Vlaanderen	Provincie West – Vlaanderen

5.5 Recreatief pad stadswallen van Damme

De Provincie West-Vlaanderen maakt in samenwerking met de stad Damme twee herwaardingsplannen op, omdat er nood is aan een totaalvisie op het cultuurhistorisch beheer en patrimonium voor de stad. De aanleg van een wandelpad vanaf de Kerkstraat langs de Hoofdwal richting Rabattestraat of Haringmarkt wordt opgenomen in dit inrichtingsplan. Dit zorgt voor een wandellus rondom de volledige stadswallen en kan het toeristisch potentieel nog verhogen.

De VLM staat in voor de grondverwerving en de uitvoering van de werken.

Code	Maatregel	Kostprijs	Partner Uitvoering	Partner Financiering
5.5.2	Inrichten wandelpad Damme	50.000 €	VLM	Damme

5.6 Kleinschalige natuuringrepen in de omgeving van Damme

Natuurpunt Damme beheert een belangrijke oppervlakte natuurgebieden op het grondgebied van Damme. De stadswallen van Damme en de Romboutswerve zijn twee deelgebieden waaraan in dit inrichtingsplan aandacht besteed wordt.

Stadswallen van Damme

Aan de stadswallen van Damme ligt een vogelkijkhut. Natuurpunt heeft reeds een aantal inrichtingsmaatregelen uitgevoerd om dit perceel optimaal in te richten in functie van vogels. Een aantal van deze inrichtingsmaatregelen heeft een tijdelijk karakter.

Volgende maatregelen zullen uitgevoerd worden om dit perceel optimaal in te richten:

- plaatsen van een stuw en mogelijke maatregelen voor vismigratie en een gronddam voor een optimale waterhuishouding;
- oeverinrichting op het perceel voor de kijkhut.

Romboutswerve

De Romboutswerve is een gebied waar mits een aantal kleine ingrepen een afzonderlijk peilbeheer kan ingesteld worden. Op die manier kan in dat gebied een peil ingesteld worden dat gericht is op de aanwezige avifauna. Hiertoe moet water in het gebied gepompt worden om ook in de zomer een minimum aan water op de percelen te houden. Door het plaatsen van een kijkhut wordt dit gebied ontsloten.

Natuurpunt staat in voor de inrichting van haar percelen.

<i>Code</i>	<i>Maatregel</i>	<i>Kostprijs</i>	<i>Partner Uitvoering</i>	<i>Partner Financiering</i>
5.6.1	Inrichting percelen Natuurpunt	100.000 €	Natuurpunt	Natuurpunt

5.7 Uitvoeren dijkbeplantingsplan

De beplanting van de Zuiddijk gebeurt door de VLM in samenwerking met de gemeente.

<i>Code</i>	<i>Maatregel</i>	<i>Kostprijs</i>	<i>Partner Uitvoering</i>	<i>Partner Financiering</i>
5.7.1	Aanplanten Zuiddijk	10.000 €	VLM	Stad Damme

5.8 Verbeteren fietspad Dammesteenweg en Dudzeelsesteenweg

Beide fietspaden zijn smal en onveilig. De VLM onderzoekt met de betrokken partners een veilig en aantrekkelijk pad. Deze paden vormen de verbinding naar Koolkerke (recreatief) en Dudzele (recreatief en functioneel).

De VLM staat in voor de grondverwerving en de uitvoering van de werken

<i>Code</i>	<i>Maatregel</i>	<i>Kostprijs</i>	<i>Partner Uitvoering</i>	<i>Partner Financiering</i>
5.8.1.	Verwerving gronden/ onderzoeken gebruiksrecht fietslink Damme	66.060 €	VLM	Stad Damme
5.8.2.	Aanleg fietspad Damme	100.000€	VLM	Stad Damme

5.9 Fietslink Maleleie – Abdij van Male

Op heden is de verbinding tussen Damme en Ryckvelde nog niet optimaal. Door het uitvoeren van deze maatregelen moet het mogelijk worden rechtstreeks vanuit Damme naar de Abdij van Male te fietsen.

Op basis van kostenefficiëntie en mogelijkheden naar grondverwerving zal het traject verder verfijnd worden. Dit pad dient zowel gebruikt te kunnen worden door voetgangers, fietsers als ruiters en menbers. De aanleg van het pad dient rekening te houden met de bereikbaarheid voor het ruimen van de Maleleie.

Het grootste gedeelte van dit tracé dient gerealiseerd te worden. VLM staat in voor de grondverwerving of onderzoekt de mogelijkheid tot gebruiksrecht en voor de uitvoering van de werken.

Voor de gehele Maleleie wordt een streefbeeld opgemaakt waarbij ook aandacht wordt besteed aan mogelijke oeverherinrichting. VLM maakt het streefbeeld op in samenwerking met de betrokken partners.

Code	Maatregel	Kostprijs	Partner Uitvoering	Partner Financiering
5.9.1a.	Verwerving gronden/ onderzoeken gebruiksrecht fietslink Damme - Male	5.000 €	VLM	Stad Brugge
5.9.1b.	Verwerving gronden/ onderzoeken gebruiksrecht fietslink Vierschaerestraat-Moerkerkestraat		VLM	Stad Damme
5.9.2a.	Aanleg fietspad en oeverinrichting Maleleie	215.250 €	VLM	Stad Brugge
5.9.2b.	Aanleg fietspad Vierschaerestraat-Moerkerkestraat	30.000 €	VLM	Stad Damme

5.10 Landschapsherstel omgeving Damme

De VLM wenst particulieren er van te overtuigen kleine inspanningen te doen ten einde bij te dragen tot het landschapsherstel in de omgeving van Damme door kleinschalige landschapprojecten op hun eigendom te laten realiseren.

Code	Maatregel	Kostprijs	Partner Uitvoering	Partner Financiering
5.10.1.	Landschapsherstel omgeving Damme	20.000 €	Particulier	Particulier

5.11 Herstel wegdek Margaretha van Vlaanderenstraat

Vanaf de Maalse Steenweg loopt het traject verder langs de Margaretha Van Vlaanderenstraat, door het bos. Er wordt vooropgesteld het wegdek te herstellen van de Margaretha van Vlaanderenstraat ten einde het fietscomfort te verbeteren.

De VLM staat in voor de uitvoering van de werken.

<i>Code</i>	<i>Maatregel</i>	<i>Kostprijs</i>	<i>Partner Uitvoering</i>	<i>Partner Financiering</i>
5.11.1.	Herstel wegdek Margaretha van Vlaanderenstraat	100.000 €	VLM	Stad Brugge

5.12 Herstel wegdek Ryckvelde bospad tot fietspad

Om de fietslink vanuit de spoorwegbedding naar de trambedding te vervolledigen en een aantal schoolkinderen vanuit het LTI comfortabel naar school te laten fietsen is een aanpassing van het Ryckvelde bospad aangewezen.

Op dit ogenblik is het Ryckvelde bospad in behoorlijke slechte staat. Op bepaalde punten kunnen diepe goten worden waargenomen. Deze ontstaan door het autoverkeer, maar ook vrachtwagens die dit bospad gebruiken als sluipteg. Ten einde het bospad te herstellen en het confort van de fietser te verhogen worden herstellingswerken voorzien. Bijkomend wordt de mogelijkheid onderzocht dit pad selectief toegankelijk te maken voor fietsers, plaatselijk verkeer, onderhoudsvoertuigen, ruiters en meners. Samen met alle betrokkenen (de gemeenten Damme, Beernem, Brugge, militaire overheid, ANB, Gemene en Looweiden) wordt de recreatieve ontsluiting van het gebied in zijn geheel bekeken.

De VLM staat in voor het herstel van het wegdek tot fietspad.

<i>Code</i>	<i>Maatregel</i>	<i>Kostprijs</i>	<i>Partner Uitvoering</i>	<i>Partner Financiering</i>
5.12.2.a	Herstel wegdek Ryckvelde bospad tot fietspad	150.000 €	VLM	Stad Damme
5.12.2b	Inrichten fietspad spoorwegbedding-LTI-trambedding	55.000 €	VLM	Gemeente Beernem

5.13 Aanleg picknickvoorziening

In de omgeving van Damme kon worden vastgesteld dat er weinig rustpunten zijn. Samen met de gemeente Damme is geopteerd om op de parking Oost, ter hoogte van de Romboutswerve, een picknickplaats te voorzien. Hier hebben de picknickers een mooi uitzicht op de stad en zijn wallen. Verderop langs de route ter hoogte van de Maleleie bevindt zich de Ijshoeve, waar een bestaande rustplaats aanwezig is.

De Stad Damme staat in voor de uitvoering van de picknickplaats.

<i>Code</i>	<i>Maatregel</i>	<i>Kostprijs</i>	<i>Partner Uitvoering</i>	<i>Partner Financiering</i>
5.13.1.	Aanleg Picknickplaats Damme Oost	5.000 €	Stad Damme	Stad Damme

3.4 Kostenraming en raming benodigde grondverwerving

De raming van de grondverwerving is gebaseerd op de huidig voorgestelde tracés. De uiteindelijke verwerving is afhankelijk van de mogelijkheid tot grondaankoop, die ook het definitieve tracé zal bepalen.

Tabel 5: Grondverwervingstabel

nr	maatregel	Lengte (m)	Breedte (m)	oppervlakte (m ²)	prijs/m ² (EUR)	totale prijs (EUR)	raming in ip (EUR)
1.1.1	Fietslink Trambeding – Spoorwegbedding	0	0	0	4	0	0
1.2.1a	Fietslink Assebroek-Oedelem- Brugge	250	10	2.500	4	10.000	10.000
1.2.1b	fietslink Assebroek-Oedelem- Beernem	1.780	10	17.800	4	71.200	75.000
1.3.1	Herinrichting Michel Van Hammestraat – Beverhoutstraat tot verkeersveilige fietsweg	1.770	10	17.700	4	70.800	70.800
1.4.1	Aanleg fietspad Van Cailliedreef	1.700	10	17.000	4	68.000	68.000
1.5.	Herstel historische brug Meersbeek	0	0	0	4	0	0
1.6.1	Inrichting Assebroekse meersen	0	0	0	4	0	0
1.7.1	Herstel dreef karakter Kerkdreef	0	0	0	4	0	0
1.8.1	Aanleg barrière Koeindreef	0	0	0	4	0	0
1.9.1	aanleg uitkijkplatform archeologische site Assebroek	0	0	0	4	0	0
1.10.3	Fietslink Odegemestraat-spoorwegbedding	680	10	6.800	4	27.200	30.000
1.11.1	kleinschalige landschapsprojecten Assebroek – Steenbrugge	0	0	0	4	0	0
1.12.1	Aanleg Picknickvoorziening	5	10	50	4	200	200
2.1.1a	Fietspad Wulgenbroekstraat-Heidelbergstraat Infrabel	840	15	12.600	4	50.400	0
2.1.1b	Fietspad Wulgenbroekstraat-Heidelbergstraat Oostkamp	195	10	1.950	4	7.800	7.800
2.1.1c	Fietspad Wulgenbroekstraat-Heidelbergstraat Brugge	825	10	8.250	4	33.000	33.000
2.2.1.	Fietslink Merkenveld-Pierlapont (800m ²)	100	8	800	10	8.000	10.000

nr	maatregel	Lengte (m)	Breedte (m)	oppervlakte (m ²)	prijs/m ² (EUR)	totale prijs (EUR)	raming in ip (EUR)
2.2.1.	Pierlapont-Loppem (via Kerkebeek of Kuipen)	1.000	10	10.000	4	40.000	40.000
2.3.1	Functionele fietsas Loppem – Torhoutse Steenweg	1.400	10	14.000	4	56.000	56.000
2.4.3	Functionele Fietslink Brugge-Waardamme	750	10	7.500	4	30.000	0
2.5.1	kleinschalige landschapsprojecten omgeving fietslink Zedelgem	0	0	0	4	0	0
2.6.1	Recreatieve verbinding Wolgenbroeken – Tillegem Kasteel	650	10	6.500	4	26.000	26.000
3.1.1.	Fietslink Kasteel Tillegem - Tudor	1000	10	10.000	4	40.000	40.000
3.2.	Fietslink Tudor - Oostendse vaart			0	4	0	0
3.2.1.	Doornstraat-Tudor	765	10	7.650	4	30.600	30.600
3.2.2.	Oostendse vaart-Doornstraat	2.082	10	20.820	4	83.280	83.280
3.3.1	Opmaak streefbeeld Diksmuidse heirweg	0	0	0	4	0	0
3.4.1	Aanleg picknickvoorziening	10	5	50	4	200	200
4.1.1a	Fietslink gevangenis-Oostendse vaart						
4.1.1b	deel gevangenis	200	10	2.000	4	8.000	8.000
	deel Koestraat Oostendse Vaart	500	10	5000	4	20.000	30.200
4.2.4.	Fietslink Oostendse vaart-Sint-Pietersplas	0	0	0	4	0	0
4.3.	Fietslink en landschapsherstel Blankenbergse dijk			0	4	0	0
4.3.1a	deel Brugge	0	20	0	4	0	0
4.3.1b	deel Zuienkerke	0	0	0	4	0	0
4.4.1	Fietslink Warandeburg-Dampoort	0	0	0	4	0	0
5.1.1	Fietslink Koolkerke-Damse vaart	0	0	0	4	0	0
5.2.	Consolidatie fort van Beieren			12.500		50.000	50.000
5.3.1	Uitvoering Inrichtingsplan Fort Verbrand	0	0	0	4	0	0
5.5.	Recreatief wandelpad stadswallen van Damme	0	0	0	4	0	0
5.6.	Kleinschalige natuuringrepen in de omgeving van Damme	0	0	0	4	0	0
5.7.	Uitvoering	0	0	0	4	0	0

nr	maatregel	Lengte (m)	Breedte (m)	oppervlakte (m ²)	prijs/m ² (EUR)	totale prijs (EUR)	raming in ip (EUR)
	dijkbeplantingsplan						
5.8.	Fietslink Damme (Maalsesteenweg-Dudzeelse steenweg)	1.101	15	16.515	4	66.060	66.060
5.9.	Fietslink Maleleie – Abdij van Male grondgebied Brugge	1.142	15	17.130	4	68.520	68.250
5.10.	Landschapsherstel omgeving Damme	0	0	0	4	0	0
5.11.	Herstel wegdek Margretha van Vlaanderenstraat	0	0	0	4	0	0
5.12.2a	Herstel wegdek Ryckvelde bospad tot fietspad	0	0	0	4	0	0
5.12.2b	Fietslink bospad-Vliegend Paard	250	10	2.500	4	10.000	10.000
5.13.	Aanleg Pickenickplaats Damme Oost	0	0	0	4	0	0
	Totaal			200.065		805.060	813.390
				20 ha			

Tabel 6: Totale kostenraming per financierende partner

Partner	totaal	aandeel partner	subsidie landinrichting
ANB	630.454,62 €	320.227,31 €	310.227,31 €
AWV	1.250.000,00 €	1.250.000,00 €	0,00 €
WenZ	500.000,00 €	500.000,00 €	0,00 €
Beernem	330.000,00 €	114.000,00 €	216.000,00 €
Oostkamp	1.079.150,01 €	444.765,00 €	634.385,00 €
Zedelgem	725.614,99 €	243.784,50 €	481.830,50 €
Zuienkerke	60.000,00 €	18.000,00 €	42.000,00 €
Stad Brugge	2.262.727,50 €	1.154.984,26 €	1.107.743,26 €
Damme	361.059,99 €	121.530,00 €	239.530,00 €
Provincie	930.858,77 €	313.979,38 €	646.879,38 €
Infrabel	136.607,70 €	27.321,54 €	109.286,16 €
Natuurpunt	100.000,00 €	30.000,00 €	70.000,00 €
RLH	65.000,03 €	19.500,00 €	45.500,00 €
particulier	20.000,01 €	6.000,00 €	14.000,00 €
totaal	8.451.473,61 €	4.564.091,99 €	3.917.381,61 €

Tabel 7: Overzichtstabel maatregelen

hoofdstuk	Uitvoeringseenheid	nr maatregel	Maatregel	Uitvoerende partner	Partner (voor berekeningen)	Partner	Totaal	Algemene kosten 10%	BTW (21%)	Algemeen totaal	Aandeel partner	Aandeel Landinrichting	jaar	europese cofinanciering Value	finaal aandeel subs landinrichting
Assebroek-steenbrugge	1.1	1.1.1	overeenkomst gebruik grond Gemene en Looweiden trambedding-spoorwegbedding	VLM	Stad Brugge grond	Stad Brugge	0	0	0	0,00 €	0,00 €	0,00 €	2009		0,00 €
	1.1	1.1.2	aanleg fietspad trambedding-Mispelaar met brug over sint-Trudoledeke en verbeteren aardeweg	VLM	Stad Brugge	Stad Brugge	75.131,00	7.513,10	17.355,26	100.000,00 €	30.000,00 €	70.000,00 €	2014		70.000,00 €
	1.1	1.1.3	inrichten kruispunt Michel Van Hammestraat-Mispelaar	Stad Brugge	Stad Brugge	Stad Brugge	75.131,00	7.513,10	17.355,26	100.000,00 €	30.000,00 €	70.000,00 €	2014		70.000,00 €
	1.1	1.1.4	aanbrengen informatiepanelen Gemene en Looweiden en Polder Sint-Trudoledeke	Stad Brugge	Stad Brugge	Stad Brugge	1.968,44	196,84	454,71	2.620,00 €	786,00 €	1.834,00 €	2014		1.834,00 €
	1.2	1.2.1a	verwerving private delen trambedding Brugge	VLM	Stad Brugge grond	Stad Brugge	10.000,00	0	0	10.000,00 €	5.000,00 €	5.000,00 €	2014		5.000,00 €
	1.2	1.2.1b	verwerving private delen trambedding Beernem	VLM	Beernem grond	Beernem	75.000,00	0	0	75.000,00 €	37.500,00 €	37.500,00 €	2009		37.500,00 €
	1.2	1.2.2a	ontwerp en herstel van wegdek trambedding tot fietsas met inbegrip van beplantingswerken	VLM	Stad Brugge	Stad Brugge	7.513,10	751,53	1.735,53	10.000,00 €	3.000,00 €	7.000,00 €	2010		7.000,00 €
	1.2	1.2.2b	ontwerp en herstel van wegdek trambedding tot fietsas met inbegrip van beplantingswerken	VLM	Beernem	Beernem	75.131,00	7.513,10	17.355,26	100.000,00 €	30.000,00 €	70.000,00 €	2014		70.000,00 €
	1.2	1.2.3	herinrichten kruispunt Zandgrachtstraat-Parochieweg	Beernem	Beernem	Beernem	75.131,00	7.513,10	17.355,26	100.000,00 €	30.000,00 €	70.000,00 €	2010		70.000,00 €
	1.2	1.2.4	inrichting picknickplaats site Parochieweg	RLH	RLH	RLH	3.756,57	375,66	867,77	5.000,00 €	1.500,00 €	3.500,00 €	2010		3.500,00 €
	1.3	1.3.1	grondverwerving vrijliggend fietspad Beverhoutstraat	VLM	Oostkamp grond	Oostkamp	70.800,00	0	0	70.800,00 €	35.400,00 €	35.400,00 €	2011		35.400,00 €
	1.3	1.3.2	ontwerp en aanleg vrijliggend fietspad Beverhoutstraat met landschappelijke inkleiding	Oostkamp	Oostkamp	Oostkamp	471.933,88	24.793,39	57.272,73	330.000,00 €	99.000,00 €	231.000,00 €	2011		231.000,00 €
	1.3	1.3.3	herinrichting Michel van Hammestraat (Mispelaar tot Sint-Trudoledeke)	Stad Brugge	Stad Brugge	Stad Brugge	7.513,10	751,53	1.735,53	10.000,00 €	3.000,00 €	7.000,00 €	2014		7.000,00 €
	1.4	1.4.1	grondverwerving vrijliggend fietspad Van Cailliedreef	VLM	Oostkamp grond	Oostkamp	68.000,00	0	0	68.000,00 €	34.000,00 €	34.000,00 €	2011		34.000,00 €
	1.4	1.4.2	ontwerp en aanleg vrijliggend fietspad Van Cailliedreef met landschappelijke inkleiding	Oostkamp	Oostkamp	Oostkamp	225.394,44	22.539,44	52.066,11	300.000,00 €	90.000,00 €	210.000,00 €	2011		210.000,00 €
	1.6	1.6.1	herstel bevoeiingsysteem Assebroekse meersen	VLM	ANB 50	ANB	451.130,44	45.113,04	104.211,13	600.454,61 €	300.227,31 €	300.227,31 €	2010		300.227,31 €
	1.7	1.7.1	aanplanten bomen Kerkdreef	Stad Brugge	Stad Brugge	Stad Brugge	7.513,10	751,53	1.735,53	10.000,00 €	3.000,00 €	7.000,00 €	2009	5.000,00 €	3.500,00 €
	1.8	1.8.1	verkeersvrij maken Koeindreef	Stad Brugge	Stad Brugge	Stad Brugge	3.756,57	375,66	867,77	5.000,01 €	5.000,01 €	0,00 €	2009		0,00 €
	1.9	1.9.1	oprichten uitkijkplatform Assebroekse meersen	VLM	Stad Brugge	Stad Brugge	3.756,57	375,66	867,77	5.000,01 €	1.500,00 €	3.500,01 €	2011	2.500,00 €	1.250,00 €
	1.9	1.9.2	ontwerp en aanmaak en plaatsing informatieborden Ver-Assebroek	VLM	Stad Brugge	Stad Brugge	1.986,44	196,84	454,71	2.620,00 €	786,00 €	1.834,00 €	2014		1.834,00 €

hoofdstuk	Uitvoeringseenheid	nr maatregel	Maatregel	Uitvoerende partner	Partner (voor berekeningen)	Partner	Totaal	Algemene kosten 10%	BTW (21%)	Algemeen totaal	Aandeel partner	Aandeel Landinrichting	jaar	europese cofinanciering Value	finaal aandeel subs landinrichting
	1.10	1.10.1	aanleg gezondheidspad Steenbrugse bosjes	ANB	ANB 100	ANB	7.513,10	751,53	1.735,53	10.000,00 €	10.000,00 €	0,00 €	2009	1.600,00 €	0,00 €
	1.10	1.10.2	aanleg groene rustplaats Sint-Lucas	VLM	Stad Brugge	Stad Brugge	3.493,61	349,36	807,02	4.650,00 €	1.395,00 €	3.255,00 €	2009	2.325,00 €	1.627,50 €
	1.10	1.10.3	Grondverwerving fietspad Spoorwegbedding-Odegemestraat	Stad Brugge	Stad Brugge grond	Stad Brugge	30.000,00	0	0	30.000,00 €	15.000,00 €	15.000,00 €	2009		15.000,00 €
	1.10	1.10.3	Aanleg fietspad Spoorwegbedding-Odegemestraat	Stad Brugge	Stad Brugge	Stad Brugge	123.966,63	12.396,36	28.636,36	165.000,00 €	49.500,00 €	115.500,00 €	2010	82.500,00 €	57.750,00 €
	1.11	1.11.1	kleinschalige landschapsprojecten Assebroek-Steenbrugge	RLH	RLH	RLH	15.026,30	1.502,63	3.471,07	20.000,01 €	6.000,00 €	14.000,00 €	2010		14.000,00 €
	1.12	1.12.1	verwerving picknickplaats	VLM	Stad Brugge grond	Stad Brugge	200	0	0	200,00 €	100,00 €	100,00 €	2009		100,00 €
	1.12	1.12.2	aanleg picknickplaats	Stad Brugge	Stad Brugge	Stad Brugge	3.756,57	375,66	867,77	4.999,99 €	1.500,00 €	3.500,00 €	2009	2.500,00 €	1.750,00 €
Steenbrugge-Tillegem	2.1	2.1.1a	overeenkomst gebruik gronden Infrabel	infrabel	infrabel grond	Infrabel	0	0	0	0,00 €	0,00 €	0,00 €	2010		0,00 €
	2.1	2.1.1b	verwerving fietspad Wolgenbroeken	VLM	Oostkamp grond	Oostkamp	7.800,00	0	0	7.800,00 €	3.900,00 €	3.900,00 €	2010		3.900,00 €
	2.1	2.1.1c	verwerving fietspad Wolgenbroeken	VLM	Stad Brugge grond	Stad Brugge	33.000,00	0	0	33.000,00 €	16.500,00 €	16.500,00 €	2010		16.500,00 €
	2.1	2.1.2a	aanleg tweesporenweg Wolgenbroeken	infrabel	infrabel	Infrabel	102.635,39	10.263,54	23.708,77	136.607,70 €	27.321,54 €	109.286,16 €	2011	68.303,85 €	47.812,70 €
	2.1	2.1.2b	aanleg fietspad en brugje over Lijsterbeek	VLM	Oostkamp	Oostkamp	38.730,29	3.873,03	8.946,70	51.550,01 €	15.465,00 €	36.085,00 €	2011	25.775,01 €	18.042,50 €
	2.1	2.1.2c	aanleg fietspad tot Heidelbergstraat	VLM	Stad Brugge	Stad Brugge	63.904,96	6.390,50	14.762,05	85.057,50 €	25.517,25 €	59.540,25 €	2011		59.540,25 €
	2.1	2.1.4	aanleg kle's en poelen in Wolgenbroeken	RLH	RLH	RLH	15.026,30	1.502,63	3.471,07	20.000,01 €	6.000,00 €	14.000,00 €	2012		14.000,00 €
	2.2	2.2.1	verwerving/onteigening en afspraak eigenaar(s) fietspad Merkemveld-bos van Loppem	VLM	Zedelgem grond	Zedelgem	50.000,00	0	0	50.000,00 €	25.000,00 €	25.000,00 €	2010		25.000,00 €
	2.2	2.2.2a	aanleg fietspad Merkemveld-bos van Loppem	Zedelgem	Zedelgem	Zedelgem	262.960,18	26.296,02	60.743,80	350.000,00 €	105.000,00 €	245.000,00 €	2011		245.000,00 €
	2.2	2.2.2b	aanleg fietspad langs waterspaarbekken	Provincie	Provincie	Provincie	9.473,14	947,31	2.188,29	12.608,75 €	6.304,38 €	6.304,38 €	2011		6.304,38 €
	2.3	2.3.1	verwerving fietspad Torhoutse steenweg-Lac van Loppem	VLM	Zedelgem grond	Zedelgem	56.000,00	0	0	56.000,00 €	28.000,00 €	28.000,00 €	2011		28.000,00 €
	2.3	2.3.2	aanleg fietspad Torhoutse steenweg-Lac van Loppem	Zedelgem	Zedelgem	Zedelgem	193.549,96	19.355,00	44.710,04	257.615,00 €	77.284,50 €	180.330,50 €	2012		180.330,50 €
	2.4	2.4.1	verkeersluw maken Wolgenbroekstraat	Oostkamp 100	Oostkamp 100	Oostkamp 100	98.422,24	9.842,22	22.735,54	131.000,00 €	131.000,00 €	0,00 €	2010		0,00 €
	2.4	2.4.2	aanleg doorsteek E40	AWV	AWV	AWV	939.143,50	93.914,35	216.942,15	1.250.000,00 €	1.250.000,00 €	0,00 €	2012		0,00 €
	2.4	2.4.3	overeenkomst met eigenaar over gebruik grond (Natuurpunt/AWV)	VLM	Oostkamp grond	Oostkamp	0	0	0	0,00 €	0,00 €	0,00 €	2012		0,00 €

hoofdstuk	Uitvoeringseenheid	nr maatregel	Maatregel	Uitvoerende partner	Partner (voor berekeningen)	Partner	Totaal	Algemene kosten 10%	BTW (21%)	Algemeen totaal	Aandeel partner	Aandeel Landinrichting	jaar	europese cofinanciering Value	finaal aandeel subs landinrichting	
	2.4	2.4.3	aanleg fietspad Kuipenstraat-Sijslostraat	Oostkamp	Oostkamp	Oostkamp	90.157,78	9.015,78	20.826,45	120.000,00 €	36.000,00 €	84.000,00 €	2013		84.000,00 €	
	2.5	2.5.1	kleinschalige landschapsprojecten Zedelgem	RLH	RLH	RLH	15.026,30	1.502,63	3.471,07	20.000,01 €	6.000,00 €	14.000,00 €	2009		14.000,00 €	
	2.6	2.6.1	grondverwerving pad Chartreuse	VLM	Provincie grond	Provincie	26.000,00	0	0	26.000,00 €	13.000,00 €	13.000,00 €	2010		13.000,00 €	
	2.6	2.6.2a	aanleg pad Chartreuse	Provincie	Provincie	Provincie	60.105,18	6.010,52	13.884,30	80.000,00 €	24.000,00 €	56.000,00 €	2011		70.000,00 €	
	2.6	2.6.2b	verbeteren fietsmogelijkheden Smisjesbos en omgeving	VLM	ANB 50	ANB	15.026,30	1.502,63	3.471,07	20.000,01 €	10.000,00 €	10.000,00 €	2011		10.000,00 €	
	2.7	2.7.1	aanleg picknickplaats Zedelgem	VLM	Zedelgem	Zedelgem	3.756,57	375,66	867,77	4.999,99 €	1.500,00 €	3.500,00 €	2010	2.500,00 €	1.750,00 €	
Tillegem-Bloemendaale	3.1	3.1.1	verwerving gronden fietspad Tillegem-Tudor	VLM	Provincie grond	Provincie	40.000,00	0	0	40.000,00 €	20.000,00 €	20.000,00 €	2012		20.000,00 €	
	3.1	3.1.2	aanleg fietspad en landschapsaanleg Tillegem-Tudor	VLM	Provincie	Provincie	102.742,30	10.274,23	23.733,47	136.750,00 €	41.025,00 €	95.725,00 €	2012		95.725,00 €	
	3.2	3.2.1	verwerving gronden fietspad Tudor-Doornstraat	VLM	Stad Brugge grond	Stad Brugge	30.600,00	0	0	30.600,00 €	15.300,00 €	15.300,00 €	2011		15.300,00 €	
	3.2	3.2.2	aanleg fietspad en landschapsaanleg Tudor-Doornstraat	VLM	Stad Brugge	Stad Brugge	150.262,96	15.026,30	34.710,74	200.000,00 €	60.000,00 €	140.000,00 €	2011		140.000,00 €	
	3.2	3.2.3	verwerving gronden fietspad Doornstraat-Oostendse vaart	VLM	Stad Brugge grond	Stad Brugge	83.280,00	0	0	83.280,00 €	41.640,00 €	41.640,00 €	2011		41.640,00 €	
	3.2	3.2.4	aanleg fietspad Doornstraat-Oostendse vaart	VLM	Stad Brugge	Stad Brugge	150.262,96	15.026,30	34.710,74	200.000,00 €	60.000,00 €	140.000,00 €	2011		140.000,00 €	
	3.2	3.2.5	grondverwerving bos omgeving fietslink Tudor-Oostendse vaart	VLM	Stad Brugge grond	Stad Brugge	600.000,00			600.000,00 €	600.000,00 €	0,00 €	0,00 €	2010		0,00 €
	3.4	3.4.1	aanleg picknickplaats Oostendse vaart	VLM	Stad Brugge	Stad Brugge	3.756,57	375,66	867,77	4.999,99 €	1.500,00 €	3.500,00 €	2009	2.500,00 €	1.750,00 €	
	4.1	4.1.1b	verwerving fietslink gevangen	VLM	Stad Brugge grond	Stad Brugge	8.000,00	0	0	8.000,00 €	4.000,00 €	4.000,00 €	2010		4.000,00 €	
	4.2	4.2.4	inrichten fietspad Oostendse steenweg-Sint-Pietersmolenstraat	Stad Brugge	Stad Brugge	Stad Brugge	75.131,00	7.513,10	17.355,26	100.000,00 €	30.000,00 €	70.000,00 €	2009		70.000,00 €	
	4.3	4.3.1a	historisch herstel Blankenbergse dijk	Stad Brugge	Stad Brugge	Stad Brugge	21.187,08	2.118,71	4.894,21	28.200,00 €	8.460,00 €	19.740,00 €	2009		19.740,00 €	
	4.3	4.3.1b	historisch herstel Blankenbergse dijk	VLM	Zuienkerke	Zuienkerke	45.078,89	4.507,89	10.413,22	60.000,00 €	18.000,00 €	42.000,00 €	2009		42.000,00 €	
	4.4	4.4.1	ontwerp en aanleg fietspad Warandeburg-Dampoort	WenZ	WenZ fietspad	WenZ	375.657,40	37.565,74	86.776,86	500.000,00 €	500.000,00 €	0,00 €	0,00 €	2012		0,00 €
4.4	4.4.2	ontwerp en aanleg fietspad achter archeologische dienst	Stad Brugge	Stad Brugge	Stad Brugge	34.560,48	3.456,05	7.983,47	46.000,00 €	13.800,00 €	32.200,00 €	2012		32.200,00 €		

hoofdstuk	Uitvoeringseenheid	nr maatregel	Maatregel	Uitvoerende partner	Partner (voor berekeningen)	Partner	Totaal	Algemene kosten 10%	BTW (21%)	Algemeen totaal	Aandeel partner	Aandeel Landinrichting	jaar	europese cofinanciering Value	finaal aandeel subs landinrichting
Damme-Ryckevelde	5.1	5.1.1	aanleg fietspad Koolkerke-Fort van Beieren	Provincie	Provincie	Provincie	75.131,00	7.513,10	17.355,26	100.000,00 €	30.000,00 €	70.000,00 €	2009		70.000,00 €
	5.2	5.2.1	flankerende maatregelen landbouw Fort van Beieren	VLM	Provincie	Provincie	0	0	0	0,00 €	0,00 €	0,00 €	2010		0,00 €
	5.2	5.2.2	grondverwerving resterend deel van het fort	VLM	Provincie grond	Provincie	37.565,74	3.756,57	8.677,69	50.000,00 €	25.000,00 €	25.000,00 €	2010		25.000,00 €
	5.2	5.2.3	landschappelijke inpassing bedrijfsgebouwen	Provincie	Provincie	Provincie	7.513,10	751,53	1.735,53	10.000,00 €	3.000,00 €	7.000,00 €	2011		7.000,00 €
	5.2	5.2.4	reconstructie bastion	Provincie	Provincie	Provincie	82.644,63	8.264,46	19.090,91	110.000,01 €	33.000,00 €	77.000,00 €	2011		77.000,00 €
	5.2	5.2.5	kapwerken	Provincie	Provincie	Provincie	7.513,10	751,53	1.735,53	10.000,00 €	3.000,00 €	7.000,00 €	2011		7.000,00 €
	5.2	5.2.6	restauratie profiel	Provincie	Provincie	Provincie	82.644,63	8.264,46	19.090,91	110.000,01 €	33.000,00 €	77.000,00 €	2011		77.000,00 €
	5.2	5.2.7	zichtbaar maken binnengracht	Provincie	Provincie	Provincie	90.157,78	9.015,78	20.826,45	120.000,00 €	36.000,00 €	84.000,00 €	2011		84.000,00 €
	5.2	5.2.8	recreatieve ontsluiting	Provincie	Provincie	Provincie	19.158,53	1.915,85	4.425,62	25.500,00 €	7.650,00 €	17.850,00 €	2011		17.850,00 €
	5.3	5.3.1	inrichting perceel Fort Verbrand	Provincie	Provincie	Provincie	75.131,00	7.513,10	17.355,26	100.000,00 €	39.000,00 €	91.000,00 €	2012		91.000,00 €
	5.5	5.5.1	verwerving wandelpad Damme	VLM	Damme grond	Damme	0,00	0	0	0,00 €	0,00 €	0,00 €	2010	0,00 €	0,00 €
	5.5	5.5.2	inrichting wandelpad Damme	VLM	Damme	Damme	37.565,74	3.756,57	8.677,69	50.000,00 €	15.000,00 €	35.000,00 €	2011	0,00 €	35.000,00 €
	5.6	5.6.1	inrichten percelen Natuurpunt	Natuurpunt	Natuurpunt	Natuurpunt	75.131,00	7.513,10	17.355,26	100.000,00 €	30.000,00 €	70.000,00 €	2010		70.000,00 €
	5.7	5.7.1	aanplanten Zuidijk	VLM	Damme	Damme	7.513,10	751,53	1.735,53	10.000,00 €	3.000,00 €	7.000,00 €	2012		7.000,00 €
	5.8	5.8.1	verwerving gronden fietslink Damme	VLM	Damme grond	Damme	66.060,00	0	0	66.060,00 €	33.030,00 €	33.030,00 €	2013		33.030,00 €
	5.8	5.8.2	aanleg fietspad Damme	VLM	Damme	Damme	75.131,00	7.513,10	17.355,26	100.000,00 €	30.000,00 €	70.000,00 €	2014		70.000,00 €
	5.9	5.9.1a	verwerving gronden fietslink Damme-Male	VLM	Stad Brugge grond	Stad Brugge	68.250,00	0	0	68.250,00 €	34.125,00 €	34.125,00 €	2013		34.125,00 €
	5.9	5.9.1b	overeenkomst grondstrook Vierschaerestraat-Moerkerksesteenweg	VLM	Damme	Damme				0,00 €	0,00 €	0,00 €	2013		0,00 €
	5.9	5.9.2	aanleg fietspad en oeverinrichting Maleleie	VLM	Stad Brugge	Stad Brugge	161.720,51	16.172,05	37.357,44	215.250,00 €	64.575,00 €	150.675,00 €	2014		150.675,00 €
	5.9	5.9.2	aanleg fietspad op grondstrook Vierschaerestraat-Moerkerksesteenweg	VLM	Damme	Damme				30.000,00 €	9.000,00 €	21.000,00 €	2014		21.000,00 €
	5.10	5.10.1	landschapsherstel omgeving Damme	particulier	particulier	particulier	15.026,30	1.502,63	3.471,07	20.000,01 €	6.000,00 €	14.000,00 €	2012		14.000,00 €
	5.11	5.11.1	herstel wegdek Margaretha van Vlaanderenstraat tot fietspad	VLM	Stad Brugge	Stad Brugge	75.131,00	7.513,10	17.355,26	100.000,00 €	30.000,00 €	70.000,00 €	2013		70.000,00 €
	5.12	5.12.2a	herstel wegdek Ryckeveldestraat tot fietspad	VLM	Damme	Damme	75.131,00	7.513,10	17.355,26	100.000,00 €	30.000,00 €	70.000,00 €	2013	50.000,00 €	35.000,00 €
5,1	5,12b	aanleg fietslink spoorwegbedding-LTI-trambedding	VLM	Beernem	Beernem	41.322,31	4.132,23 €	9.545,45 €	55.000,00 €	16.500,00 €	38.500,00 €			38.500,00 €	
5.13	5.13.1	aanleg picknickplaats Damme oost	VLM	Damme	Damme	3.756,57	375,66	867,77	3.756,57	1.500,00 €	3.500,00 €	2010	2.500,00 €	1.750,00 €	
totaal							6.678.719,58	535.572,96	1.273.173,53	8.451.473,61 €	4.564.091,99 €	3.917.381,61 €		248.003,86 €	3.744.738,14 €

4 Beschrijving en beoordeling van effecten

4.1 Inleiding

Dit hoofdstuk bevat de eigenlijke planeffectevaluatie, waarin de effecten van de maatregelen op de verschillende disciplines (functies en kwaliteiten) worden geëvalueerd. De effectenevaluatie richt zich zowel op milieukundige, economische als sociale aspecten.

Dit inrichtingsplan vertrekt, zoals reeds vermeld in paragraaf 3.2.1., vanuit onderstaande projectdoelstellingen:

1. Het creëren van een aaneengesloten fietsverbinding (recreatief wiel Brugge) in de groene gordel rond Brugge;
2. Het toegankelijk maken voor recreatieve fietser van de groene gebieden (bossen, landbouwgebieden, ...) vanuit de kernen (Varsenare, Loppem, Oostkamp, Oedelem, Sijsele, Damme, ...);
3. Een aansluiting voorzien vanuit de kernen op de aaneengesloten fietsverbinding zowel voor de recreatieve als functionele fietser;
4. De fietsvoorzieningen in Stad Brugge en in de omliggende gemeenten beter op elkaar afstemmen en waar nodig kwaliteitsvolle en veilige fietslinken voorzien.
5. Het landschappelijk inpassen van de verschillende fietslinken;
6. Het voorzien van fietsveilige oversteekplaatsen aan drukke wegen en kruispunten en vrijliggende fietspaden waar mogelijk.
7. Het kenbaar/zichtbaar maken van de mogelijkheden inzake fietsen, zowel vanuit de binnenstad als in de randgemeenten door het plaatsen van infoborden, promotie, uniforme bewegwijzering, e.d.. En dit zowel ten behoeve van het recreatief als het functioneel fietsverkeer.
8. Inspelen op opportuniteiten om aan landschapsherstel te doen in gebieden die samenhangen met de diverse fietsverbindingen door
 - a. Landschapsherstel van kenmerkende landschapselementen en structuren (kle's, bomen, dijken)
 - b. Herwaardering (landschappelijk, ecologisch en cultuurhistorisch) van fortenstructuur / forten
 - c. Herstel en ontwikkeling van natuurgebieden (o.a. herstel ecohydrologie)
9. Het voorzien van een aantal bijkomende rustpunten voor de recreatieve fietser.

De hier volgende effectenbeoordeling geeft aan in welke mate het project bijdraagt aan deze doelstellingen en in welke mate rekening is gehouden met de verschillende effecten.

4.2 Ingreep-effectschema

Voor het ingreep-effectschema werden de maatregelen gegroepeerd tot typemaatregelen om het geheel overzichtelijk te houden.

Tabel 8: Ingrep effectschema In de tabel staan de te verwachten effecten op de verschillende thema's

Type maatregel	Nr.'s	Bodem	Water	Fauna en Flora	Landschap cultuurhistorie en	Archeologie	Landbouw	Recreatie	Mobiliteit en verkeer	Mens en maatschappij?
Aanleg nieuwe fietspaden		Grondinname Profielwijziging Grondverzet	Vermindering infiltratie	biotoopwijziging Rustverstoring	Structuur- en relatiewijzigingen Wijziging gebruikswaarde	Fysieke aantasting indien site aanwezig	Afname landbouwareaal Hinder tijdens werken	Verbeteren recreatieve fietsinfrastructuur en voorzieningen Verhoging recreatief medegebruik Wijziging recreatieve belevingswaarde	Wijziging connectiviteit Wijziging verkeersveiligheid	Grondinname Wijziging werkgelegenheid
Herinrichting bestaande fietspaden		Afvoer van bestaande verhardingen		Rustverstoring	Structuur- en relatiewijzigingen Wijziging gebruikswaarde	Geen		Verbeteren recreatieve fietsinfrastructuur en voorzieningen Hinder	Wijziging connectiviteit	Hinder tijdens de werken
Herinrichting kruispunten				Evt. biotoopwijziging	Structuur- en relatiewijzigingen Wijziging gebruikswaarde	Geen		Verbeteren recreatieve fietsinfrastructuur en voorzieningen Hinder	Verkeersveiligheid	Hinder tijdens de werken
Aanleg fietsbruggen				Evt. biotoopwijziging Rustverstoring tijdens aanleg	Structuur- en relatiewijzigingen Wijziging gebruikswaarde	Fysieke aantasting indien site aanwezig	Eventueel beperkte grondinname	Verbeteren recreatieve fietsinfrastructuur en voorzieningen Hinder	Wijziging connectiviteit Wijziging verkeersveiligheid	Wijziging werkgelegenheid Hinder tijdens de werken
Verkeersvrij maken wegen				Verminderde rustverstoring, beter milieu	Wijziging gebruikswaarde	Geen		Wijziging recreatie medegebruik	Wijziging connectiviteit Wijziging verkeersveiligheid	
Aanleg wandelpaden		Grondinname		rustverstoring	Wijziging belevingswaarde	Fysieke aantasting indien site aanwezig	Afname landbouwareaal	Verbeteren recreatieve wandelinfrastructuur en voorzieningen		
Aanleg kleinschalige recreatieve infrastructuur (picknickplaatsen, bankjes, rustpunten)		Grondinname Grondverzet		Directe biotoopwijziging Rustverstoring	Wijziging belevingswaarde	Fysieke aantasting indien site aanwezig	Eventueel beperkte grondinname	Verbeteren recreatieve fietsinfrastructuur en voorzieningen		Grondinname
Plaatsing bewegwijzering en infopanelen					Wijziging belevingswaarde	Wijziging belevingswaarde		Verbeteren recreatieve fietsinfrastructuur en voorzieningen Verhoging recreatief medegebruik		
herstel ecohydrologie		Wijziging bodemgebruik en bodemgeschiktheid Wijziging bodemkwaliteit Wijziging bodemvochtregime Wijziging nutriënterijkdom Grondverzet bij oeverinrichting	Vernatting Herstel sloten en laantjes	Vernatting Biotoopwijziging	Wijziging belevingswaarde	Verbeterde conservering organisch materiaal	Geen effect (grond in eigendom van ANB en in gratis gebruik van landbouwers)	Wijziging recreatieve belevingswaarde		
Kleinschalige natuurinrichtingsmaatregelen		Wijziging bodemgebruik en bodemgeschiktheid Wijziging bodemkwaliteit Wijziging bodemvochtregime Wijziging nutriënterijkdom		biotoopwijziging	Wijziging belevingswaarde	Wijziging belevingswaarde, fysieke aantasting bij onaangepaste uitvoering	Geen effect (grond in eigendom van Natuurpunt vzw en in gratis gebruik van landbouwers)	Wijziging recreatieve belevingswaarde		
Aanleg kle's		Bij de aanleg van poelen → grondverzet		biotoopwijziging Verhoging connectiviteit en samenhangen	Structuur- en relatiewijzigingen Wijziging ergoedwaarde Wijziging belevingswaarde	Fysieke aantasting indien site aanwezig	Geen effect (uitvoering op vrijwillige basis)	Wijziging recreatieve belevingswaarde		
Herstel en aanleg lineaire beplanting				Verhoging connectiviteit en samenhangen	Structuur- en relatiewijzigingen Wijziging ergoedwaarde Wijziging belevingswaarde	Fysieke aantasting indien site aanwezig	Afname landbouwareaal Randeffecten	Wijziging recreatieve belevingswaarde		Wijziging leefmilieu
Restauratie en herinrichting		Wijziging bodemgebruik			Structuur- en	wijziging	Afname landbouwareaal	Wijziging recreatieve		

forten		Grondverzet			relatiewijzigingen Wijziging erfgoedwaarde Wijziging belevingswaarde	belevingswaarde, fysieke aantasting	(Fort Mekkem)	belevingswaarde		
kleinschalige natuuringrepen RLH				Biotoopwijziging Verhoging connectiviteit en samenhangen	Structuur- en relatiewijzigingen Wijziging erfgoedwaarde Wijziging belevingswaarde	Fysieke aantasting indien site aanwezig	Geen effect (uitvoering op vrijwillige basis)	Wijziging recreatieve belevingswaarde		

4.3 Effecten per discipline

In de effectbeschrijving per thema wordt dieper ingegaan op de effecten uit het ingreep-effectschema. Hieronder voor een aantal thema's hiertoe een voorzet.

4.2.1. Bodem

Effecten op bodem kunnen gegroepeerd worden in effecten te wijten aan maatregelen die als doel hebben de recreatieve infrastructuur te verbeteren en deze die landschap- en natuurherstel beogen.

Bij de twee maatregelen is grondverzet het belangrijkste effect op de bodem.

Bij de aanleg van nieuwe fietspaden wordt grond ingenomen. Dat kan gepaard gaan met grondverzet. Bij de aanleg van fiets- en wandelpaden wordt het bodemoppervlak geëffend. In het geval van afgraven wordt het oorspronkelijke bodemprofiel aangetast, bij ophogingen kan de bodem gecompacteerd worden. Profielwijzigingen zijn vooral belangrijk indien de werken uitgevoerd worden in zones waar men nog intacte bodemprofielen aantreft, op reeds verstoorde bodems is deze ingreep vanuit het standpunt bodem minder van belang. Bij de herinrichting van de bestaande fietspaden kan het mogelijk zijn dat de bestaande verharding moet afgevoerd worden.

Ook bij de aanleg van kleinschalige recreatieve infrastructuur zoals voor de aanleg van picknickplaatsen, bankjes en rustpunten wordt een kleine oppervlakte grond ingenomen en kan er wat grondverzet nodig zijn om bijvoorbeeld een vlak maaiveld te verkrijgen.

Er worden maatregelen voorgesteld om aan natuurherstel te doen in de Assebroekse Meersen, stadswallen van Damme en de Romboutswerve. Deze maatregelen worden getroffen op percelen die in eigendom zijn van Natuurpunt of ANB. Het natuurreservaat Assebroekse meersen is momenteel sterk verdroogd wat nefast is voor het behoud van de venige bodems en de moeraskalkafzettingen. Voor de Assebroekse Meersen worden grondwerken en dus grondverzet voorzien om de bestaande sloten op diepte te brengen, verdwenen sloten terug aan te leggen, de historische laantjes op diepte te brengen of heraan te leggen. Het bodemvochtregime zal gewijzigd worden door het plaatsen van stuwen wat nodig is voor een optimaal peilbeheer in het natuurgebied. De weiden binnen het natuurgebied zullen hierdoor opnieuw iets natter worden. Het bodemgebruik zal een aanpassing vergen aan deze nieuwe situatie. Door het inlaten van water van een iets betere kwaliteit en het verbeteren van de overstortwerking vanuit de Groene Wijk, treedt een wijziging op in de nutriëntenrijkdom van de bodem en zal o.a. de waterbodem van de sloten en de bodem van de overstroombare weiden minder aangetast worden door de aanvoer van vervuild water.

Het plaatsen van een stuw en de aanleg van een gronddam aan de stadswallen van Damme brengt grondverzet met zich mee. Op de percelen van de Romboutswerve wordt een peilbeheer gevoerd zodat het gebied in de zomer een minimum aan water kan vasthouden. Voor de percelen in kwestie betekent dit een wijziging in het bodemvochtregime.

In de Wolgenbroeken wordt de aanleg van kleinschalige landschapselementen voorgesteld. Bij de aanleg van poelen zal grondverzet nodig zijn.

De maatregelen voor landschapsherstel voorgesteld op het Fort van Beieren, Fort Verbrand, omvatten verschillende ingrepen die grondverzet vergen. Op het Fort van Beieren wordt de volledige noordelijke punt van het bastion geconstrueerd met de restauratie van o.a. een deel van de binnengracht. Op het Fort Verbrand en Fort Mikkem worden de sloten verbeterd of uitgegraven. Om de vervlakking op het terrein van Fort Mikkem tegen te gaan wordt een aangepast beheer voorgesteld.

4.2.2. Water

Als gevolg van het decreet IWB dient voor dit inrichtingsplan landinrichting de analyse en evaluatie van de effecten op het watersysteem en de voorwaarden om dat effect te vermijden, te beperken, te herstellen of te compenseren onderzocht te worden in een watertoets. In hoofdstuk 2.2.4 wordt de juridische context van de watertoets toegelicht.

De beoordeling van het effect van de maatregelen op het aspect water wordt als bijlage 1 toegevoegd. Hieronder wordt enkel de eindconclusie van de watertoets opgenomen:

Na het uitvoeren van de watertoets in bijlage kan volgende conclusie worden getrokken:

De effecten op het watersysteem in het kader van de watertoets kunnen als neutraal tot licht positief beoordeeld worden. Sommige maatregelen, zoals de aanleg van fietspaden, uitkijktorens en picknickplaatsen kunnen een licht negatief effect hebben op het watersysteem. Dit effect wordt echter ruimschoots gecompenseerd door een aantal maatregelen in natuurgebieden die als doel hebben de omstandigheden voor natte terrestrische en aquatische ecosystemen te optimaliseren. Er kan bijgevolg geconcludeerd worden dat het project geen schadelijk effect veroorzaakt op het watersysteem.

4.2.3. Flora en fauna

Voor flora en fauna worden de effecten in hun algemeenheid beschreven. Daarna wordt ingegaan op de gebieden waar ontheffing in het kader van het VEN noodzakelijk wordt geacht of waar een Passende Beoordeling noodzakelijk is. De gedetailleerde beschrijving wordt opgenomen in bijlage 2.

De aanleg van nieuwe fietspaden en bijhorende infrastructuur, zoals bruggen, picknickplaatsen, en rustuimten, zal plaatselijk een gering negatief effect hebben op de bestaande vegetaties, waar het paden betreft die door een bestaand bos lopen, zoals langs de Zeeweg in de domeinen Tudor en Beisbroek, of waar het de bestaande oever van een waterloop betreft, bijvoorbeeld langs de Maleleie. Meestal zal het effect eerder gering zijn, omdat het de aanleg betreft van een fietspad op bestaande, reeds gedeeltelijk verharde wegen. Bij de aanleg kan enige rustverstoring optreden in de thans niet ontsloten gebieden. Deze rustverstoring is van tijdelijke aard. De verstoring die zal uitgaan van het permanent gebruik van de nieuwe fietspaden en bijhorende infrastructuur is eveneens gering, gezien het eerder tijdelijk karakter (zomermaanden), het vermijden van de rustgebieden en de uitgestrektheid van de gebieden waar de nieuwe paden gelegd worden. Plaatselijk kan het effect iets groter zijn, bijvoorbeeld verstoren van een broedplaats. Door het voorzien van nieuwe beplantingen, het nemen van kleinschalige natuuringrepen voor broedvogels en vegetatie zullen deze licht negatieve effecten geneutraliseerd worden;

De voorziene natuuringrepen zullen een eerder positief effect hebben op de aanwezige vegetaties en fauna. Er mag verwacht worden dat deze plaatselijk zullen uitbreiden.

Het gaat om de maatregelen voor natuurherstel in de Assebroekse meersen en de stadswallen van Damme en om de kleinschalige natuuringrepen, uitgevoerd door het Regionaal Landschap Houtland.

In de Ven-gebieden Damse stadswallen, Assebroekse meersen, Chartreuse en Tillegem worden maatregelen voor natuurherstel, maar ook de aanleg van nieuwe fiets- of wandelpaden voorzien. De effecten hiervan worden beschreven in bijlage 2. In het vogelrichtlijngebied Damse Polders worden maatregelen voorzien die worden onderworpen aan een Passende beoordeling in bijlage 2.

Conclusie: Door de positieve effecten van de natuurgerichte ingrepen binnen de natuurgebieden en de eerder geringe negatieve effecten als rustverstoring bij de aanleg van de fiets- en wandelpaden kan het globaal effect op de fauna en flora bij de uitvoering van dit inrichtingsplan als licht positief beschouwd worden. Mogelijke milderende maatregelen bij de aanleg van de fietspaden zijn het ontwijken van belangrijke vegetaties of broedplaatsen bij het ontwerp en de aanleg van de fietspaden en het werken buiten het broedseizoen.

4.2.4. Landschap en cultuurhistorie

Structuur- en relatiewijzigingen

- Het merendeel van de fietsinfrastructuur die aangelegd wordt gebeurt op bestaande tracés. De impact op het landschap zal dan ook niet zeer groot zijn. Herstel en aanpassing van wegen zal gebeuren met aandacht voor de omgeving.
- De fietspaden en -bruggen die nieuw aangelegd worden brengen wel een nieuwe structuur in het gebied. Er wordt echter steeds rekening gehouden met bestaande structuren waaraan ze gelinkt worden.

Wijziging gebruikswaarde

- Het eigenlijk gebruik van het landschap rond Brugge wordt niet gewijzigd het recreatief medegebruik zal echter wel versterkt worden doordat het gebied beter toegankelijk wordt voor de recreant.

Wijziging erfgoedwaarde

- Het aanplanten van bomenrijen langs dreven en het aanbrengen van KLE's gebeurt steeds met respect voor de eigenheid van het landschap. Dergelijke ingrepen versterken dan ook de erfgoedwaarde van het gebied.
- Daarnaast zijn maatregelen voorzien die de waardevolle cultuur-historische elementen beter zullen zichtbaar maken voor de bezoeker zoals de ingrepen op de forten en in de Assebroekse Meersen.

Wijziging belevingswaarde

- Het realiseren van de groene fietsgordel rond Brugge zorgt ervoor dat de recreant toegang krijgt tot delen van het landschap die vroeger moeilijk toegankelijk waren. Men krijgt nu de kans om deze streek te leren waarderen.
- Bovendien wordt infrastructuur zoals picknickplaatsen, infoborden en korte wandeltracés voorzien om het landschap ook in detail te kunnen beleven.

4.2.5. Archeologie

De effecten op archeologie kunnen opgedeeld worden in 4 categorieën:

1. Nieuwe grondinnames
2. Vernieuwing bestaande infrastructuur
3. Draagvlakverbredende maatregelen
4. Restauratie en conservatie

1. Nieuwe grondinnames. Bij nieuwe grondinnames en het bijhorende grondverzet is het grootste effect het vergraven van ongekende archeologische sites. Bij het aanleggen van nieuwe fietspaden, het creëren van rustpunten, ... is de grondegalisatie een vernietigende factor. Voorafgaand of tijdens de eigenlijke graafwerken dient een archeologische controle te gebeuren om de archeologische waarde te controleren en, indien nodig, te documenteren. De aanleg van de dijk rond de Groene Wijk heeft een ronduit negatief effect naar archeologische

waarden toe. Een dijkopbouw is te verkiezen boven het graven van een gracht. Bij het construeren van de gronddam moet gekozen worden voor de minst mogelijke ingrijpende effecten. Dit impliceert een opbouw. Daarnaast moeten de gekozen machines de onderliggende bodem, reliëf en erfgoed ontzien.

2. Vernieuwing bestaande infrastructuur. Dit heeft in principe geen effect op archeologie. Op sommige plaatsen biedt de vernieuwing mogelijkheden om de aanwezigheid van historische tracés of archeologische sites te duiden. Dit kan ondermeer gebeuren op de Blankenbergse Dijk, de stadswallen en dijken te Damme, de trambedding te Ver-Assebroek in de vorm van de gekozen materialen en type beplanting.

3. Recreatieve maatregelen. Dit omvat het plaatsen van infopanelen en een uitkijktplatform aan de Assebroekse Meersen. Het verstrekken van informatie en het verhogen van de zichtbaarheid van archeologische sites is een positieve maatregel.

4. Restauratie. Het verhogen van het grondwaterpeil in de Assebroekse Meersen heeft een positief effect op de aanwezige archeologische restanten. Organische resten onder water blijven behouden. Ook de restauratie van de forten is een positieve maatregel omwille van de belevingswaarde. Een archeologisch vooronderzoek (microtopografisch, boor- en eventueel geofysisch onderzoek) en een aan de resultaten aangepast bestek is noodzakelijk om de archeologische waarden niet te schaden.

Besluit:

De maatregelen voorgesteld in het inrichtingsplan Groene Fietsgordel Brugge hebben over het algemeen een positief effect op de aanwezige archeologie. De maatregelen bieden een meerwaarde voor de kennisverbreding. De negatieve effecten kunnen grotendeels worden opgevangen door een tijdige archeologische controle (bij nieuwe grondinname) of een aangepaste manier van werken (machinepark, ontwerp). Hierdoor wordt het inrichtingsplan Groene Fietsgordel als positief geadviseerd.

4.2.6. Landbouw

Effecten op landbouw kunnen gegroepeerd worden in 5 categorieën

- effecten die te wijten zijn aan grondinnames
- hinder tijdens de werken
- wijzigingen van de perceelsgrootte
- randeffecten bij aanplanting van hagen of bomenrijen
- aandachtspunten (beheerbaarheid, materiaalkeuze en afvalproblematiek)

Effecten die te wijten zijn grondinnames

De meeste fietslinken worden gerealiseerd op bestaande infrastructuur, maar bij aanleg van sommige nieuwe structuren (fiets- en wandelpaden, picknickplaatsen en aanplantingen) zal grond worden ingenomen. Dit kan een verlies aan landbouwgrond betekenen voor de betrokken gebruikers. Grond dat op vandaag een schaarse en belangrijke productiefactor is voor de landbouw. Verlies aan grond betekent een eventueel verlies aan subsidies, verlies aan afzetruimte voor dierlijke mest en verlies aan productieoppervlakte voor ruwvoeder of andere teelten. Kortom uiteindelijk betekent verlies aan grond altijd rechtstreeks of onrechtstreeks een verlies aan inkomen voor de gebruiker. Wanneer het daarbij gaat om innames op percelen met landbouwbestemming op het gewestplan, betekent dit tevens een aantasting van de landbouwstructuur.

Bij het inrichtingsplan “Groene fietsgordel Brugge” wordt grondinname gedaan. Een kwart hiervan heeft een gewestplanbestemming “(landschappelijk waardevol) agrarisch gebied” en zijn voorzien op percelen die nagenoeg allemaal in gebruik zijn door landbouw, op uitzondering van het tracé tussen de Doornstraat en de Oostendse Vaart (fietslink Tudor-Oostendse Vaart). De overige innames worden voorzien op bestaande infrastructuren en dreven. De grondinname ter hoogte van landbouwgebruik wordt geraamd op 8 ha.

Bij verschillende fietslinken is de concrete locatie van inname nog niet gekend en zal de keuze van het tracé mede bepaald worden door de effecten op bedrijfsniveau van de betrokken landbouwers. Eens het tracé bepaald, gebeurt de verwerving in overleg met de gebruikers. In eerste instantie wordt getracht om de gronden te verwerven op vrijwillige basis. In dat geval is de gebruiker bereid zijn grond ter beschikking te stellen mits een financiële vergoeding. Gezien de vrijwilligheid van gebruiksbeëindiging wordt de impact op de bedrijfsvoering in dit geval minimaal verondersteld. Indien de impact groter wordt, is er de mogelijkheid om via de grondenbank ruilgrond ter beschikking te stellen of kan er gekozen worden voor een gefaseerde uitvoering in functie van de toekomstplannen van de betrokken landbouwer. Indien, tenslotte, enkele resterende stukjes van het gekozen tracé niet op vrijwillige basis of door ruil kunnen verworven worden en er geen alternatief voorhanden is, kan onteigening een optie zijn. De gebruiker ontvangt dan een onteigeningsvergoeding.

Wijzigingen van perceelsgrootte

Daarnaast betekenen grondinnames van delen van percelen (bv. stroken) een aantasting van de perceelsgrootte en –vorm. Het resterend gedeelte van het perceel wordt kleiner, het aandeel randeffecten neemt toe en arbeidsefficiëntie neemt af. Hierdoor wordt het restperceel minder interessant naar landbouwuitbating toe. In het geval het resterend perceel te klein wordt voor landbouwuitbating, bestaat er de mogelijkheid om het volledige perceel aan te kopen of uit te ruilen. Zo kan het ontstaan van restpercelen vermeden worden.

Hinder tijdens de werken

Bij de aanleg van nieuwe infrastructuren kan er eventuele hinder ontstaan voor landbouw door het tijdelijk afsluiten van wegen of doorgangen. Dit zijn effecten die tijdelijk van aard zijn. Alvorens de werken te starten, worden de gebruikers hiervan op de hoogte gebracht en worden oplossingen gezocht om de bereikbaarheid van de percelen te verzekeren bv. door de aanleg van een noodbrug. Indien teeltschade zou optreden ten gevolge van de werken bv. door de aanleg van een werfweg, zal deze vergoed worden.

Randeffecten bij aanplanting van hagen of bomenrijen

Bij landschappelijke ingrepen zoals bv. het aanplanten van hagen en bomenrijen kunnen effecten worden verwacht op aanpalende landbouwpercelen. Een mogelijk negatief effect is een verlies aan opbrengst op akkerpercelen door schaduwwerking van de beplanting. Daarentegen hebben beplantingen ook positieve effecten op landbouw. Zo vormen hagen een habitat voor insecteneters en verminderen zo de nood aan pesticiden. Hagen kunnen uitdrogende percelen milderer of wildschade lichtjes berperken. Op weilandpercelen bieden bomen ook geschikte schaduwplaatsen voor grazers. Om mogelijke negatieve effecten te vermijden kan gedacht worden om voldoende brede bufferstroken te voorzien en bomenrijen enkel te voorzien langs weilanden of langs de noordzijde van akkerpercelen.

Aandachtspunten (beheerbaarheid, materiaalkeuze en afvalproblematiek)

Om de beheerbaarheid van de nieuwe aangelegde fiets- en wandelpaden nadien te verzekeren, is het van belang hiermee rekening te houden bij de opmaak van het ontwerp. Dit kan door bijvoorbeeld het aanhouden van uniforme breedtes die afgestemd zijn op de breedtes van de machines die zullen gebruikt worden bij het beheer. Ook bij de materiaalkeuze dient in sommige gevallen rekening gehouden te worden met gebruik voor zowel fietsers als (zware) landbouwvoertuigen.

Andere specifieke problemen waarmee de landbouw geconfronteerd wordt bij recreatieve paden langsheen gebruikspcelen zijn zwerfvuil, belemmering bij landbouwwerkzaamheden en schade aan gewassen, dieren en materiaal. Dit zijn negatieve effecten die ruimer gaan dan de maatregelen uit het inrichtingsplan en dienen ruimer aangepakt en vermeden te worden.

4.2.7. Recreatie

Voor de discipline recreatie worden vier effectengroepen onderscheiden:

1. Verbeteren recreatieve fietsinfrastructuur en voorzieningen
2. Verbeteren recreatieve wandelinginfrastructuur en voorzieningen
3. Verhogen recreatief medegebruik
4. Wijziging recreatieve belevingswaarde

1. Verbeteren recreatieve fietsinfrastructuur en voorzieningen

Het effect op recreatieve ontsluiting en infrastructuur wordt bepaald door de mate van ontsluiting van gebieden en sites en de kwantiteit van de recreatieve routes binnen, tussen en naar deze gebieden en sites en de mate waarbij dit kadert binnen een recreatief netwerk.

De uitvoering van een aantal missing links wordt in dit inrichtingsplan vooropgesteld. Door de aanleg van nieuwe fietspaden wordt het recreatief fietsroutenetwerk verder geoptimaliseerd. (zie kaart 7 en 8) De aanleg van deze missing links worden dragen bij tot een verbeterde ontsluiting van een aantal groengebieden voor fietsers zoals bijvoorbeeld de Wulgenbroeken, Maleveld, Zuidelijke stadsrandbos, Assebroekse meersen, ... Naast een betere ontsluiting van een aantal groengebieden worden ook een aantal site beter ontsloten zoals bijvoorbeeld Fort Van Beieren, Tillegem Kasteel en Sint-Pietersplas.

Na realisatie van alle nieuwe fietsinfrastructuren zullen in het gehele projectgebied 23 km fietspaden bijgekomen zijn. Het Inrichtingsplan stelt voorop om deze op een kwaliteitsvolle manier te gaan inrichten met de nodige aandacht voor de omliggende gebieden, landschappelijk karakter, ... (zie discipline landschap)

Naast fietspaden wordt het plaatsen van een aantal infoborden en het voorzien van een aantal rustpunten als maatregel voorgesteld. Door de infoborden wil men de bezoeker van de Assebroekse Meersen meer informatie geven over de unieke eigendomstructuur en de kenmerken van het meersengebied in zijn algemeenheid. Op 5 punten in het gebied worden een aantal rustpunten voorzien. Deze zouden gerealiseerd worden langs de verschillende fietsinfrastructuren waardoor de passanten worden uitgenodigd om ter plaatse te 'rusten' en te genieten van het omgevende landschap. Deze worden met zorg in het omgevende landschap ingepast en zullen worden ingevuld met meubilair gemaakt uit duurzame en gebruiksvriendelijke materialen.

Naast de meerwaarde van de recreatieve fietspaden voor het recreatief fietsroutenetwerk hebben ook de twee bruggen die voorzien worden een grote meerwaarde in het verder ontsluiten van het Brugse Ommeland. Hierbij gaat het om de Brug over het Kanaal Brugge – Oostende en over de E 40.

Naast de kwaliteit wordt ook gewerkt aan de veiligheid voor de fietsers. Hiertoe worden een aantal oversteekplaatsen heringericht en worden waar nodig gescheiden fietspaden voorzien. (zie ook discipline mobiliteit).

De werken die gepland zijn om de bestaande recreatieve verbindingen te starten kunnen mogelijks hinder met zich meebrengen voor het recreatieve verkeer op die verbindingen. De werken dienen dan ook dusdanig te worden georganiseerd ten einde de hinder tot een minimum te beperken. Eventueel dient een alternatieve route bewegwijzerd te worden.

2. Verbeteren recreatieve wandelinginfrastructuur en voorzieningen

Opgemerkt dient te worden dat de aanleg van deze fietsinfrastructuren ook medegebruik door voetgangers mogelijk maakt. Naast deze ingrepen worden tevens een aantal voetinfrastructuren aangelegd. Hierdoor wordt de ontsluiting verbeterd van de site Fort van Beieren en de Damse Stadswallen.

3. Verhogen recreatief medegebruik

Het effect op recreatief medegebruik wordt bepaald door de mate van openstelling van gebieden en sites en infrastructuur voor de recreanten. De mogelijkheden voor de recreatieve fietsers nemen toe door de uitvoering van de maatregelen zoals het aanleggen van nieuwe fietspaden en wandelpaden. Zoals reeds hoger vermeld worden de groengebieden en site beter bereikbaar en doorkruisbaar. Door het afsluiten van een aantal wegen voor autoverkeer neemt de mogelijkheid voor medegebruik voor fietsers en wandelaars toe zoals dit bijvoorbeeld het geval is voor de Koeiedreef en de Wulgenbroekstraat.

4. Wijziging recreatieve belevingswaarde

De belevingswaarde en gebruikswaarden specifiek vanuit recreatief oogpunt neemt toe. Hiertoe dragen de vooropgestelde maatregelen voor landschapsherstel, kleinschalige natuurinrichtingsmaatregelen, herstel lineaire beplanting, restauratie en herinrichting forten, ... bij. (Zie ook discipline mens en maatschappij, landschap). De identiteit van het omgevende landschap neemt toe.

4.2.8. Mobiliteit

Voor de discipline mobiliteit worden drie effectengroepen onderscheiden:

1. Wijziging verkeersveiligheid
2. Wijziging connectiviteit
3. Hinder

1. Wijziging verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid kan wijzigingen door bijvoorbeeld de herinrichting van een weg, het scheiden van verschillende types weggebruikers, aangepaste oversteekplaatsen e.d.

Door de aanleg van de nieuwe fietspaden verhoogt op bepaalde plaatsen de verkeersveiligheid aangezien de fietser niet meer genoodzaakt is langs een eerder drukke weg (bv. gedeelte Heidelbergstraat, Torhoutse Steenweg, Katrijkse Straat, ...) te rijden. Door het aanleggen van vrijliggende fietspaden wordt de verkeersveiligheid aanzienlijk verhoogd door het scheiden van het fiets- en autoverkeer dit is bijvoorbeeld het geval voor de Oostendse steenweg, de Bruggesteenweg en de Zeeweg.

Binnen het inrichtingsplan worden een aantal oversteekplaatsen of kruising van fietspaden en autowegen heringericht ten einde de veiligheid te verhogen. Dit is bijvoorbeeld het geval voor kruispunt Michel Van Hammestraat, Kruispunt Zandgrachtstraat – Parochieweg en Kruispunt Oostendse Steenweg.

Voor de Koeiedreef, de Vulgenbroekstraat en de Ryckveldestraat wordt een barrière voorzien waardoor het sluipverkeer wordt vermeden. Dergelijke ingrepen verhogen de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers op deze trajecten.

2. Wijziging connectiviteit

De mate van connectiviteit wordt bepaald door de onderlinge bereikbaarheid van locaties. Belangrijk aspect hierbij zijn afstand, reisduur en kwaliteit (in relatie tot de beoogde weggebruiker) van verbinding. Dit kan verschillen voor de diverse types en functionaliteiten van weggebruikers (wandelaar, fietser, automobilist, recreant, woon-werkverkeer, landbouwer, ...

Een aantal te realiseren links hebben naast een belangrijke meerwaarde voor het recreatief fietsroutenetwerk ook een grote meerwaarde voor het functioneel fietsverkeer. De reisduur en bijgevolg ook de reisafstand vermindert voor verschillende verbindingen in meer of mindere mate. Meest uitgesproken vermindering wordt verwacht na realisatie van de fietsbruggen.

Omgekeerd wordt de reistijd verlengt voor het autoverkeer daar waar het doorgaand verkeer wordt vermeden door het aanbrengen van een verkeersbarrière. Het sluipverkeer wordt op die manier geweerd uit deze straten. Deze barrières hebben geen gevolgen voor het landbouwerkeer aangezien ze dusdanig worden ontworpen dat landbouwverkeer mogelijk blijft.

Ook de kwaliteit van de reeds bestaand fietspaden wordt verbeterd. De herinrichting draagt bij tot een beter en kwaliteitsvoller wegdek. Waardoor het fietscomfort sterk toeneemt.

3. Hinder

Mogelijks ondervindt het functioneel fiets-, auto- en landbouwverkeer hinder bij het uitvoeren van een aantal maatregelen zoals de heraanleg van kruispunten, het verbeteren van fietspaden en de aanleg van de fietsbruggen. Om het mogelijks negatief effect op de circulatiestromen te milderen dienen de werken zo te worden georganiseerd dat de veroorzaakte hinder tot een minimum wordt beperkt. Indien nodig kan een alternatieve route worden bewegwijzerd.

4.2.9. Mens en maatschappij

Voor de discipline mens en maatschappij worden volgende effectengroepen onderscheiden:

1. Grondinname
2. Hinder tijdens de werken
3. Wijziging werkgelegenheid en economie
4. Wijziging leefmilieu en gezondheidseffecten

1. Grondinname

Aanleg van nieuwe fietspaden kan grondinname tot gevolg hebben dit kan enerzijds grond in het bezit van een landbouwer (effect zie discipline landbouw) zijn maar anderzijds ook grond zijn in bezit van particulieren.

2. Hinder tijdens de werken

Zoals reeds hoger vermeld voor passanten kunnen ook de omwonenden hinder ondervinden tijdens de werken, dit onder de vorm van stofhinder of geluidshinder. Deze hinder is echter tijdelijk. Ook kan de eerder 'rommelige' aanblik van het landschap tijdens de werken eventueel storend zijn voor de omwonenden. Tijdelijk kan de doorgang langs bepaalde

wegen, paden moeilijker of onmogelijk zijn. Ook voor de omwonenden dient dit duidelijk te worden gesignaliseerd.

3. Wijziging werkgelegenheid en economie

De verschillende maatregelen m.b.t. landschapherstel dragen bij tot een aantrekkelijker landschap. Een aantrekkelijk landschap werkt op haar beurt positief op de aantrekkingskracht van de regio op de bewoners, de werknemers en de recreanten. De woonkwaliteit wordt voor een belangrijk deel bepaald door de kwaliteit van de woonomgeving. Een aantrekkelijke omgeving heeft een hogere financiële waarde en is gezonder. Een aantrekkelijke omgeving is ook positief voor de werknemers van de bedrijven die er zich bevinden. De maatregelen kunnen bijdragen tot een zekere economische ontwikkeling van de streek onder de vorm van het opzetten van agrarische verbredingsactiviteiten, het opbloeien van horecavoorzieningen die er gelegen zijn. Dit is ook het geval voor horecavoorzieningen die langs de aantrekkelijke fietsroutes gelegen zijn.

De economische meerwaarden zullen geëvalueerd worden in de studie van de Universiteit Gent.

4. Wijziging leefmilieu en gezondheidseffecten

Een inrichtingsproject wijzigt de fysieke inrichting en grijpt in op het functioneren van een specifiek gebied. Dit heeft dus een impact op de mensen die er wonen, werken en recreëren. Onder de wijziging van het leefmilieu wordt de verandering in waardering verstaan vanuit de verschillende invalshoeken (wonen, werken, recreëren) waarmee mensen een relatie hebben met het desbetreffende gebied. Dit is echter persoonsgebonden en maatschappijafhankelijk. Aangezien de maatregelen relatief verspreid over de Brugse regio worden uitgevoerd kan worden afgeleid dat de impact op vlak van het leefmilieu over het algemeen relatief beperkt zal blijven.

5 Monitoring

In dit hoofdstuk wordt beschreven welke maatregelen gemonitord zullen worden. De planeffectevaluatie kan een goede basis bieden voor de te monitoren maatregelen .

Door de universiteit Gent zal in het kader van het Europees project Value een studie uitgewerkt worden omtrent de economische maarwaarde van 'groene investeringen'.

Er zijn verschillende types van investering afgebakend: ingrepen in het landschap, natuurgerichte ingrepen, aanleg van recreatieve paden, aanleg van infrastructuren.

De universiteit Gent zal op basis van het inrichtingsplan en aan de hand van een gekozen model de economische maarwaarde van de verschillende types van investering trachten te bepalen. Na het uitvoeren van de maatregelen zal het onderzoek de werkelijke meerwaarde nagaan. Deze vorm van economische monitoring kan ons heel wat leren over investeringen in de open ruimte in het kader van landinrichtingsprojecten.

Een gedetailleerde beschrijving van de aanpak van de economische waardering is terug te vinden in het rapport van de Universiteit Gent.

De in de effectbeschrijving opgenomen effecten op de landbouw, hebben voornamelijk te maken met grondverwerving en een verminderd gebruik van landbouwgronden. Deze monitoring wordt verder uitgewerkt in de ontwerpfase.

Het is nuttig na te gaan na de uitvoering van alle werken, hoeveel landbouwgrond er werd verworven en ingericht voor niet-landbouwgebruik.

Om een goed beeld te krijgen op de effecten van de ingrepen in de Assebroekse meersen en de Damse stadswallen, is het opvolgen van de waterpeilen en de wijziging van biotopen in deze gebieden nuttig. Deze mogelijke monitoring wordt verder uitgewerkt in de ontwerpfase.

6 Uitvoeringsprogramma en financieringsplan

6.1 Uitvoeringsprogramma

“Het inrichtingsplan voorziet dat de Vlaamse Minister bevoegd voor de landinrichting met de goedkeuring van dit inrichtingsplan:

1. Het Agentschap voor Natuur en Bos belast met

- de aanleg van een gezondheidspad ter hoogte van het ziekenhuis AZ-Sint-Lucas (maatregel 1.10.1).

De uitvoering is voorzien in 2010.

2. Het Agentschap Wegen en Verkeer belast met

- Het aanleggen van een fietsverbinding over of onder de E40 tussen de Fabiolalaan en de Vliegweg te Oostkamp (maatregel 2.4.2.)

De uitvoering is voorzien in 2010-2014.

3. Het Agentschap Waterwegen en Zeekanaal belast met

- De opmaak van een ontwerp en het aanleggen van een fietspad tussen de Warandeburg en de Dampoort op een te dempen deel van het Handelsdok (maatregel 4.4.1.)

Waarbij het beheer vanaf de voorlopige oplevering van de werken aan het fietspad gebeurt door de Stad Brugge.

De uitvoering is voorzien in 2011-2012

4. de Vlaamse Landmaatschappij, overeenkomstig art.13§4 van het decreet van 21 december 1988, belast met

Op het domein toebehorende aan of toe te bedelen aan Agentschap Natuur en Bos

- herstel bevoeiingsysteem Assebroekse Meersen (maatregel 1.6.1.)
- oprichten uitkijkplatform Assebroekse meersen (maatregel 1.9.1.)
- het verbeteren van de fietsmogelijkheden in het Smisjesbos (maatregel 2.6.2b)

waarbij het beheer vanaf de definitieve oplevering van de werken gebeurt door ANB

De uitvoering is voorzien in 2010-2014

Op het domein toebehorende aan of toe te bedelen aan de Provincie West-Vlaanderen

- grondverwerving en flankerende maatregelen landbouw voor het Fort van Beieren (maatregel 5.2.1. en 5.2.2.)
- grondverwerving, landschappelijke aankleding en aanleg fietslink Tillegem-Tudor (maatregel 3.1.1. en 3.1.2.)
- grondverwerving pad Chartreuse (maatregel 2.6.1)

Waarbij het beheer vanaf de definitieve oplevering gebeurt door de Provincie West-Vlaanderen.

De uitvoering is voorzien in 2009-2010.

Op het domein toebehorende aan of toe te bedelen aan gemeente Beernem

- opmaak van een streefbeeld, grondverwerving en plaatselijke verbetering tracé oude trambedding (maatregelen 1.2.1.b en 1.2.2.b)
- aanleg fietspad spoorwegbedding-LTI-trambedding (maatregel 5.12.2b)

Waarbij het beheer vanaf de definitieve oplevering gebeurt door de gemeente Beernem.

De uitvoering is voorzien in 2009-2014.

Op het domein toebehorende aan of toe te bedelen aan gemeente Oostkamp

- Grondverwerving voor de herinrichting Beverhoutstraat en Van Cailliedreef als fietsvriendelijke weg (maatregelen 1.3.1. en 1.4.1.)
- Grondverwerving en aanleg van een fietspad langsheen het tracé van de spoorweg Brugge-Zedelgem met inbegrip van een brug over de beek (Wulgenbroekstraat-Heidelbergstraat) (maatregel 2.1.1b en 2.1.2b)
- Grondverwerving van een fietspad langs de snelweg E403 vanaf de Kuipenstraat tot de Sijlostraat (maatregel 2.4.3.)

Waarbij het beheer vanaf de overdracht van de gronden gebeurt door de gemeente Oostkamp.

De uitvoering is voorzien in 2010-2011.

Op het domein toebehorende aan of toe te bedelen aan gemeente Zedelgem

- Grondverwerving van delen van het fietspad Merkemveld - kasteel van Loppem en Torhoutse steenweg - Lac van Loppem (maatregelen 2.2.1. en 2.3.1.)
- Aanleg picknickplaats (maatregel 2.7.1)

Waarbij het beheer vanaf de overdracht van de gronden gebeurt door de gemeente Zedelgem.

De uitvoering is voorzien in 2009-2011.

Op het domein toebehorende aan of toe te bedelen aan gemeente Zuienkerke

- Historisch herstel van de Blankenbergse dijk (maatregel 4.3.1b)

Waarbij het beheer vanaf de overdracht van de werken gebeurt door de gemeente Zuienkerke.

De uitvoering is voorzien in 2009 - 2010.

Op het domein toebehorende aan of toe te bedelen aan stad Brugge

- Opmaak streefbeeld, grondverwerving van privé gedeelten en verbeteren wegdek voor fietsers van trambedding (maatregel 1.2.1a en 1.2.2a)
- Ontwerp, aanmaak en plaatsing informatiepanelen site Assebroek (maatregel 1.9.2.)
- aanleg groene rustplaats Sint-Lucas (maatregel 1.10.2.)
- Grondverwerving picknickplaats Ver Assebroek (maatregel 1.12.1)

- Oprichten van een uitkijkplatform ter hoogte van de archeologische site Assebroek (maatregel 1.9.1)
- Grondverwerving en aanleg fietspad langs spoorweg Brugge-Zedelgem (Wulgenbroekstraat tot Heidelbergstraat)(maatregelen 2.1.1c en 2.1.2c)
- Grondverwerving en aanleg fietslink Tudor-Doornstraat (maatregel 3.2.1. en 3.2.2.)
- Grondverwerving en aanleg fietslink Doornstraat-Oostendse vaart (maatregel 3.2.3. en 3.2.4.)
- Aankoop van bos in de omgeving van de fietslink Tudor-Oostendse vaart (maatregel 3.2.5)
- Grondverwerving en aanleg van een picknickvoorziening ter hoogte van de Oostendse Vaart (maatregel 3.4.1.)
- de verwerving van de gronden voor de fietslink ter hoogte van de gevangenis (maatregel 4.1.1b)
- opmaak streefbeeld, grondverwerving en aanleg ecologische oever en fietspad Maleleie (maatregelen 5.9.1. en 5.9.2.)
- herstel wegdek Margaretha van Vlaanderenstraat als fietspad (maatregel 5.11)

Waarbij het beheer van de werken vanaf de voorlopige oplevering gebeurt door de Stad Brugge.

De uitvoering is voorzien in 2009-2015

Op het domein beheerd door de Stad Brugge

- Het sluiten van een overeenkomst met de Gemene en Loweiden en de aanleg van een fietsverbinding tussen de trambedding en de spoorwegbedding (maatregel 1.1.1. en 1.1.2.)

De uitvoering is voorzien in 2009 – 2014.

Op het domein toebehorende aan of toe te bedelen aan gemeente Damme

- Grondverwerving en inrichten wandelpad stadswallen van Damme (maatregel 5.5.1. en 5.5.2.)
- de beplanting van de Zuiddijk (maatregel 5.7.1.)
- Grondverwerving en aanleg fietsverbinding Damme Maleleie (maatregel 5.9.1b en 5.9.2b)
- Het herstel van het wegdek van de Ryckeveldestraat als fietspad (maatregel 5.12)
- Het aanleggen van een picknickplaats op de parking Damme Oost (maatregel 5.13)
- Grondverwerving en aanleg fietspad Dammesteenweg en Dudzelesteenweg (maatregel 5.8.1 en 5.8.2)

Waarbij het beheer van de werken vanaf de grondoverdracht gebeurt door de Stad Damme.

De uitvoering is voorzien in 2010-2012

Waarbij de werken, inclusief de verworven gronden, na de definitieve oplevering worden overgedragen⁶ aan ANB/ Provincie West-Vlaanderen/ gemeente Beernem, Brugge, Damme, Oostkamp en Zedelgem

⁶ Overdracht moet enkel vermeld worden voor werken die worden uitgevoerd op gronden die nog geen eigendom zijn van de partner maw op gronden te verwerven door de VLM

5. de gemeente Beernem, overeenkomstig art.13§5 van het decreet van 21 december 1988, mits haar instemming belast met

- herinrichting kruispunt Zandgrachtstraat-Parochieweg (maatregel 1.2.3.)
- het openbaar maken van de gronden voor de fietslinken op haar grondgebied
- het afsluiten van een gebruiksovereenkomst met Infrabel omtrent het fietspad Wulgenbroeken (maatregel 2.1.1.a)

De uitvoering is voorzien in 2010-2011

6. de gemeente Oostkamp, overeenkomstig art.13§5 van het decreet van 21 december 1988, mits haar instemming belast met

- ontwerp en herinrichten van Beverhoutstraat en Van Cailliedreef als fietsvriendelijke weg (maatregel 1.3.2. en 1.4.2.)
- de heraanleg van de Wilgenbroekstraat als fietsvriendelijke weg in het kader van het Fietsfonds(maatregel 2.4.1.)
- ontwerp en aanleg fietspad Kuipenstraat-Sijslostraat (maatregel 2.4.3.)
- het openbaar maken van de gronden voor de fietslinken op haar grondgebied

De uitvoering is voorzien in 2011-2015

7. de gemeente Zedelgem, overeenkomstig art.13§5 van het decreet van 21 december 1988, mits haar instemming belast met

- ontwerp en aanleg recreatieve fietslink Merkemveld - Kasteel van Loppem (maatregel 2.2.2.a)
- ontwerp en aanleg functioneel fietspad Torhoutse steenweg-Lac van Loppem (maatregel 2.3.2.)
- de opmaak van een streefbeeld voor de herinrichting van de Diksmuidse heirweg als recreatieve as (maatregel 3.3.1.a en 3.3.1.b)
- het openbaar maken van de gronden voor de fietslinken op haar grondgebied

De uitvoering is voorzien in 2010-2012

8. de stad Brugge, overeenkomstig art.13§5 van het decreet van 21 december 1988, mits haar instemming belast met

- het inrichten van het kruispunt Mispelaar met de Michel Van Hammestraat (maatregel 1.1.3)
- aanbrengen informatiepanelen Gemene en Loweiden en Polder Sint-Trudoledeke (maatregel 1.1.4.)
- de inrichting van een fietspad vanaf Mispelaar tot het Sint-Trudoledeke (Michel van Hammestraat (maatregel 1.3.3)
- de aanplanting van bomen langs de Kerkdreef (maatregel 1.7.1.)
- de aanleg van een barrière ter hoogte van de Koeiendreef (maatregel 1.8.1.)
- het afsluiten van een overeenkomst omtrent het gebruik van de gronden en de aanleg van het fietspad tussen de Spoorwegbedding en de Odegemstraat (maatregel 1.10.3.)
- de aanleg van een picknickplaats in Ver-Assebroek (maatregel 1.12.2.)
- de aanleg van het fietspad Sint-Pietersplas-Sint-Pietersmolenstraat (maatregel 4.2.4.)

- het ontwerp en de aanleg van het fietspad achter de archeologische dienst (maatregel 4.4.2.)
- historisch herstel Blankenbergse dijk (maatregel 4.3.1.a)
- het openbaar maken van de gronden voor de fietslinken op haar grondgebied

De uitvoering is voorzien in 2010-2015

9. de stad Damme, overeenkomstig art.13§5 van het decreet van 21 december 1988, mits haar instemming belast met

- het openbaar maken van de fietslinken op haar grondgebied

De uitvoering is voorzien in 2009 – 2014.

10. de provincie West-Vlaanderen, overeenkomstig art.13§5 van het decreet van 21 december 1988, mits haar instemming belast met

- de aanleg van het fietspad langs het waterspaarbekken (maatregel 2.2.2b)
- de grondverwerving en de aanleg van een fietspad in het Chartreusegebied (maatregel 2.6.1.)
- de aanleg van een pad tussen Koolkerke en het Fort van Beieren (maatregel 5.1.1)
- de landschappelijke inpassing van de bedrijfsgebouwen in de omgeving van Fort van Beieren (maatregel 5.2.3)
- de reconstructie van het bastion, de kapwerken, het restaureren van het profiel, het zichtbaar maken van de binnengracht en de recreatieve ontsluiting van het fort van Beieren (maatregel 5.2.4., 5.2.5., 5.2.6., 5.2.7. en 5.2.8.)
- de inrichting inclusief aanleg uitkijktoren op het Fort Verbrand (maatregel 5.3.1.)

De uitvoering is voorzien in 2009-2012

11. Infrabel, overeenkomstig art.13§5 van het decreet van 21 december 1988, mits haar instemming belast⁷ met

- de herinrichting van de langsweg langs de spoorweg (Wilgenbroekstraat-Heidelbergstraat) als fietspad met landbouwgebruik (tweesporenbetonweg) (maatregel 2.1.2a)

Waarbij de Vlaamse Landmaatschappij instaat voor de coördinatie van het ontwerp en de uitvoering van de werken.

De uitvoering is voorzien in 2012.

12. Natuurpunt, overeenkomstig art.13§6 van het decreet van 21 december 1988, mits haar instemming belast met

- Inrichting van percelen te Damme (maatregel 5.6.1.)

⁷ Wanneer de minister een publiekrechtelijke rechtspersoon belast met uitvoering van werken is deze automatisch aangewezen door de vlaamse Regering

In voorkomend geval dienen zowel de eigenaars als de vruchtgebruikers als de houders van zakelijke rechten hun instemming te betuigen met de uitvoering van de werken. Deze instemming wordt vastgelegd in een overeenkomst die ter goedkeuring wordt voorgelegd aan de Vlaamse minister.

De uitvoering is voorzien in 2010.

13. Het Regionaal Landschap Houtland, overeenkomstig art.13§6 van het decreet van 21 december 1988, mits haar instemming belast met

- Kleinschalige landschapsprojecten Assebroek – Steenbrugge, Zedelgem (maatregel 1.11.1. en 2.5.1.)
- Inrichting picknickplaats site Parochieweg (maatregel 1.2.4.)
- Aanleg kle's en poelen in de Wolgenbroeken (maatregel 2.1.4.)

In voorkomend geval dienen zowel de eigenaars als de vruchtgebruikers als de houders van zakelijke rechten hun instemming te betuigen met de uitvoering van de werken. Deze instemming wordt vastgelegd in een overeenkomst die ter goedkeuring wordt voorgelegd aan de Vlaamse minister.

De uitvoering is voorzien in 2010-2015

14. De betrokken privaatrechterlijke en natuurlijke personen, overeenkomstig art.13§6 van het decreet van 21 december 1988, mits haar instemming belast met

- het uitvoeren van beplantingswerken omgeving Damme (maatregel 5.10.1.)

Waarbij de Vlaamse Landmaatschappij instaat voor de coördinatie van het ontwerp en de uitvoering van de werken.

In voorkomend geval dienen zowel de eigenaars als de vruchtgebruikers als de houders van zakelijke rechten hun instemming te betuigen met de uitvoering van de werken. Deze instemming wordt vastgelegd in een overeenkomst die ter goedkeuring wordt voorgelegd aan de Vlaamse minister.

De uitvoering is voorzien vanaf 2010.

6.2 Financieringsplan

1. ANB

Maatregel 1.10.1	
Raming	7.513,10€
Algemene kosten (10%)	751,31€
BTW (21%)	1.735,53€
Grondverwerving	0,00€
Totaal	10.000,00€

Aandeel van het agentschap Natuur en Bos (100 %) 10.000 €

2. AWW

Maatregel 2.4.1	
Raming	939.143,50€
Algemene kosten (10%)	93.914,35€
BTW (21%)	216.942,15€
Grondverwerving	0,00€
Totaal	1.250.000,00€

Aandeel van de afdeling Wegen en Verkeer West-Vlaanderen 1.000.000,00€

Aandeel van de gemeente Oostkamp 250.000,00€

3. WenZ

Maatregel 4.4.1	
Raming	375.657,40€
Algemene kosten (10%)	37.565,74€
BTW (21%)	86.776,86€
Grondverwerving	0,00€
Totaal	500.000,00€

Aandeel van het Agentschap Waterwegen en Zeekanaal, afdeling Bovenschelde (100 %) 500.000,00€

4. Vlaamse Landmaatschappij

Op gronden van ANB

Maatregelen 1.6.1, 1.9.1 en 2.9.2b	
Raming	466.156,74€
Algemene kosten (10%)	46.615,67€
BTW (21%)	107.682,20€
Grondverwerving	0 €
Totaal	620.454,62€

Ten laste van het Vlaamse Gewest, als subsidie aan de Vlaamse Landmaatschappij in toepassing van art.3 van het subsidiebesluit (50%) 310.227,31€

Aandeel van het Agentschap voor Natuur en Bos (50%) 310.227,31€

Op gronden van provincie West-Vlaanderen

Maatregelen 2.6.1, 3.1.1, 3.1.2, 5.2.1 en 5.2.2	
Raming	102.742,30€
Algemene kosten (10%)	10.274,23€
BTW (21%)	23.733,47€
Grondverwerving	90.000,00€
Totaal	226.750,00€

Ten laste van het Vlaamse Gewest, als subsidie aan de Vlaamse Landmaatschappij in toepassing van art.4 van het subsidiebesluit , 100% van het bedrag dat niet ten laste wordt genomen door de provincie West-Vlaanderen (70% voor landinrichtingswerken) 95.725,00€

Ten laste van het Vlaamse Gewest, als subsidie aan de Vlaamse Landmaatschappij in toepassing van art.4 van het subsidiebesluit , 100% van het bedrag dat niet ten laste wordt genomen door de provincie West-Vlaanderen(50% voor verwerving van onroerende goederen) 45.000,00€

Aandeel van de provincie West-Vlaanderen (30% van de totale kostprijs van de landinrichtingswerken) 41.025,00€

Aandeel van de provincie West-Vlaanderen (50% van de totale kostprijs van de verwerving van onroerende goederen) 45.000,00€

Op gronden van gemeente Beernem

Maatregelen 1.2.1.b, 1.2.2.b en 5.12.2b	
Raming	116.453,31€
Algemene kosten (10%)	11.645,33€
BTW (21%)	26.900,71€
Grondverwerving	75.000,00€
Totaal	230.000,00€

Ten laste van het Vlaamse Gewest, als subsidie aan de Vlaamse Landmaatschappij in toepassing van art.4 van het subsidiebesluit , 100% van het bedrag dat niet ten laste wordt genomen door de gemeente Beernem (70% voor landinrichtingswerken)

108.500,00€

Ten laste van het Vlaamse Gewest, als subsidie aan de Vlaamse Landmaatschappij in toepassing van art.4 van het subsidiebesluit , 100% van het bedrag dat niet ten laste wordt genomen door de gemeente Beernem (50% voor verwerving van onroerende goederen)

37.500,00€

Aandeel van de gemeente Beernem (30% van de totale kostprijs van de landinrichtingswerken)

46.500,00€

Aandeel van de gemeente Beernem (50% van de totale kostprijs van de verwerving van onroerende goederen)

37.500,00€

Op gronden van gemeente Oostkamp

Maatregelen 1.3.1, 1.4.1, 2.1.1.b, 2.1.2.b en 2.4.3	
Raming	38.730,29€
Algemene kosten (10%)	3.873,03€
BTW (21%)	8.946,70€
Grondverwerving	146.000€
Totaal	197.550,01€

Ten laste van het Vlaamse Gewest, als subsidie aan de Vlaamse Landmaatschappij in toepassing van art.4 van het subsidiebesluit , 100% van het bedrag dat niet ten laste wordt genomen door de gemeente Oostkamp (70% voor landinrichtingswerken)

36.085,01€

Ten laste van het Vlaamse Gewest, als subsidie aan de Vlaamse Landmaatschappij in toepassing van art.4 van het subsidiebesluit , 100% van het bedrag dat niet ten laste wordt genomen door de gemeente Oostkamp (50% voor verwerving van onroerende goederen)

73.300,00€

Aandeel van de gemeente Oostkamp (30% van de totale kostprijs van de

15.465,00€

landinrichtingswerken)

Aandeel van de gemeente Oostkamp (50%
van de totale kostprijs van de verwerving van
onroerende goederen) 73.300,00€

Op gronden van gemeente Zedelgem

Maatregelen 2.2.1, 2.3.1 en 2.7.1

Raming	3.756,57€
Algemene kosten (10%)	375,66€
BTW (21%)	867,77€
Grondverwerving	0,00€
Totaal	5.000,00€

Ten laste van het Vlaamse Gewest, als
subsidie aan de Vlaamse Landmaatschappij
in toepassing van art.4 van het
subsidiebesluit , 100% van het bedrag dat
niet ten laste wordt genomen door de
gemeente Zedelgem (70% voor
landinrichtingswerken) 3.500,00€

Aandeel van de gemeente Zedelgem (30%
van de totale kostprijs van de
landinrichtingswerken) 1.500,00€

Op gronden van gemeente Zuienkerke

Maatregel 4.3.1.b

Raming	45.078,89€
Algemene kosten (10%)	4.507,89€
BTW (21%)	10.413,22€
Grondverwerving	0,00€
Totaal	60.000,00€

Ten laste van het Vlaamse Gewest, als
subsidie aan de Vlaamse Landmaatschappij
in toepassing van art.4 van het
subsidiebesluit , 100% van het bedrag dat
niet ten laste wordt genomen door de
gemeente Zuienkerke (70% voor
landinrichtingswerken) 42.000€

Aandeel van de gemeente Zuienkerke (30%
van de totale kostprijs van de
landinrichtingswerken) 18.000€

Op gronden van Stad Brugge

Maatregelen 1.2.1a, 1.2.2a, 1.9.1,1.9.2, 1.10.2, 1.12.1, 2.1.1.c, 2.1.2.c, 3.2.1, 3.2.2, 3.2.3, 3.2.4, 3.2.5, 3.4.1, 4.1.1b, 5.9.1, 5.9.2 en 5.11

Raming	696.0901,69€
Algemene kosten (10%)	69.690,18€
BTW (21%)	160.984,29€
Grondverwerving	263.330,00€
Totaal	1.190.907,53€

Ten laste van het Vlaamse Gewest, als subsidie aan de Vlaamse Landmaatschappij in toepassing van art.4 van het subsidiebesluit , 100% van het bedrag dat niet ten laste wordt genomen door de stad Brugge (70% voor landinrichtingswerken)

649.304,25€

Ten laste van het Vlaamse Gewest, als subsidie aan de Vlaamse Landmaatschappij in toepassing van art.4 van het subsidiebesluit , 100% van het bedrag dat niet ten laste wordt genomen door de stad Brugge (50% voor verwerving van onroerende goederen)

131.665,00€

Aandeel van de Stad Brugge (30% van de totale kostprijs van de landinrichtingswerken)

278.273,25€

Aandeel van de Stad Brugge (50% van de totale kostprijs van de verwerving van onroerende goederen)

131.665,00€

Op gronden van Stad Damme

Maatregelen 5.5.1, 5.5.2, 5.7.1, 5.9.1b, 5.9.2b, 5.12, 5.13, 5.8.1 en 5.8.2

Raming	221.636,85€
Algemene kosten (10%)	22.163,68€
BTW (21%)	51.198,12€
Grondverwerving	66.060,00€
Totaal	361.060,00€

Ten laste van het Vlaamse Gewest, als subsidie aan de Vlaamse Landmaatschappij in toepassing van art.4 van het subsidiebesluit , 100% van het bedrag dat niet ten laste wordt genomen door de stad Damme (70% voor landinrichtingswerken)

206.500,00€

Ten laste van het Vlaamse Gewest, als

33.030,00€

subsidie aan de Vlaamse Landmaatschappij
in toepassing van art.4 van het
subsidiebesluit , 100% van het bedrag dat
niet ten laste wordt genomen door de stad
Damme (50% voor verwerving van
onroerende goederen)

Aandeel van de Stad Damme (30% van de
totale kostprijs van de landinrichtingswerken)

88.500,00€

Aandeel van de Stad Damme (50% van de
totale kostprijs van de verwerving van
onroerende goederen)

33.030,00€

5. Gemeente Beernem

Maatregel 1.2.3

Raming

75.131,00€

Algemene kosten (10%)

7.513,10€

BTW (21%)

17.355,26€

Grondverwerving

0,00€

Totaal

100.000,00€

Ten laste van het Vlaamse Gewest, als
subsidie aan de gemeente Beernem in
toepassing van art.5 van het subsidiebesluit
(70% voor landinrichtingswerken)

70.000,00€

Aandeel van de gemeente Beernem (30%
van de totale kostprijs voor
landinrichtingswerken)

30.000,00€

6. Gemeente Oostkamp

Maatregelen 1.3.2, 1.4.2 en 2.4.3

Raming

563.486,10€

Algemene kosten (10%)

56.348,61€

BTW (21%)

130.165,29€

Grondverwerving

0,00 €

Totaal

750.000,00 €

Ten laste van het Vlaamse Gewest, als
subsidie aan de gemeente Oostkamp in
toepassing van art.5 van het subsidiebesluit
(70% voor landinrichtingswerken)

525.000,00€

Aandeel van de gemeente Oostkamp (30%
van de totale kostprijs van de

225.000,00€

landinrichtingswerken)

Maatregel 2.4.1	
Raming	100.000,00€
Algemene kosten (10%)	10.000,00€
BTW (21%)	31.000,00€
Grondverwerving	0,00 €
Totaal	131.000,00 €

Aandeel gemeente Oostkamp (100 %) 131.000€

7. Gemeente Zedelgem

Maatregelen 2.2.2.a en 2.3.2	
Raming	456.510,14 €
Algemene kosten (10%)	45.651,02 €
BTW (21%)	105.453,84 €
Grondverwerving	106.000,00 €
Totaal	720.256,00€

Ten laste van het Vlaamse Gewest, als subsidie aan de gemeente Zedelgem in toepassing van art.5 van het subsidiebesluit (70% voor landinrichtingwerken) 427.623,00€

Ten laste van het Vlaamse Gewest, als subsidie aan de gemeente Zedelgem in toepassing van art.5 van het subsidiebesluit, (50% voor verwerving van onroerende goederen) 53.000,00€

Aandeel van de gemeente Zedelgem (30% van de totale kostprijs van de landinrichtingswerken) 183.267,00€

Aandeel van de gemeente Zedelgem (50% van de totale kostprijs van de verwerving van onroerende goederen) 53.000,00€

Maatregel 3.3.1	
Raming	5.000,00€
Algemene kosten (10%)	500,00€
BTW (21%)	1.050,00€
Grondverwerving	0,00€
Totaal	6.550,00 €

Aandeel Zedelgem (50 %) 3.275,00€
Aandeel Brugge (50 %) 3.275,00€

8. Stad Brugge

Maatregelen 1.1.3, 1.1.4, 1.3.3, 1.7.1, 1.8.1, 1.10.3, 1.12.2, 4.2.4, 4.4.2 en 4.3.1a	
Raming	354.484,28€
Algemene kosten (10%)	35.448,43€
BTW (21%)	81.885,87€
Grondverwerving	600.000,00€
Totaal	1.071.820,00€

Ten laste van het Vlaamse Gewest, als subsidie aan Stad Brugge in toepassing van art.5 van het subsidiebesluit (70% voor landinrichtingwerken)

351.274,00€

Aandeel van de Stad Brugge (30% van de totale kostprijs van de landinrichtingswerken)

150.546,00€

Aandeel van de stad Brugge (100% grondverwerving bos)

600.000,00

9. Provincie West-Vlaanderen

Maatregelen 2.2.2b, 2.6.1, 5.1.1, 5.2.3, 5.2.4, 5.2.5, 5.2.6, 5.2.7, 5.2.8 en 5.3.1	
Raming	500.000,00 €
Algemene kosten (10%)	50.000,00 €
BTW (21%)	115.500,00 €
Grondverwerving	26.000 €
Totaal	691.500,00 €

Ten laste van het Vlaamse Gewest, als subsidie aan provincie West-Vlaanderen in toepassing van art.5 van het subsidiebesluit (70% voor landinrichtingwerken)

465.850,00 €

Ten laste van het Vlaamse Gewest, als subsidie aan de provincie West-Vlaanderen in toepassing van art.5 van het subsidiebesluit, (50% voor verwerving van onroerende goederen)

13.000,00€

Aandeel van de provincie West-Vlaanderen (30% van de totale kostprijs van de landinrichtingswerken)

199.650,00€

Aandeel van de provincie West-Vlaanderen (50% van de totale kostprijs van de

13.000,00€

verwerving van onroerende goederen)

10. publiekrechtelijke rechtspersoon Infrabel

Maatregel 2.1.2a	
Raming	102.635,39 €
Algemene kosten (10%)	10.263,54 €
BTW (21%)	23.708,77 €
Grondverwerving	0,00 €
Totaal	136.607,70 €

Ten laste van het Vlaamse Gewest, als subsidie aan Infrabel in toepassing van art.6 van het subsidiebesluit (80%)

109.286,16€

Aandeel van Infrabel (20%)

27.321,54€

11. privaatrechtelijke rechtspersoon Natuurpunt

Maatregel 5.6.1	
Raming	75.131,00€
Algemene kosten (10%)	7.513,10€
BTW (21%)	17.355,26€
Grondverwerving	0 €
Totaal	100.000,00€

Ten laste van het Vlaamse Gewest, als subsidie aan Natuurpunt in toepassing van art.9 van het subsidiebesluit (70%)

70.000€

Aandeel van Natuurpunt (30%)

30.000€

Het betreft werken van natuurontwikkeling met een duidelijk karakter van algemeen en regionaal belang. Onder voorbehoud van het sluiten van een overeenkomst waaruit blijkt dat de aanvragers het via subsidies ingerichte goed gedurende 20 jaren in stand zullen houden en beheren in functie van de doelstellingen van openbaar nut, dan zal, overeenkomstig art. 9,§1, 2° van het subsidiebesluit, de subsidie van het Vlaamse Gewest 70 % bedragen en het aandeel ten laste van Natuurpunt 30 %. Indien niet aan deze voorwaarden wordt voldaan, dan zal de subsidie van het Vlaamse Gewest 30 % bedragen en het aandeel ten laste van natuurpunt 70%

12. privaatrechtelijke rechtspersoon Regionaal Landschap Houtland

Maatregelen 1.11.1, 2.5.1, 1.2.4 en 2.1.4

Raming	48.835,47€
Algemene kosten (10%)	4.883,55€
BTW (21%)	11.280,98€
Grondverwerving	0 €
Totaal	65.000 €

Ten laste van het Vlaamse Gewest, als subsidie aan het Regionaal Landschap Houtland in toepassing van art.9 van het subsidiebesluit (70%)

45.500€

Aandeel van Regionaal Landschap (30%)

19.500€

Het betreft werken van landschapszorg (inclusief erfbeplantingswerken), natuurontwikkeling en kleinschalige milieuverbeteringen met een duidelijk karakter van algemeen en regionaal belang. Onder voorbehoud van het sluiten van een overeenkomst waaruit blijkt dat de aanvragers het via subsidies ingerichte goed gedurende 20 jaren in stand zullen houden en beheren in functie van de doelstellingen van openbaar nut, dan zal, overeenkomstig art. 9,§1, 2° van het subsidiebesluit, de subsidie van het Vlaamse Gewest 70 % bedragen en het aandeel ten laste van het Regionaal Landschap Houtland 30 %. Indien niet aan deze voorwaarden wordt voldaan, dan zal de subsidie van het Vlaamse Gewest 30 % bedragen en het aandeel ten laste van het Regionaal Landschap Houtland 70%

13. Particulieren

Maatregel 5.10.1

Raming	15.026,30€
Algemene kosten (10%)	1.502,63€
BTW (21%)	3.471,07€
Grondverwerving	0 €
Totaal	20.000 €

Ten laste van het Vlaamse Gewest, als subsidie aan de privaatrechtelijke rechtspersonen en natuurlijke personen in toepassing van art.9 van het subsidiebesluit (70%)

14.000 €

Aandeel van de privaatrechtelijke rechtspersonen en natuurlijke personen (30%)

6.000 €

Het betreft werken van landschapszorg (inclusief erfbeplantingswerken), natuurontwikkeling en kleinschalige milieuverbeteringen met een duidelijk karakter van algemeen en regionaal belang. Onder voorbehoud van het sluiten van een overeenkomst waaruit blijkt dat de aanvragers het via subsidies ingerichte goed gedurende 20 jaren in stand zullen houden en beheren in functie van de doelstellingen van openbaar nut, dan zal, overeenkomstig art. 9,§1, 2° van het subsidiebesluit, de subsidie van het Vlaamse Gewest 70 % bedragen en het aandeel ten laste van de particulieren 30 %. Indien niet aan deze voorwaarden wordt voldaan, dan zal de subsidie van het Vlaamse Gewest 30 % bedragen en het aandeel ten laste van de particulieren 70%

Tabel 9: Totale kostenraming per uitvoerende partner*

partner	kostenraming werken incl kosten en BTW	grondverwerving (EUR)	Totaal
ANB	10.000 €	0	10.000 €
AWV	1.250.000 €	0	1.250.000 €
WenZ	500.000€	0	500.000 €
VLM	2.251.332 €	1.342.990 €	3.594.322 €
Beernem	100.000 €	0	100.000 €
Oostkamp	881.000€	0	881.000 €
Zedelgem	614.615 €	0	614.615 €
Stad Brugge	471.820 €	30.000 €	501.820 €
Provincie	678.109 €		678.109 €
Infrabel	136.608 €	0	136.608 €
Natuurpunt	100.000 €	0	100.000 €
RLH	65.000 €	0	65.000 €
particulier	20.000 €	0	20.000 €
			0
totaal	7.078.484 €	1.372.990 €	8.451.474 €

* Deze tabel geeft de raming weer van de geplande werken en de nodige grondverwerving per uitvoerende instantie, zonder verrekening van de subsidie landinrichting.

Tabel 10: Totale kostenraming per financierende partner*

partner	subsidie landinrichting	aandeel partner	totaal
ANB	310.227,31 €	320.227,31 €	630.454,61 €
AWV	0,00 €	1.000.000,00 €	1.250.000,00 €
WenZ	0,00 €	500.000,00 €	500.000,00 €
Beernem	216.000,00 €	114.000,00 €	330.000,00 €
Oostkamp	634.385,00 €	694.765,00 €	1.079.150,01 €
Zedelgem	481.830,50 €	247.284,50 €	729.114,99 €
Zuienkerke	42.000,00 €	18.000,00 €	60.000,00 €
Stad Brugge	1.107.743,26 €	1.158.484,26 €	2.266.227,50 €
Stad Damme	239.530,00 €	121.530,00 €	361.059,99 €
Provincie	646.879,38 €	313.979,38 €	930.858,77 €
Infrabel	109.286,16 €	27.321,54 €	136.607,70 €
Natuurpunt	70.000,00 €	30.000,00 €	100.000,00 €
RLH	45.500,00 €	19.500,00 €	65.000,03 €
Particulieren	14.000,00 €	6.000,00 €	20.000,01 €
totaal	3.917.381,61 €	4.571.091,99 €	8.458.473,61 €

*Deze tabel geeft de raming weer per financierende partner, met verrekening van de subsidies landinrichting.

Tabel 11: Overzicht financieringsplan

partner	Raming subsidie Vlaams Gewest (EUR)	aandeel partner
ANB	310.227,31 €	320.227,31 €
AWV	0,00 €	1.000.000,00 €
WenZ	0,00 €	500.000,00 €
Beernem	216.000,00 €	114.000,00 €
Oostkamp	634.385,00 €	694.765,00 €
Zedelgem	481.830,50 €	240.284,50 €
Zuienkerke	42.000,00 €	18.000,00 €
Stad Brugge	1.107.743,26 €	1.158.484,26 €
Damme	239.530,00 €	121.530,00 €
Provincie	646.879,38 €	313.979,38 €
Infrabel	109.286,16 €	27.321,54 €
Natuurpunt	70.000,00 €	30.000,00 €
RLH	45.500,00 €	19.500,00 €
particulier	14.000,00 €	6.000,00 €
totaal	3.917.381,61 €	4.564.091,99 €

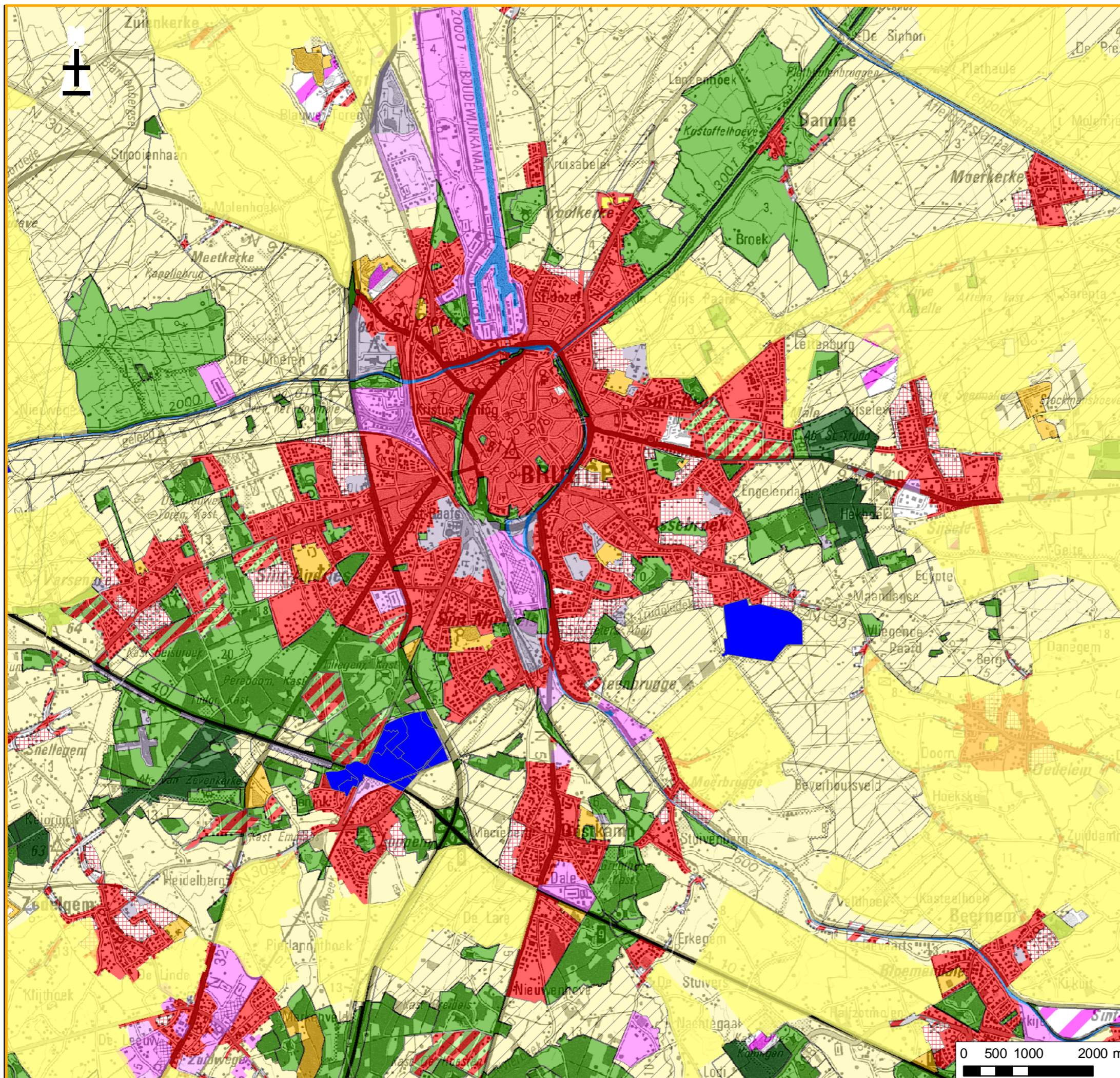
Tabel 12. Overzicht Europese financiering in het kader van het Interreg IV-B-project Value

Partner	totale kostprijs	Europese financiering (Interreg IVb Value)	aandeel partner	aandeel subsidie landinrichting
ANB	630.454,62 €	1.600,00 €	320.227,31 €	310.227,31 €
AWV	1.250.000,00 €	0,00 €	1.000.000,00 €	0,00 €
WenZ	500.000,00 €	0,00 €	500.000,00 €	0,00 €
Gemeente Beernem	330.000,00 €	0,00 €	114.000,00 €	216.000,00 €
Gemeente Oostkamp	1.079.150,01 €	25.775,01 €	462.807,51 €	616.342,50 €
Gemeente Zedelgem	722.115,00 €	2.500,00 €	242.034,50 €	480.080,50 €
Gemeente Zuienkerke	60.000,00 €	0,00 €	18.000,00 €	42.000,00 €
Stad Brugge	2.266.227,51 €	97.325,00 €	1.227.111,76 €	1.039.115,75 €
Stad Damme	361.059,99 €	52.500,00 €	158.279,99 €	202.780,00 €
Provincie West-Vlaanderen	930.858,77 €	0,00 €	269.979,39 €	660.879,38 €
Infrabel	136.607,70 €	68.303,85 €	88.795,00 €	47.812,70 €
Natuurpunt	100.000,00 €	0,00 €	30.000,00 €	70.000,00 €
Regionaal Landschap Houtland	65.000,03 €	0,00 €	19.500,03 €	45.500,00 €
particulier	20.000,01 €	0,00 €	6.000,01 €	14.000,00 €
totaal	8.451.473,62 €	248.003,86 €	4.456.735,48 €	3.744.738,14 €

Deze tabel geeft het uiteindelijk aandeel van elke partner, na aftrek van subsidies uit het Europees project Value en subsidies landinrichting.

7 Referentielijst

- Antrop M. & Van Eetvelde V.. 2001. *Landschapsatlas* – CD – ROM.
- Arcadis Belgium. 2008. *Inrichtingsplan provinciedomein "Fort Beieren" te Koolkerke (Brugge), Provincie West-Vlaanderen*, 20 p.
- Beernem. 2009. *Ontwerp Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Beernem: Richtinggevend gedeelte*, 79 p.
- Beernem. 2004. *Gemeentelijk milieubeleidsplan Beernem 2005 -2007*, 99 p.
- Beernem. 2002. *Mobiliteitsplan Beernem: derde deel beleidsplan*, 61 p.
- Belgroma. 2001. *Oppervlaktewaterkwantiteitsmodelleringen. Perceel 20: stroomgebied van de Kerkebeek. Studie in opdracht van AMINAL Afdeling Water*.
- Damme. 2008. *Ontwerp Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Damme: Deel 2 Richtinggevend gedeelte*, 144 p.
- Damme. 2004. *Gemeentelijk milieubeleidsplan Damme 2005 – 2009*, 120 p.
- Damme. 2009. *Mobiliteitsplan Damme*, 41 p.
- Econnection. 2003. *Dijkenplan voor de Zwinstreek*, Provincie West-Vlaanderen, 212 p.
- Fris in het Landschap i.s.m. Grondmij. 2006. *De Blankenbergse dijk tussen Blankenberge en Sint-Pieters – Op – De – Dijk: concept en schetsen*, Provincie West-Vlaanderen.
- Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap. 1997. *Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen: integrale versie*, Brussel, 594 p.
- Oostkamp. 2006. *Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Oostkamp: Richtinggevend gedeelte*, 111 p.
- Oostkamp. 2001. *Mobiliteitsplan Oostkamp*, 79 p.
- Provincie West-Vlaanderen. 2004. *Provinciaal ruimtelijk: gecoördineerde versie*, 339 p.
- Provincie West-Vlaanderen. 2008. *Ontwerp provinciaal milieubeleidsplan 2009 -2013*, 36p.
- Provincie West-Vlaanderen. 2008. *Actieplan Blankenbergse Dijk: Blankenberge – Zuienkerke – Brugge*, 9 p.
- Provincie West-Vlaanderen. 2005. *Beleidsplan voor Land- en Tuinbouw – Horizon op 2010*, 167p.
- Stad Brugge. 2006. *Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Brugge: Richtinggevend gedeelte*, 120 p.
- Stad Brugge. 2004. *Gemeentelijk milieubeleidsplan Brugge 2005 -2009*, 212 p.
- Stad Brugge. 2001. *Mobiliteitsplan Stad Brugge*, 92 p.
- Stad Brugge. 2008. *Wijziging mobiliteitsplan 'Brugge ademt'*, 16 p.
- Vlaamse Landmaatschappij. 2002. *Landinrichtingproject brugseveldzone – richtplan – deelstudie recreatie*, 147 p.
- Vlaamse Landmaatschappij. 2006. *inventarisatie van de land- en tuinbouw in Noord en Midden West-Vlaanderen (studie iov Provincie West-Vlaanderen)*
- Vlaamse Landmaatschappij. 2008. *aanzet tot een visie en actieplan voor de land- en tuinbouw in Noord en Midden West-Vlaanderen (studie iov Provincie West-Vlaanderen)*
- Westtoer. 2004. *Strategisch beleidsplan toerisme en recreatie in het Brugs Ommeland 2004 – 2008*, 204 p.
- Westtoer. 2004. *Forten en verdedigingswerken in het Oost- en West-Vlaamse Krekengebied: deel I studie*, Provincie Oost- en West- Vlaanderen, 54 p.
- Zedelgem. 2005. *Gemeentelijk milieubeleidsplan Zedelgem 2006 – 2010*,
- Zedelgem. 2002. *Mobiliteitsplan Zedelgem*, 81 p.
- Zuienkerke. 2005. *Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Zuienkerke*, 249 p.



**Kaart 1
Ruimtelijke ordening**

Legende

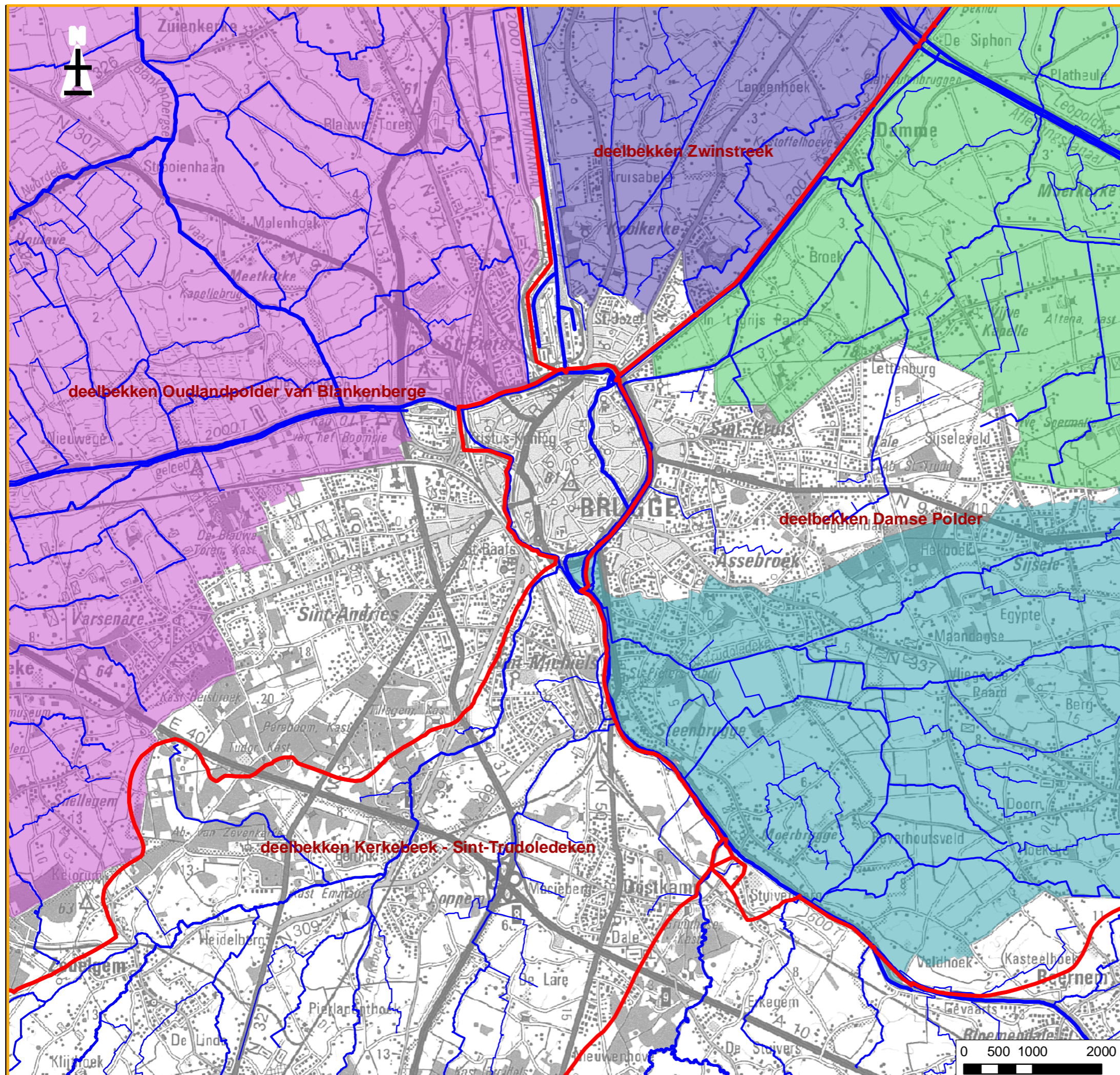
- gewestelijk RUP
- herbevestigde agrarische gebieden

legende gewestplan:
http://www2.vlaanderen.be/ruimtelijk/Ngewestplan/gp_legende_kb1972.html

Bron:
 - Vectoriële versie van het Gewestplan, MVG-LIN-AROHM-Ruimtelijke Planning, 2002 (OC GIS-Vlaanderen)
 - Gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen (RUP), toestand 28/10/2008 (Dep. RWO, Afdeling Ruimtelijke Planning, 2008)
 - Beleidsmatig herbevestigde gebieden van de agrarische en natuurlijke structuur, toestand januari 2008 (Dep. RWO, Afdeling Ruimtelijke Planning, 2008)
 - Digitale versie van topografische kaart 1/10 000, raster, zwartwit, NGI, opname 1991-2005 (AGIV)

aangemaakt op 19/12/2008, SVS





Legende

deelbekkens

Vlaamse Hydrografische Atlas - waterlopen

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

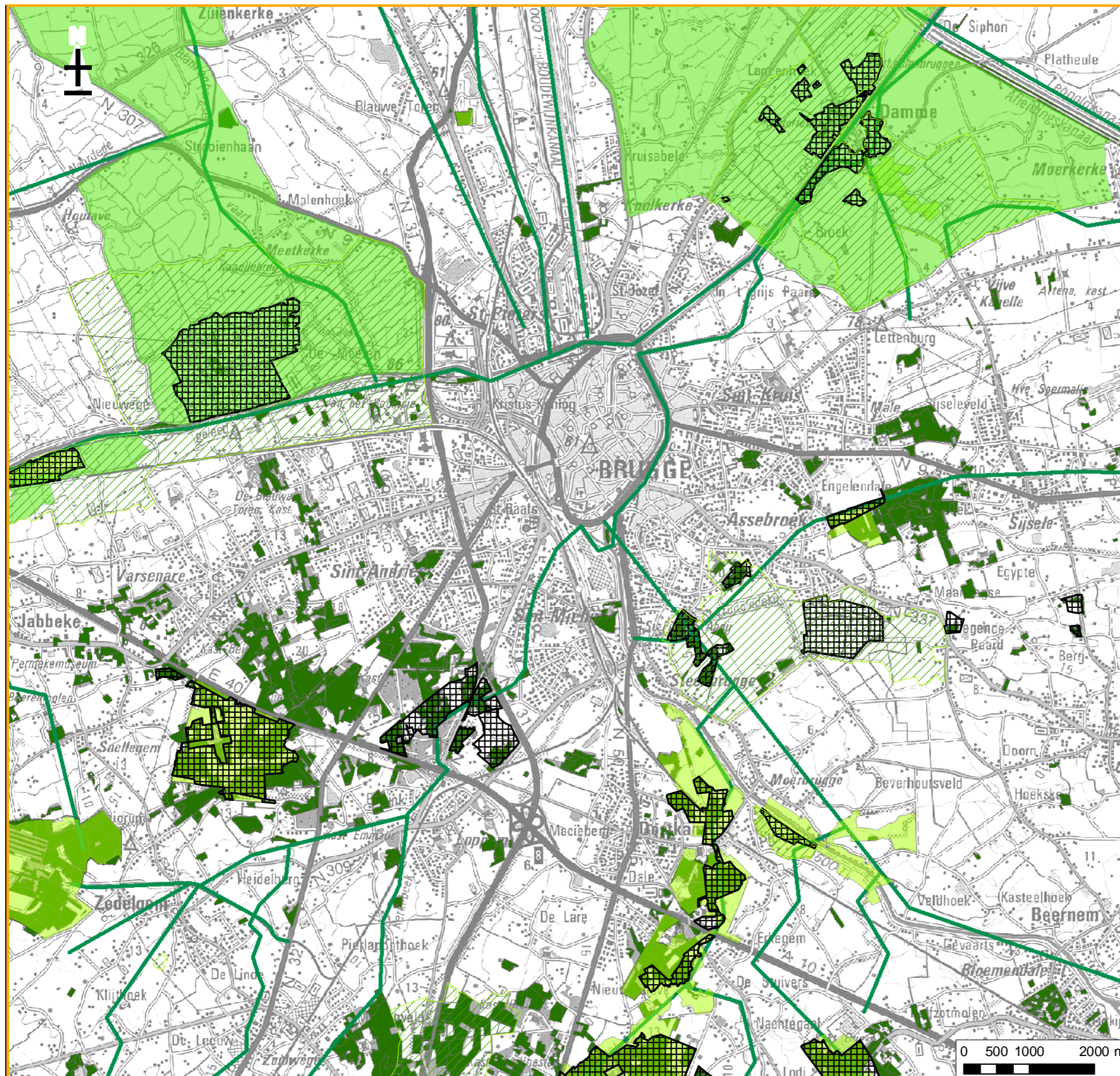
POLDERS

- DAMSE POLDER
- NIEUWE POLDER VAN BLANKENBERGE
- POLDER SINT-TRUDOLEDEKEN
- ZWINPOLDER

Bron:
 - Vlaamse Hydrografische Atlas - Zones, Deelbekkens, toestand 01/02/2008 (VMM & AGIV, 31/03/2008)
 - Vlaamse Hydrografische Atlas - Waterlopen, toestand 01/02/2008 (VMM & AGIV, 31/03/2008)
 - Digitale versie van de Polders, MVG-LIN-AMINAL, Afdeling Water; schaal 1/10.000, 2000 (OC GIS-Vlaanderen)
 - Digitale versie van topografische kaart 1/10.000, raster, zwartwit, NGI, opname 1991-2005 (AGIV)







aangemaakt op 19/12/2008, SVS





**Kaart 3
Natuur en Bos**

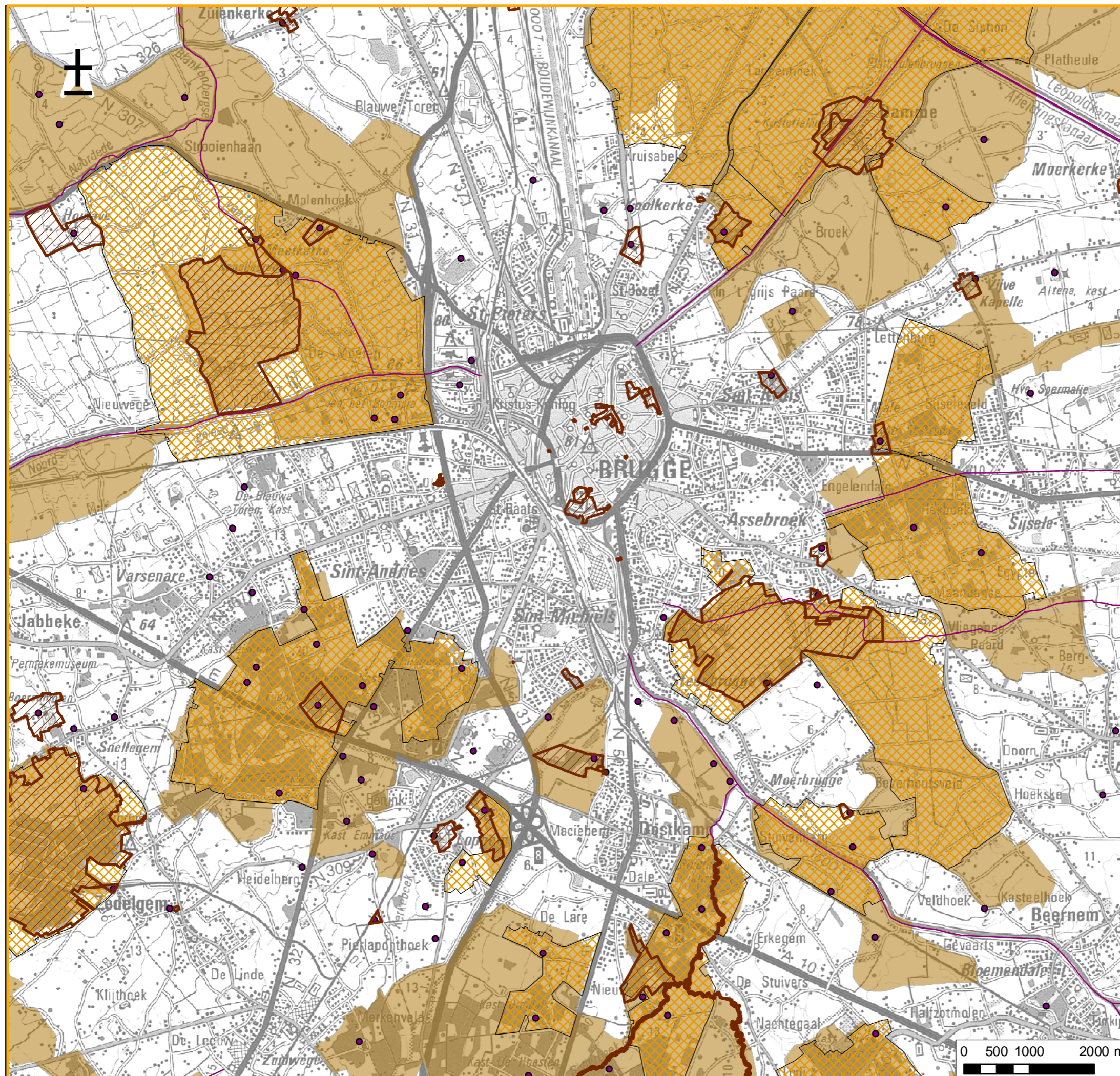
Legende

-  uitbreidingsperimeter erkend natuurreservaat
-  bos
-  Grote eenheid natuur
-  vogelrichtlijngebied
-  habitatrictlijngebied
-  natuurverbingsgebied






Bron:
 - Digitale versie van de Habitatrictlijngebieden, MVG-LIN-AMINAL-Natuur, toestand 04/05/2001 (OC GIS-Vlaanderen)
 - Vectoriële versie van de Vogelrichtlijngebieden, toestand 22/07/2005 (Agentschap voor Natuur en Bos, 2006)
 - Vectoriële versie van de VEN-gebieden, toestand 01/07/2006, Agentschap voor Natuur en Bos
 - Vectoriële versie van het Historische bos, MVG-LIN-AMINAL-Instituut voor Bosbouw en Wildbeheer (GIS-Vlaanderen).
 - Digitaal gegevensbestand Natuurverbingsgebieden en ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang in Vlaanderen. Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek, Brussel. (AGIV, 2007)
 - Visiegebieden natuurreservaat, toestand 25/07/2008 (ANB, 2008)
 - Digitale versie van topografische kaart 1/10 000, raster, zwartwit, NGI, opname 1991-2005 (AGIV)

aangemaakt op 19/12/2008, SVS





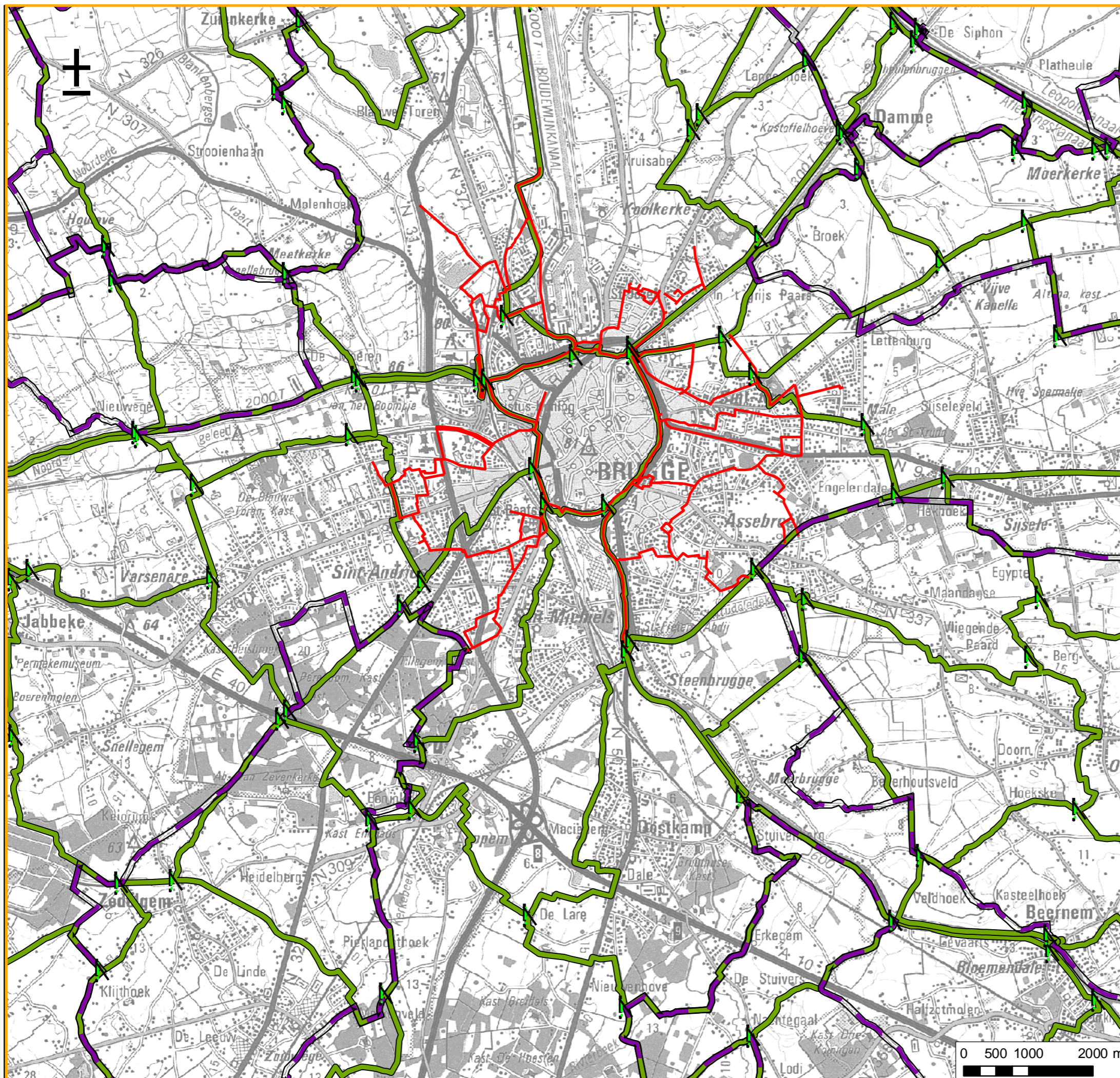
**Legende
landschapsatlas**

-  beschermd landschappen
-  lijnrel
-  puntrel
-  ankerpl
-  relzone

Bron:
 - Digitale versie van de landschapsatlas, MVG-LIN-AROHM-Monumenten en Landschappen, toestand 31/03/2001 (OC GIS-Vlaanderen)
 - Vectoriële versie van de Beschermd landschappen, Stads- en dorpsgezichten, MVG-LIN-AROHM-Monumenten en Landschappen (OC GIS-Vlaanderen)
 - Digitale versie van topografische kaart 1/10 000, raster, zwartwit, NGI, opname 1991-2005 (AGIV)

aangemaakt op 19/12/2008, SVS





**Kaart 5
Fietsmobiliteit**

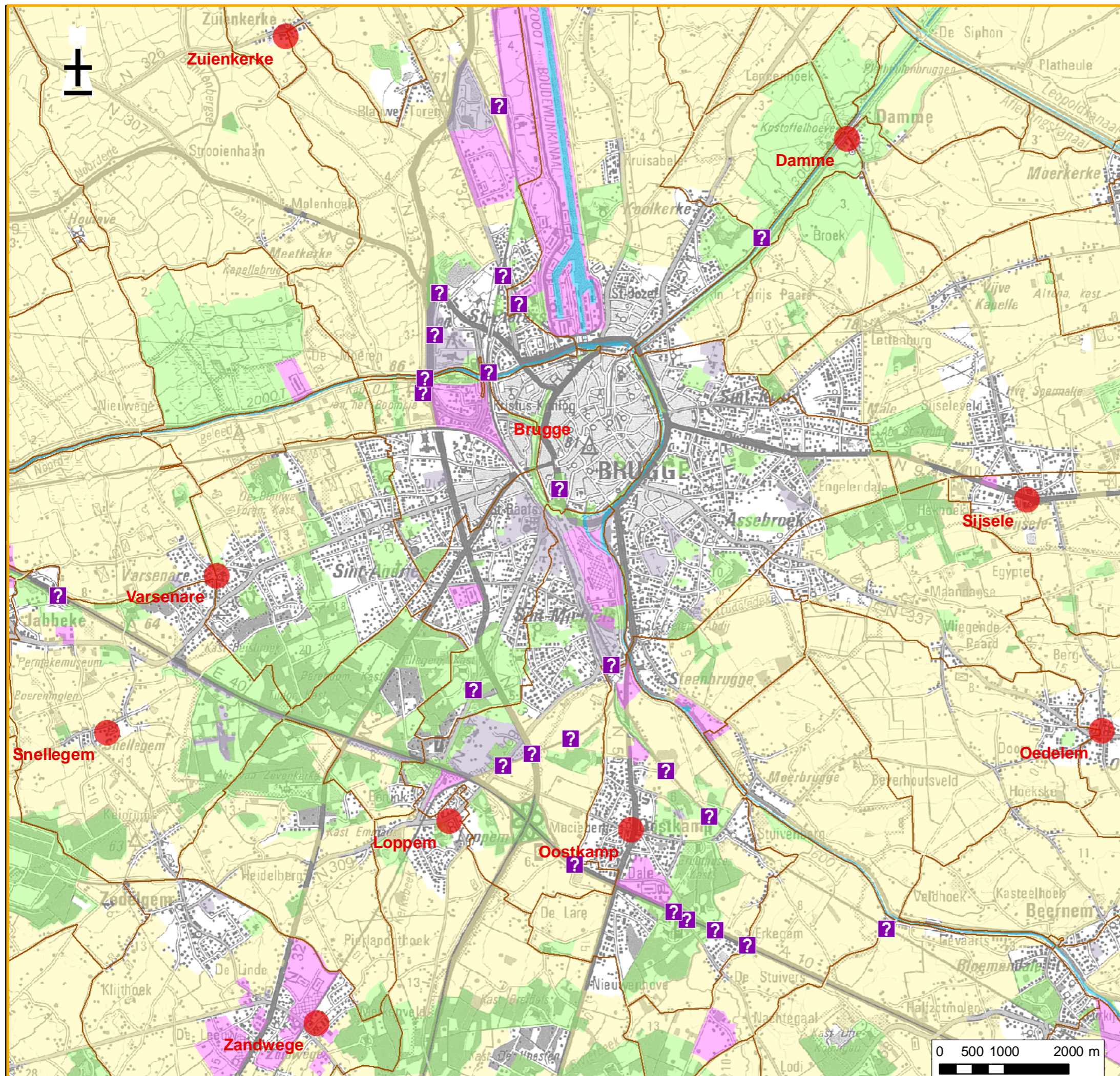
Legende

- recreatief fietsnetwerk
- knooppunten recreatief fietsnetwerk
- recreatieve fietsroutes
- fietsroutes Brugge

Bron:
- Digitale versie van topografische kaart 1/10 000,
raster, kleur, NGI, opname 1991-2005 (AGIV)

aangemaakt op 19/12/2008, SVS





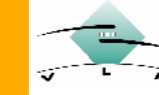
Kaart 6
Knelpunten Fietslinken

Legende

- ! Kernen
- ? knelpunten
- bestaand fietsnetwerk

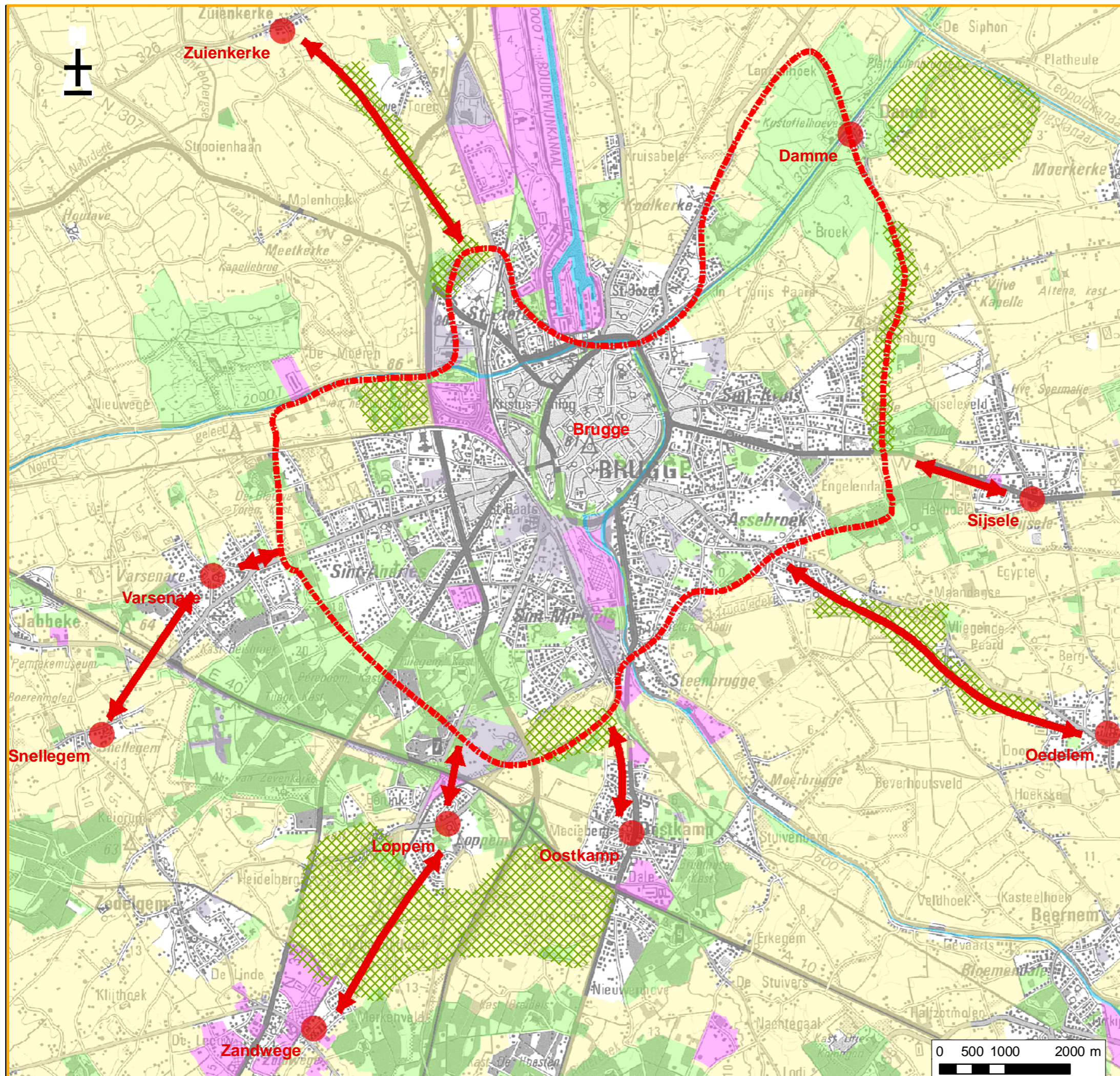
Bron:
- Vectoriële versie van het Gewestplan,
MVG-LIN-AROHM-Ruimtelijke Planning,
2002 (OC GIS-Vlaanderen)
- Digitale versie van topografische kaart 1/10 000,
raster, zwartwit, NGI, opname 1991-2005 (AGIV)

aangemaakt op 12/12/2008, SVS



VLAAMSE LANDMAATSCHAPPIJ
UW PARTNER IN DE OPEN RUIMTE



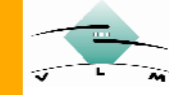


Legende

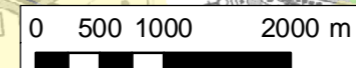
- ! Kernen
- ▬ fietslink Groene gordel
- ➔ fietslinken vanuit de kernen
- ▨ zone voor landschapsherstel

Bron:
- Vectoriële versie van het Gewestplan, MVG-LIN-AROHM-Ruimtelijke Planning, 2002 (OC GIS-Vlaanderen)
- Digitale versie van topografische kaart 1/10 000, raster, zwartwit, NGI, opname 1991-2005 (AGIV)

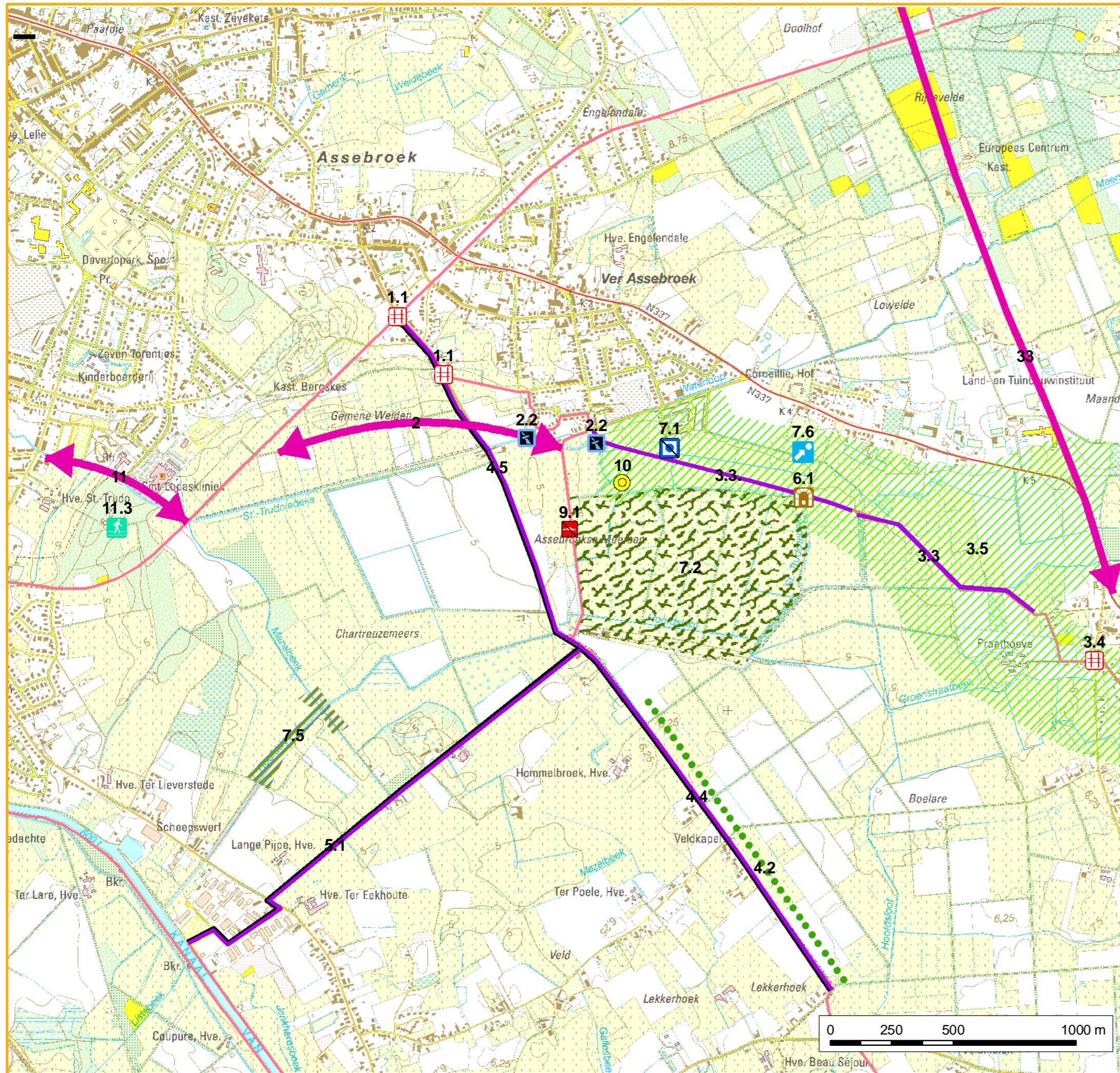
aangemaakt op 12/12/2008, SVS



VLAAMSE LANDMAATSCHAPPIJ
UW PARTNER IN DE OPEN RUIMTE



Kaart 8
 Fietslink Ver Assebroek - Steenbrugge



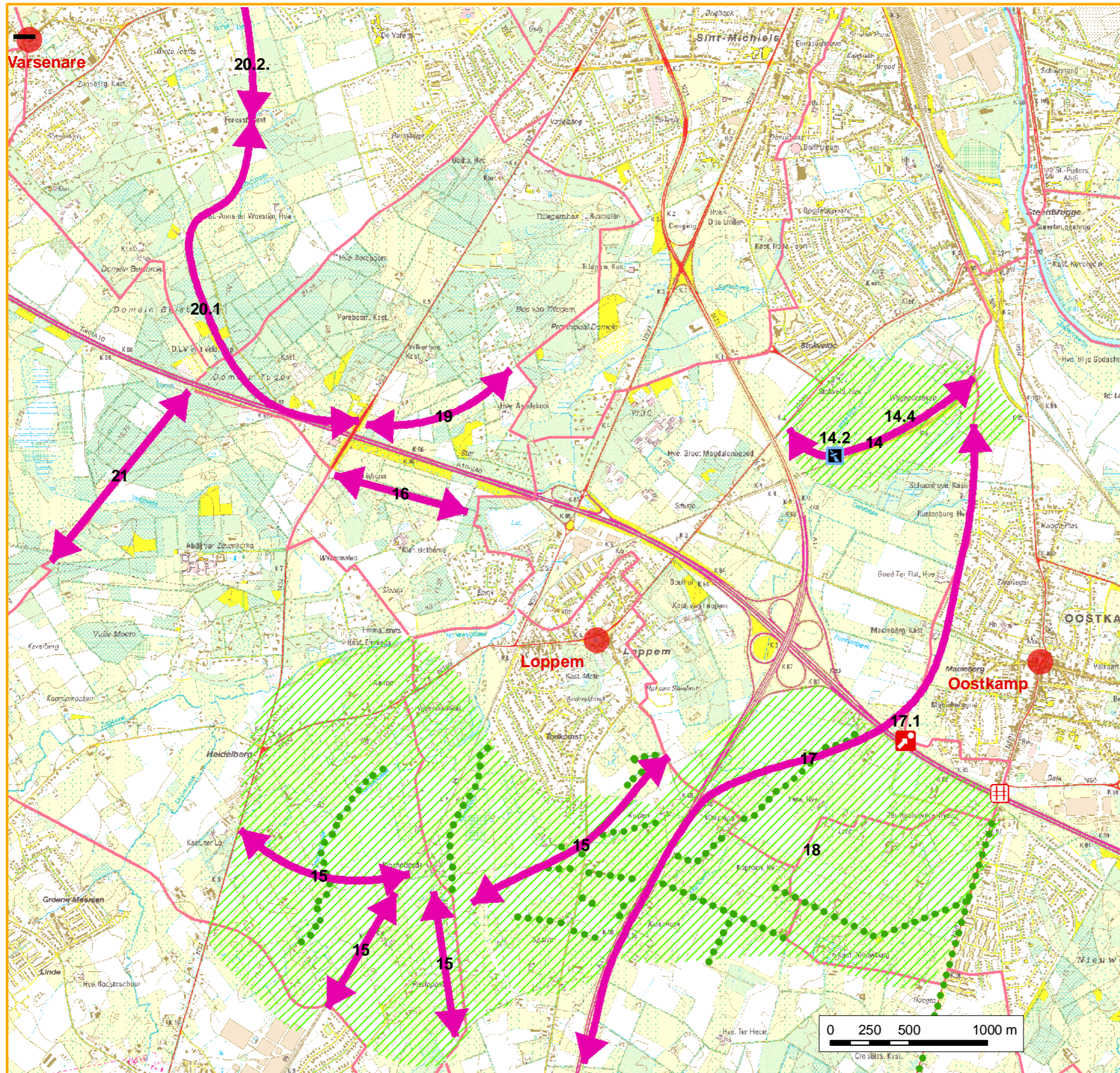
Legende

-  Kernen
-  bestaand fietsnetwerk
-  te onderzoeken fietslink
- Fietspaden**
-  Te verbeteren pad
-  Inrichten pad langs bestaande weg
-  In te richten nieuwe verbinding (te onderzoeken)
- Landschapsherstel**
-  lijnvormig
-  verspreide elementen
-  inrichting meersengebied
-  natuurtechnische ingrepen
-  saneren kreek
- Andere**
-  verbinding Meersbeek
-  gezondheidspad
-  Herstel historische Brug
-  Fort consolideren
-  inrichting doorsteek
-  Opheffen collector
-  Herinrichting Kruispunt
-  Onderbreken doorgang
-  Consolideren archeologische site
-  Nieuwe brug

Bron:
 Digitale versie van topografische kaart 1/10.000,
 raster, kleur, NGI, opname 1991-2005
 (GIS-Vlaanderen)

aangemaakt op 12/11/2008, SVS





Kaart 9
 Fietslink Steenbrugge - Tillegem
 Tillegem-Bloemendale

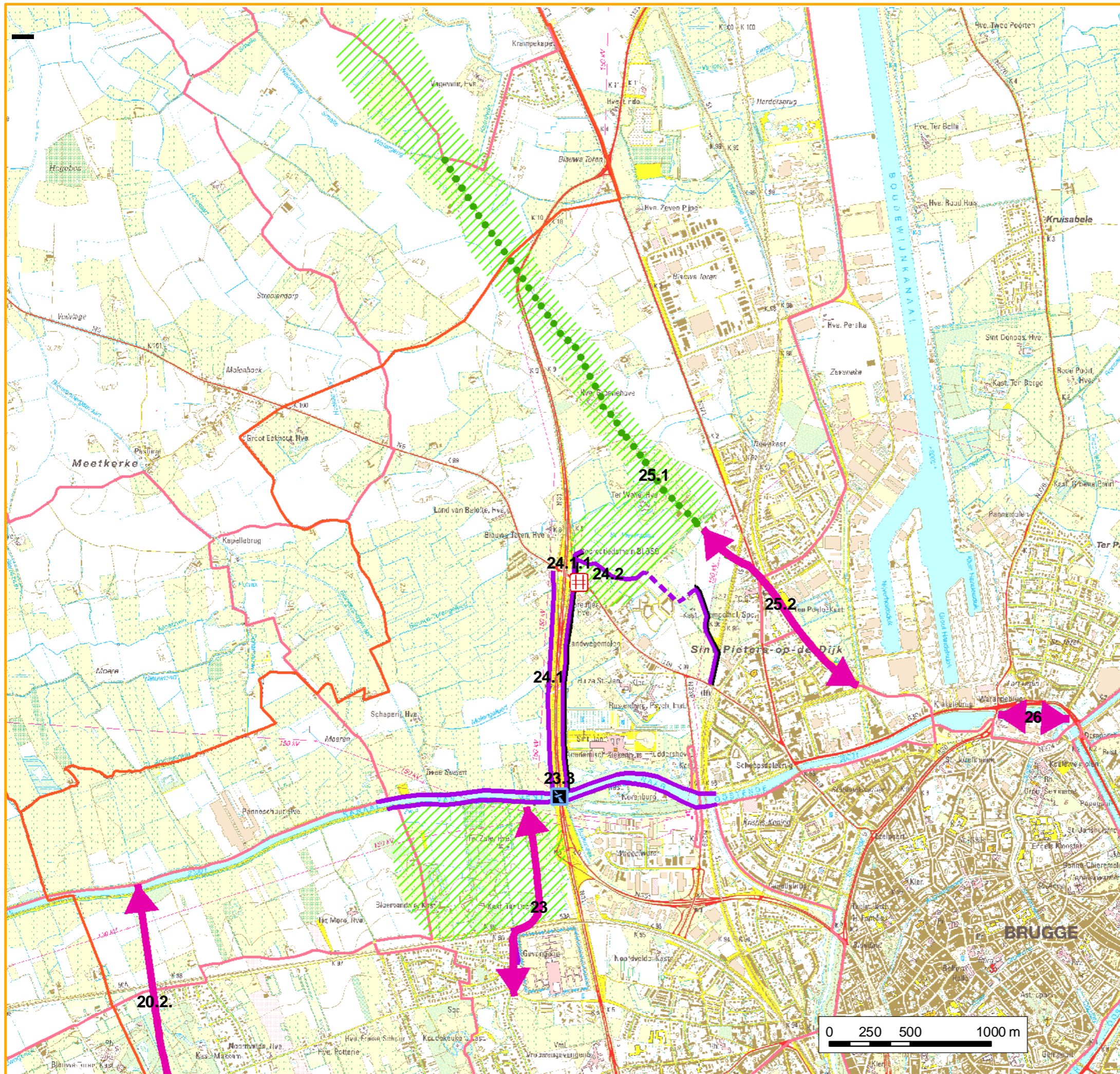
Legende

- Kernen
- bestaand fietsnetwerk
- te onderzoeken fietslink
- Fietspaden**
- Te verbeteren pad
- Inrichten pad langs bestaande weg
- In te richten nieuwe verbinding (te onderzoeken)
- Landschapsherstel**
- lijnvormig
- verspreide elementen
- inrichting meersengebied
- natuurtechnische ingrepen
- saneren creek
- Andere**
- verbinding Meersbeek
- gezondheidspad
- Herstel historische Brug
- Fort consolideren
- inrichting doorsteek
- Opheffen collector
- Herinrichting Kruispunt
- Onderbreken doorgang
- Consolideren archeologische site
- Nieuwe brug























Bron:
 Digitale versie van topografische kaart 1/10.000,
 raster, kleur, NGI, opname 1991-2005
 (GIS-Vlaanderen)

aangemaakt op 12/11/2008, SVS

Kaart 10
 Fietslink Bloemendaele Sint-Pietersplas



Legende

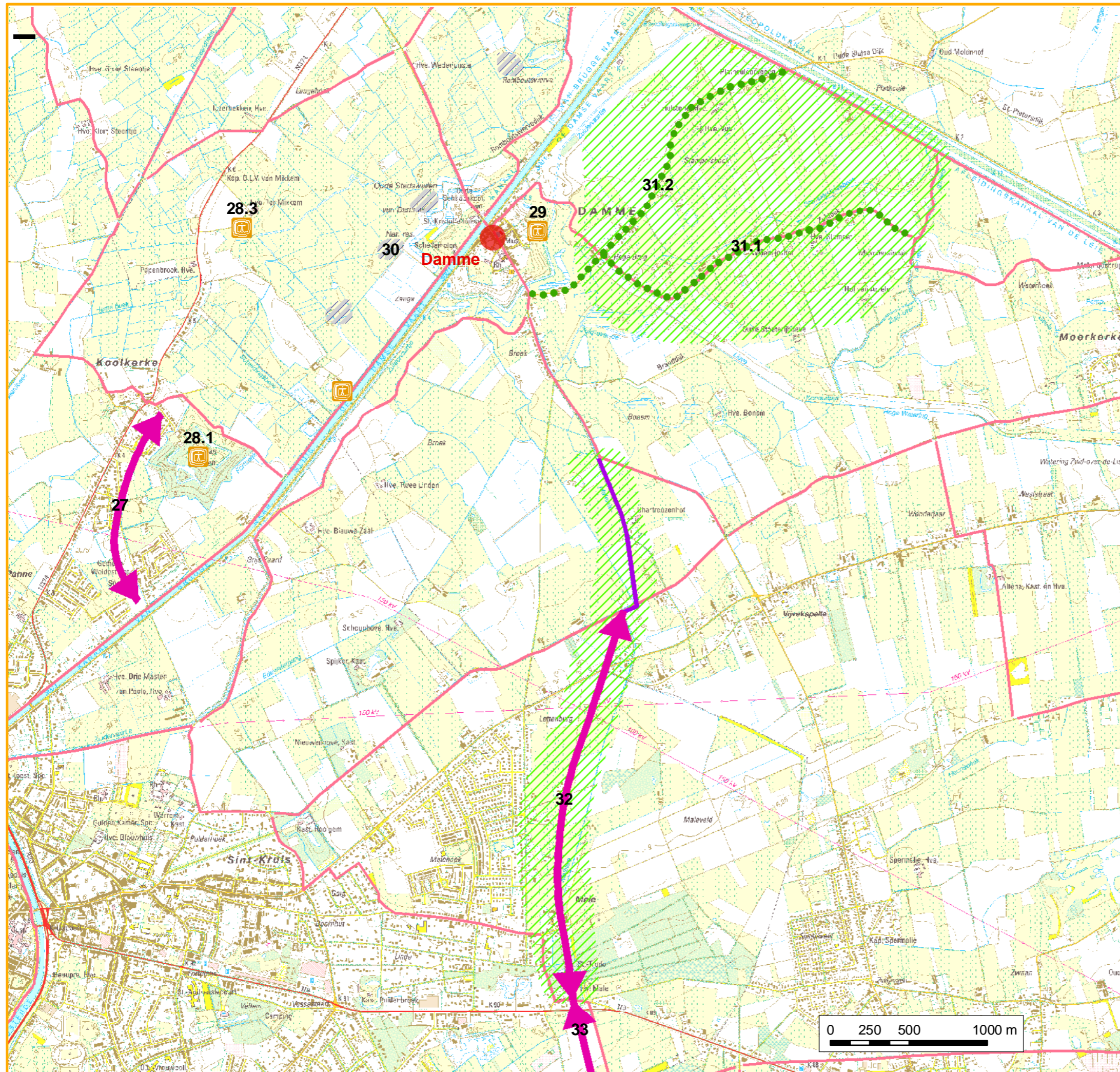
-  Kernen
-  bestaand fietsnetwerk
-  te onderzoeken fietslink
-  refgem
- Fietspaden**
-  Te verbeteren pad
-  Inrichten pad langs bestaande weg
-  In te richten nieuwe verbinding (te onderzoeken)
- Landschapsherstel**
-  lijnvormig
-  verspreide elementen
-  inrichting meersengebied
-  natuurtechnische ingrepen
-  saneren kreek
- Andere**
-  verbinding Meersbeek
-  gezondheidspad
-  Herstel historische Brug
-  Fort consolideren
-  inrichting doorsteek
-  Opheffen collector
-  Herinrichting Kruispunt
-  Onderbreken doorgang
-  Consolideren archeologische site
-  Nieuwe brug

Bron:
 Digitale versie van topografische kaart 1/10.000,
 raster, kleur, NGI, opname 1991-2005
 (GIS-Vlaanderen)


aangemaakt op 12/11/2008, SVS



Kaart 11
 Fietslink Damme - Rijkevelde



Legende

-  Kernen
-  bestaand fietsnetwerk
-  te onderzoeken fietslink
- Fietspaden**
-  Te verbeteren pad
-  Inrichten pad langs bestaande weg
-  In te richten nieuwe verbinding (te onderzoeken)
- Landschapsherstel**
-  lijnvormig
-  verspreide elementen
-  inrichting meersengebied
-  natuurtechnische ingrepen
- Andere**
-  verbinding Meersbeek
-  gezondheidspad
-  Herstel historische Brug
-  Fort consolideren
-  inrichting doorsteek
-  Opheffen collector
-  Herinrichting Kruispunt
-  Onderbreken doorgang
-  Consolideren archeologische site
-  Nieuwe brug

Bron:
 Digitale versie van topografische kaart 1/10.000,
 raster, kleur, NGI, opname 1991-2005
 (GIS-Vlaanderen)

aangemaakt op 12/11/2008, SVS

