

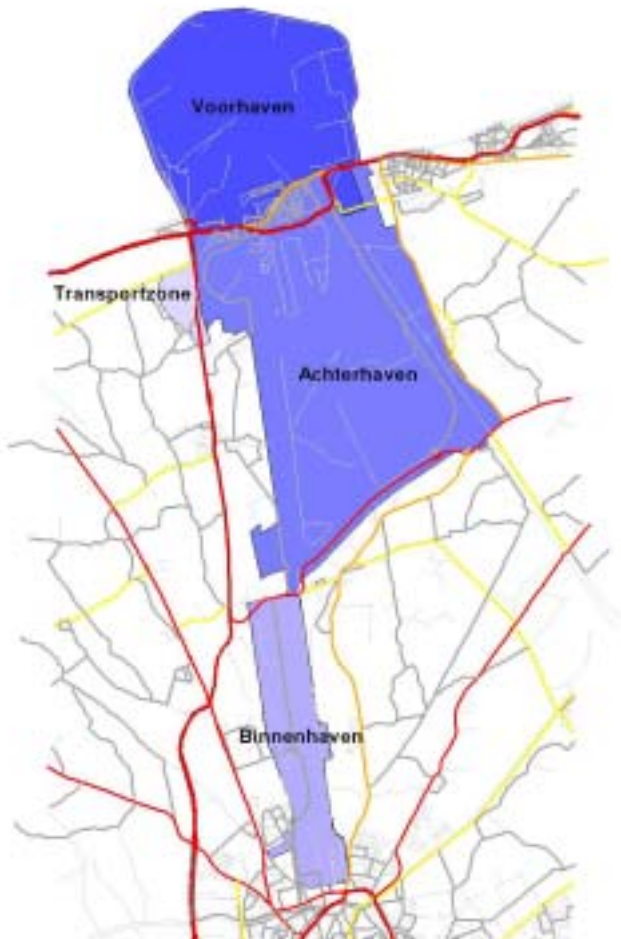
AFWEGINGSKADER BRUGSE BINNENHAVEN

NOTA OPGESTELD DOOR WES OP 28 FEBRUARI 2003
GEACTUALISEERD NA BESPREKING IN DE PLANGROEP

27 OKTOBER 2003

1. SITUERING VAN DE BRUGSE BINNENHAVEN

De 'Brugse Binnenhaven' is het geheel van industriegebieden ten oosten en ten westen van het Bouwdewijnkanaal enerzijds en tussen 'Herdersbrug' in het noorden en de ring rond Brugge in het zuiden anderzijds. De binnenhaven is ongeveer 467 ha groot. Tot deze zone reken we in deze analyse dus ook de bedrijventerreinen gekend als Herdersbrug – watergebonden en Herderbrug – niet-watergebonden, en de terreinen ten oosten van het Boudewijnkanaal, langsheen de Coiseaukaai.



Het bedrijventerrein Herdersbrug (watergebonden en niet-watergebonden) - Brugge is in het noorden begrensd door Herdersbrug en in het zuiden door de terreinen langsheen het Nijverheidsdok. De Pathoekeweg loopt dwars doorheen het terrein van zuid naar noord. Deze weg scheidt het terrein Herdersbrug-watergebonden (79 ha) en Herdersbrug-niet-watergebonden (150 ha). Aansluitend bij dit laatste terrein ligt in het zuiden een zone 'Vaartstraat' (10,7 ha) genoemd, het betreft de Philipsvestiging¹.

De Pathoekeweg verzorgt de ontsluiting van de bedrijvenkavels (erftoegang) op de terreinen 'Herdersbrug watergebonden' en verzamelt het verkeer naar de noordelijke aansluiting op de N31 via de op vandaag gedeeltelijk en voorlopig aangelegde AX. Een deel van de bedrijfskavels op Herdersbrug 'niet-watergebonden' wordt bediend met een interne verdeelweg.

¹ Het grootste deel van dit gebouw staat leeg en wordt te koop aangeboden (stand van zaken ?)

Het grootste deel van het **industrialgebied Herdersbrug** is in gebruik en is bestemd voor milieubelastende industrieën, dit wil zeggen industrieën met activiteiten van die omvang, aard en/of gevaar dat het niet mogelijk is door het nemen van maatregelen alle milieuhinder of gevaar in de ruime zin van het woord binnen de grenzen van het bedrijfsterrein te houden. De terreinen ten oosten van de Pathoekeweg sluiten aan bij het Boudewijnkanaal maar het watergebonden karakter is er beperkt. Een kenmerkende watergebonden activiteit is de bulkbehandelaar Nieuwpoortse Handelsmaatschappij. De nog niet aangesneden terreinen hebben duidelijk potenties voor watergebonden terreinen.

Binnen dit gebied is aan de Pathoekeweg ook de Brandweerkazerne van de stad Brugge gevestigd en de STEG-elektriciteitscentrale van Electrabel. Een beperkt deel van dit gebied, namelijk ten zuiden van de Kolvestraat (de Peraltastraat), is bestemd voor kleine en middelgrote ondernemingen (KMO). Een groot bedrijf is Philips Industrial met meer dan 600 werknemers.

De landschappelijke inpassing van de terreinen langs het kanaal is beperkt. De landschappelijke structuur van het bedrijventerrein is versterkt door een kenmerkende rij windturbines.

De zone van het **Nijverheids- en Handelsdok** (ook wel de Oude Achterhaven genoemd) is bestemd voor milieubelastende industrieën, voor onschadelijke en ongevaarlijke nijverheid en stapelplaatsen. Gezien de ligging aan de uiteinden van het Boudewijnkanaal is deze zone geschikt voor watergebonden bedrijven. Deze zone is via het Boudewijnkanaal, het Verbindingsdok en de zeesluis (P. Vandammasluis) toegankelijk voor zeeschepen tot 10.000 ton. De Verbindingsluis (aan de Sint-Pieterskaai) biedt toegang tot het kanaal Oostende-Gent. Het kanaal naar Oostende is toegankelijk voor schepen tot 2.000 ton. Het kanaal naar Gent is in principe toegankelijk voor schepen van 1.350 ton. Op het kanaal stellen zich evenwel een reeks beperkingen.

De dokken en de kaaien langs het zuidelijk deel van het Boudewijnkanaal worden gebruikt voor de overslag van kleine bulk, stukgoed, geraffineerde olie, zand en grint. De belangrijkste behandelaars zijn Seaport Shipping and Trading en de Agence Maritime Minne. Op de oostelijke kades van het Boudewijnkanaal bevindt zich de zand- en grintterminal van de Alzagri. Watergebonden activiteiten zijn onder andere de Betoncentrale Hanson en de betoncentrale van Readymix, de Brugse Scheepssloperij nv, Fonteynebrandstoffen, ...

In het zuidelijk gedeelte van de **L. Coiseaukaai** komen tevens een aantal stedelijke diensten voor (politie, cultuur-entrepot, deel van B291). Deze terreinen die vroeger tot de concessie van de MBZ behoren werden terug in gebruik gegeven aan de stad Brugge. De stad Brugge wenst hier stedelijke functies te lokaliseren die omwille van hun aard geen plaats kunnen toegekend worden in het stedelijk weefsel (jongerenruiven, nacht- en weekendparking voor vrachtwagens, enz.). Beide dokken zijn ontsloten via de ring (R30). De ruime omgeving van het Nijverheids- en Handelsdok is een vrij gemengd bedrijventerrein met veel niet-watergebonden activiteiten. De uitloper naar de Laconiastraat is geen zuiver industrialgebied: er bevinden zich slechts een tiental bedrijven die niet watergebonden zijn waaronder de VDAB en enkele diensten van de stad Brugge (gebouwdienst, wegendienst en dienst feesten). Om reden van dit feitelijk ruimtegebruik en de hieraan verbonden ontwikkelingsmogelijkheden van het gebied werd voor dit gebied een BPA opgemaakt (**BPA Vaartstraat**, goedgekeurd bij Besluit van de Vlaamse regering, dd. 15.11.1999) waarbij het gebied een multifunctioneel karakter werd toegewezen.

De overige terreinen tussen de L. Coiseaukaai en het Boudewijnkanaal worden ingenomen door verschillende activiteiten (waaronder de zeescouts) en enkele bedrijven die aangewezen zijn op vervoer over water (schrootbedrijf, zandwinningsbedrijf, annex betoncentrale). De landschappelijke inpassing van het laatste bedrijf is beperkt. Het bedrijf heeft in het kader van een bijzonder plan van aanleg een uitbreiding gekregen aan de oostelijke zijde van de L. Coiseaukaai. Daardoor is er een feitelijke uitbreiding in het poldergebied ter hoogte van het gehucht Kruisabele. De L. Coiseaukaai verzamelt het verkeer naar het noorden (AX) en het zuiden (ring).

2. RUIMTEGEBRUIK IN DE BRUGSE BINNENHAVEN

2.1. Ruimtegebruik: globaal beeld

In de inventaris van het ruimtegebruik in de haven van Brugge-Zeebrugge (WES, december 2002) wordt het ruimtegebruik in volgende delen beschreven.

▪ Noordelijke Binnenhaven

De noordelijke binnenhaven omvat de terreinen die ten noorden van de terreinen van Philips zijn gelegen zowel ten oost als ten westen van het Boudewijnkanaal. De terreinen ten westen van het kanaal zijn ook gekend als 'Herdersbrug'.

Het merendeel van de terreinen ten westen van het kanaal is verkocht. De terreinen ten oosten van het kanaal zijn overwegend in concessie gegeven. In de noordelijke binnenhaven was er eind 2002 ongeveer 36 ha vrij en bouwrijp. Op de verkochte terreinen is er ongeveer 43 ha interne reserve. 7 ha verkochte terreinen liggen nog volledig braak.

▪ Zuidelijke Binnenhaven

We hanteren hier de afspraak dat we de zuidelijke binnenhaven omschrijven als het gebied ten zuiden van de terreinen van Philips.

In deze zone zijn heel wat meer terreinen in concessie gegeven (13 ha) dan in de noordelijke binnenhaven. Ongeveer 89 ha werd verkocht. Van de terreinen in concessie is er nagenoeg niets onbenut (0,2 ha). Binnen de verkochte gronden lag er in december 2002 nog ongeveer 14,4 ha interne reserve. Er zijn geen verkochte terreinen die nog volledig onbenut zijn. In de zuidelijke binnenhaven was er op hetzelfde ogenblik nog 5,2 ha vrij en bouwrijp.

2.2. Ruimtegebruik op watergebonden terreinen

In het kader van deze afwegingsnota is deze analyse van het ruimtegebruik verder gedifferentieerd voor de watergebonden terreinen.

In de zone van Herdersbrug - watergebonden zijn nog 19 ha terreinen als vrij en bouwrijp aan te duiden, daarnaast kunnen we 21 ha benoemen als interne reserves. Dit maakt dat de intrinsieke reserves van dit gebied, om ontwikkeling op te vangen, ongeveer 40 ha uitmaken (van de in totaal 76 ha).

De terreinen ten oosten van het Boudewijnkanaal, ontsloten door de Coiseaukaai, hebben nog 4 ha vrijliggende en bouwrijpe terreinen (ten opzichte van een totaal van 19 ha). 1 ha is in optie gegeven.

In de terreinen rondom het Handels- en Nijverheidsdok (met een totale oppervlakte van 113 ha) is 4 ha vrijliggend en bouwrijp, 1 ha in optie en kunnen 14 ha gerekend worden tot de interne reserves. Dit maakt samen een intrinsieke reserve van 20 ha voor de opvang van economische reserve.

Concluderend stellen we vast dat in het bedrijventerrein 'Herdersbrug watergebonden' en de L. Coiseaukaai nog een aanzienlijke voorraad gronden gelegen zijn langs het Boudewijnkanaal die ofwel onmiddellijk beschikbaar zijn ofwel slechts na een beleidstussenkomst op de markt kunnen beschikbaar gesteld worden. Naast de potentie als vestigingsplaats voor havengebonden activiteiten vormen deze terreinen in het Brugse de laatste overgebleven strategische opties voor de vestiging van water(transport)gebonden.

Ter hoogte van het Nijverheids- en Handelsdok zijn eveneens heel wat terreinen aanwezig die onbenut of onderbenut zijn. Rondom de entrepot en aan weerszijden van het zuidelijke gedeelte van de L. Coiseaukaai is er een cluster van dergelijke terreinen. Zoals opgemerkt zijn deze terreinen door de stad Brugge aangewezen voor stedelijke functies.

2.3 Evolutie van het ruimtegebruik (1994-2002)

In het kader van de opmaak van het voorstel van afbakening van het regionaalstedelijk gebied werd nagegaan hoe de grondverkopen op de terreinen Herdersbrug watergebonden en Herdersbrug niet-watergebonden de feitelijke 'aard' van de activiteiten hebben bepaald.

Uit deze gegevens blijkt dat sedert 1 januari 1994 op het terrein Herdersbrug niet-watergebonden ongeveer 42,70 ha werd verkocht aan bedrijven. Daarnaast werd ongeveer 4,70 ha bedrijfsterreinen teruggekocht door de beheerder (wvi).

Van deze terreinen werd ongeveer 35,70 ha, of de overgrote meerderheid, verkocht aan bedrijven die door hun aard duidelijk 'niet-maritiemgebonden' zijn. Uitgegaan wordt dat de terreinen Herdersbrug niet-watergebonden uiteraard geen vestigingsplaats zijn voor havenactiviteiten. Maar hier is bedoeld dat deze activiteiten noch havengebonden noch havenondersteunend zijn¹. Van de verkochte terreinen kan ongeveer 1 ha met meer duidelijkheid toegewezen worden aan havenondersteunende terreinen en de bedrijven gevestigd op de overige 6 ha is er een vermoeden van een havenondersteunend karakter.

¹ In het zeehavengebied onderscheiden we haven-, havengebonden en havenondersteunende activiteiten. De **havenactiviteiten** betreffen deze activiteiten die water- en kadegebonden zijn en die per zeeschip of kustvaarder (schepen van meer dan 2.000 ton) bereikbaar zijn (activiteiten in eerste lijn ten opzichte van de kade-infrastructuur). Naar hun lokalisatie stellen deze activiteiten hoge eisen ten aanzien van de nautische toegang (deepsea-activiteiten).

Daarnaast is er in het zeehavengebied ook plaats voor **havengebonden activiteiten** zoals logistieke en distributieactiviteiten (inclusief VAL) die verbonden zijn (door het behandelde product of goed) met de eerste activiteit (activiteiten in tweede lijn ten opzichte van de kade-infrastructuur). Het kan ook activiteiten betreffen die indirect gebruikmaken van de overslagfaciliteiten en daardoor niet gebonden zijn aan lokalisatie nabij de kade- of pontoninfrastructuur. Havengebonden activiteiten zijn ook activiteiten die onder de noemer industriële activiteiten vallen maar wel gerelateerd zijn aan de overslagfunctie (zoals postponed manufacturing).

Tenslotte zijn er bepaalde delen van het binnen het zeehavengebied, hoofdzakelijk in delen die niet water- of kadegebonden zijn ook activiteiten gevestigd worden die **havenondersteunend** werken ten aanzien van de havenactiviteiten. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn voor bepaalde delen van de Brugse binnenhaven. Ook de transportzone is een dergelijk terrein. Onder havenondersteunende activiteiten kunnen we activiteiten verstaan die nog een voldoende band hebben met het zeehavengebied. Het zijn bedrijven die op hun terreinen minstens een groot deel van hun oppervlakte benutten voor dergelijke activiteiten. Dit betreft bijvoorbeeld bedrijven die op afstand gebruik maken van de kaaimuren (met een apart transport van goederen en een kaaimuur). Of het zijn bedrijven die relaties onderhouden met haven- en havengebonden activiteiten zoals: gerichte toeleverings- of verwerkingsbedrijven; distributie – en logistieke bedrijven die niet exclusief voor de zeehaven werken; specifieke dienstverlening aan haven- en havengebonden activiteiten (vrachtwagenwasstraten; tankcleaning, herstel en verkoop van scheepsapparatuur, ..).

Van de 5,7 ha verkochte terreinen op Herdersbrug watergebonden is de maritieme aard eveneens vermoedelijk.

Tabel

Overzicht van de terreinreserves in de Brugse binnenhaven per deelgebied (dec. 2002)

| | Binnenhaven | | Herdersbrug | | Herdersbrug water | | Coiseaukaai | | Zuidelijke binnenhaven | |
|--------------------------|-------------|--------------|--------------|--------------|-------------------|--------------|-------------|--------------|------------------------|--------------|
| | (ha) | (%) | (ha) | (%) | (ha) | (%) | (ha) | (%) | (ha) | (%) |
| Benut | | | | | | | | | | |
| In eigendom (verkocht) | 194,6 | 41,6 | 76,9 | 63,3 | 39,0 | 50,0 | 4,1 | 21,4 | 75,1 | 66,1 |
| Overige (berm, , ...) | 11,0 | 2,4 | | | | | | | | |
| Dienstenzone | 5,7 | 1,2 | | | | | 2,0 | 10,4 | 4,0 | 3,5 |
| In optie | | | | | | | | | | |
| In concessie | 22 | 4,8 | | | | | 8 | 41,9 | 14,0 | 12,3 |
| Infrastructuur | 125,0 | 26,7 | | | | | | | | |
| Onbenut | | | | | | | | | | |
| In optie | 2,1 | 0,4 | | | | | 1,1 | 5,8 | 0,9 | 0,8 |
| Dienstenzone | 1,3 | 0,3 | | | | | | | 1,3 | 1,1 |
| Vrij en bouwrijp | 41,0 | 8,8 | 14,7 | 12,1 | 18,5 | 23,7 | 3,9 | 20,3 | 4,1 | 3,6 |
| Verkocht (volledig vrij) | 7,2 | 1,5 | 7,2 | 5,9 | | | | | | |
| Interne reserve | 57,5 | 12,3 | 22,6 | 18,6 | 20,5 | 26,3 | | | 14,4 | 12,7 |
| Vrij en niet bouwrijp | | | | | | | | | | |
| Totaal | 467 | 100,0 | 121,4 | 100,0 | 78,0 | 100,0 | 19,1 | 100,0 | 113,8 | 100,0 |

3. ECONOMISCHE ACTIVITEITEN IN DE BRUGSE BINNENHAVEN

De activiteiten in de Brugse binnenhaven zijn van een heel andere aard dan deze in de voor- en achterhaven. Zo komen in de binnenhaven geen ro-ro, geen visserij, geen auto's of passagiers voor. Volgende bespreking handelt over de totaliteit van het gebied (water- en niet-watergebonden terreinen).

Volgende opdeling wordt vooropgesteld:

- 1 woningen, recreatie, opleiding (zonevreemde activiteiten)
- 2 afvalverwerking
- 3 kleinhandel, winkel, verkoop, kleinverhuur
- 4 bouwonderneming, drukkerij, schrijnwerkerij, garage, loodgieter,...
- 5 diensten
- 6 productie, verwerking
- 7 transport
- 8 opslag, overslag
- 9 groothandel
- 10 te weinig informatie om een aard van activiteit toe te kennen
- 20 leegstand, onbenut

De analyse heeft betrekking op het geheel van de terreinen, Brugse binnenhaven genoemd, zoals omschreven in paragraaf 1.

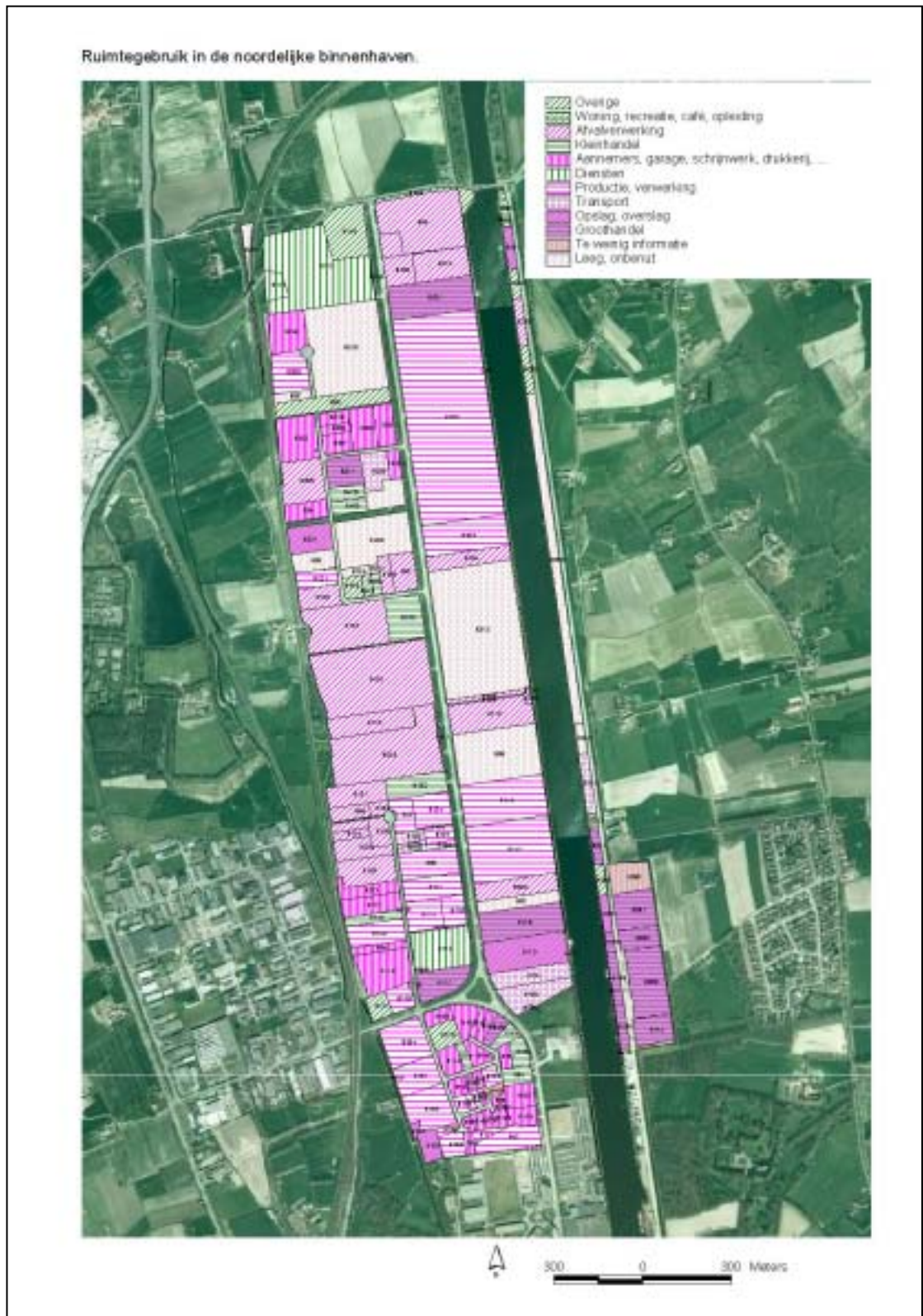
| Code | Oppervlakte | Procentuele verdeling |
|--|--------------|-----------------------|
| Infrastructuur (code 0) | 7 | 2,5 |
| Woningen, recreatie, opleiding (zonevreemde activiteiten) (code 1) | 6,7 | 2,4 |
| Afvalverwerking (code 2) | 55,7 | 19,8 |
| Kleinhandel, winkel, verkoop, kleinverhuur (code 3) | 11,3 | 4,0 |
| Bouwonderneming, drukkerij, schrijnwerkerij, garage, loodgieter,... (code 4) | 29,1 | 10,4 |
| Diensten (code 5) | 13,1 | 4,7 |
| Productie, verwerking (code 6) | 92,4 | 32,9 |
| Transport (code 7) | 10 | 3,6 |
| Opslag, overslag (code 8) | 16,9 | 6,0 |
| Groothandel (code 9) | 34,5 | 12,3 |
| Te weinig informatie om een aard van activiteit toe te kennen (code 10) | 1,6 | 0,6 |
| Leegstand, onbenut (code 20) | 2,5 | 0,9 |
| Totaal | 280,8 | 100,0 |

De belangrijkste activiteiten in de binnenhaven zijn productie en verwerking. Ongeveer 1/3 van de verkochte en in concessie gegeven terreinen worden voor deze activiteiten aangewend. Andere belangrijke activiteiten in de binnenhaven zijn afvalverwerking (20%) en groothandel (12%). Opslag- en overslagactiviteiten nemen slechts ongeveer 6% van de uitgegeven terreinen in de binnenhaven voor haar rekening.

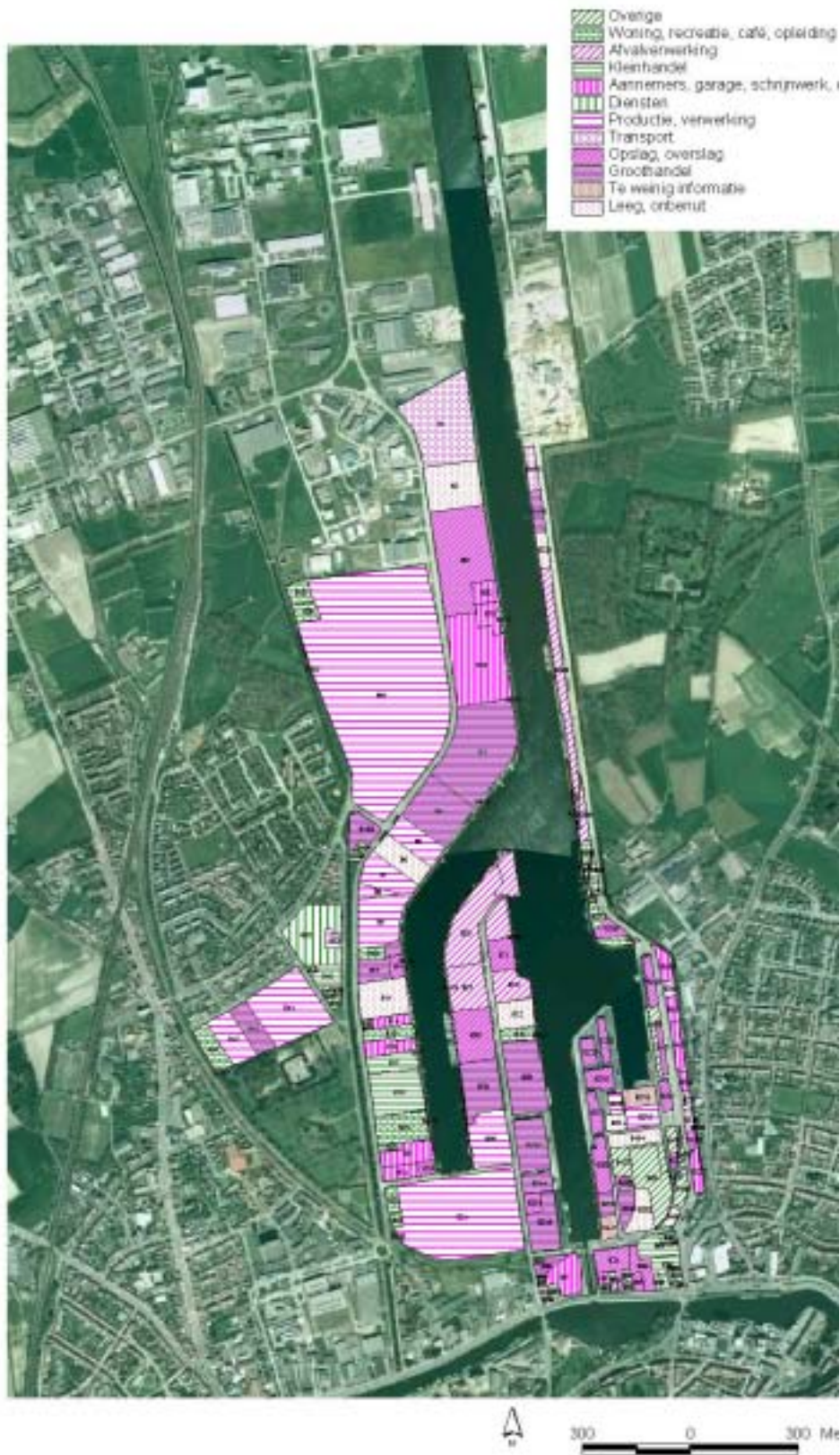
Ongeveer 1/5 van de activiteiten in de binnenhaven zijn activiteiten die voorkomen op klassieke (gemengde regionale) bedrijventerreinen (industriegebieden en KMO-zone).

Het zeehavengebonden karakter van deze activiteiten wordt verder onderzocht in de volgende paragraaf. Deze analyse beperkt zich tot activiteiten die gelegen zijn op terreinen die palen aan de waterinfrastructuur. Dit betekent dat het terrein 'Herdersbrug niet-watergebonden' niet in deze analyse betrokken werd.

Kaart
Bedrijven in de Brugse Binnenhaven volgens type activiteit



Ruimtegebruik in de zuidelijke binnenhaven.



4. ZEEHAVENGEBONDEN ACTIVITEITEN

Een meer gedetailleerde inventaris en bevraging geven inzicht in de reële afhankelijkheid van bedrijven ten aanzien van het goederentransport per zeeschip.

Volgens een mededeling van de MBZ verwerkt het Boudewijnkanaal op jaarbasis tussen **1,75 en 2 miljoen ton goederen** (vooral bouwmaterialen). Het betreft de aanvoer vanuit zee naar de Brugse binnenhaven (en omgekeerd) met zeeschepen die een tonmaat hebben tot maximaal 10.000 dwt. Uitgedrukt in aantal scheepsbewegingen betreft het 700 à 800 bewegingen per jaar of gemiddeld tussen 2 en 3 scheepsbewegingen per dag¹.

Het betreft hier in hoofdzaak grind- en zandschepen van meestal 1.500 à 3.000 ton. Schepen van 10.000 ton doen de Binnenhaven zelden of zo goed als nooit aan.

Tabel

Lijst met de havenbedrijven die, volgens gegevens van de MBZ, voor hun activiteiten afhankelijk zijn van de nautische toegankelijkheid (zeeschepen) van de binnenhaven

| | | | |
|------------------|--------------------------------------|--|--------|
| B226 | Marpos | Havenontvangstinstallatie (afvalverzameling) | 0,5 ha |
| B229, B230, B427 | Seaport Shipping and Trading | Opslagbedrijf | 0,1 ha |
| B232 | Beveco | Groothandel in turf en potgrond | 1,2 ha |
| B237 | De Loof | Groothandel in bouwmaterialen | 0,3 ha |
| B241 | De Tavernier | Groothandel in brandstoffen | 0,4 ha |
| B242 | Gruwez | Transport | 0,6 ha |
| B244 | Interbeton | Betoncentrale | 0,4 ha |
| B248, B276 | MBZ | Havenbestuur | 0,8 ha |
| B249 | Kolen Tomar | Groothandel kolen | 1,1 ha |
| B251 | Verstichel | Overslagbedrijf | 0,5 ha |
| B258, B261, B262 | Readymix Belgium | Betoncentrale | 2,9 ha |
| B259 | Alzagri | Bouwmaterialen | 0,5 ha |
| B265, B266 | Brugse Scheepssloperij | Recuperatiebedrijf | 1,9 ha |
| B275 | Longueville Zeebrugge | Scheepsherstel | 0,5 ha |
| B277, B280 | Minne Agence Maritime | Opslagbedrijf | 0,9 ha |
| B278, B279 | Seaport Shipping | Opslagbedrijf | 0,8 ha |
| B25, B26 | Belgische Onttinningsfabriek | Recuperatiebedrijf | 3,5 ha |
| B27 | Max Van Biervliet & Zoon | Recuperatie | 1,4 ha |
| B28 | A. Blomme & Zoon | Opslag en transport | 1,6 ha |
| B29 | Veevoeders Huys | Vervaardiging en groothandel mengvoeders | 2,1 ha |
| B71 | Wybo | Houtopslag | 0,6 ha |
| B73 | Haeck Jan | Recuperatie | 0,8 ha |
| B76 | Noordtank | Overslagbedrijf | 0,3 ha |
| B77 | Traen Gebr. | Handel in brandstoffen | 0,7 ha |
| B101 | Nieuwpoortse Handelsmaatschappij (a) | Groothandel in bouwmaterialen | 3,3 ha |
| B179 | Gupafa | Overslagbedrijf | 2,9 ha |
| B269 | Fonteyne Brandstoffen | Overslagbedrijf | 0,3 ha |
| B281 | Total | Opslag petroleum | 0,3 ha |
| B455 | Deso Petrol nv Brandstof | Handel in petroleumproducten | 0,4 ha |
| B456 | Channel Care Transport | Transportbedrijf | 0,4 ha |

(a) Volgens een mededeling is de bulkhandelaar 'Nieuwpoortse Handelsmaatschappij' op zoek naar gronden in de achterhaven.

Andere watergebonden activiteiten zijn

| | | |
|------------------|---------------------------|--------------------|
| B234, B406 | Brugse Trim- en Roeiclub | Recreatie (0,3 ha) |
| B267, B268, B271 | Brugse Zeil- en Yachtclub | Recreatie (0,4 ha) |

¹ Een beweging is een passage in één richting doorheen het Boudewijnkanaal. Eén bediening door een zeeschip van een activiteit in de Brugse Binnenhaven brengt dus normaaliter 2 scheepsbewegingen met zich mee.

Kaart

Havenbedrijven die, volgens gegevens van de MBZ, voor hun activiteiten afhankelijk zijn van de nautische toegankelijkheid (zeeschepen) van de binnenhaven (maritiem gebonden activiteiten dit wil zeggen activiteiten die zeeschip gebonden zijn).



Maritiemgebonden activiteiten op percelen die langs het water zijn gelegen in de zuidelijke binnenhaven.



De totale tewerkstelling van deze bedrijfsvestigingen wordt geraamd op **100 à 150 werknemers** (gegevens RSZ).

De meeste bedrijven die afhankelijk zijn van de nautische toegankelijkheid van de Brugse binnenhaven behoren tot volgende sectoren:

- opslag, transport, distributie, groothandel (de voornaamste goederen zijn bouwmaterialen, hout en brandstoffen);
- recuperatie van diverse materialen.

5. VASTSTELLINGEN UIT DE PLANNINGSCONTEXT

Voor de bedrijvenzone Herdersbrug wordt in het voorontwerp van gemeentelijk ruimtelijk structuurplan de ontwikkeling als een gemengd regionaal bedrijventerrein aangehouden. Hierbij wordt het 'gedeeltelijk' watergebonden karakter vermeld. Dit geldt eveneens voor de terreinen handels- en nijverheidsdok. Men stelt ook voor om de terreinen van watergebonden bedrijven die vrijkomen uitsluitend ter beschikking te stellen van nieuwe watergebonden bedrijven. De Stad Brugge opteert om een deel van het terrein Herdersbrug voor te behouden en in te richten voor kleinere ambachtelijke bedrijven.

De terreinbeheerder van het bedrijventerrein Herdersbrug (de wvi) onderzoekt op vraag van Stad Brugge een verkaveling voor de verkoop als KMO-terreinen voor het terrein 'B213', een terrein gelegen langs het Boudewijnkanaal. Deze vraag is vooral ingegeven door het gebrek aan beschikbare KMO-terreinen in de stad Brugge.

Voor het 'Inrichten en ontwikkelen van een KMO-bedrijvenpark door wvi' werd op 26 augustus 2003 een stedenbouwkundig attest nr. 2 afgeleverd met gunstig advies van ROHM West-Vlaanderen, onder de volgende voorwaarden:

- de stedenbouwkundige voorschriften van het bpa zijn van toepassing;
- de bestemming van de percelen dient voorbehouden voor kleine milieubelastende bedrijven met uitsluiting van handel;
- de watergebonden bestemming voor de strook langs het kanaal dient gevrijwaard
- ...

Het voorontwerp van gemeentelijk ruimtelijk structuurplan van de Stad Brugge kiest voor de omgeving van de 'Entrepot' voor stedelijke functies. Zoals al vermeld is betreft het gronden die teruggenomen werden uit de concessie van de MBZ (in de inventaris van het ruimtegebruik, WES januari 2003, is deze zone aangegeven als 'Dienstzone').

6. BEHEER

Volgens het havendecreet is het geheel van de terreinen die in paragraaf 1 beschreven is als de Brugse binnenhaven gelegen binnen de afbakening van het havengebied volgens het havendecreet (2 maart 1999).

Uit bovenstaande analyse van het gebruik en beheer van het gebied van de Brugse binnenhaven is duidelijk geworden dat naast het gebrek aan een overwegend watergebonden karakter van de economische activiteiten ook het beheer van de terreinen niet overwegend in handen is van het havenbedrijf. De MBZ heeft van de stad Brugge concessies verworven, enerzijds rondom het Handelsdok en Nijverheidsdok en anderzijds langsheen de L. Coiseaukaai. De terreinen Herdersbrug (water- en niet-watergebonden) worden beheerd door de intercommunale wvi.

7. AFWEGINGSELEMENTEN

▪ **Aanleg van de AX**

De aanleg van de hoofdweg AX (zie ontwerp-streefbeeld AX, WES in opdracht van AWW, 2002) vereist een overweging van de aard van de kruising van het Boudewijnkanaal, meer bepaald de keuze tussen een tunnel of vaste brug.

De aanleg van een vaste brug vereist minstens een vrije doorvaart van ongeveer 9,60 m. Bij deze vrije doorvaart is er garantie dat een binnenvaartcontainerschip met een stapeling van vier containers de brug onderdoor kan varen. De aanleg van een vaste brug betekent wel dat zeeschepen met hogere vrije doorvaartvereisten deze barrière, indien gekozen wordt voor een vaste brug, niet voorbij kunnen. De aanleg van een ophaalbrug wordt door AROHM niet aanbevolen omwille van de categorisering van deze weg als hoofdweg. De mobiliteitscel (departement LIN) wijst op het probleem met de verkeersveiligheid van een ophaalbrug bij een hoofdweg. Hierbij wordt gewezen op het beleid inzake de hoofdwegen (cf. de opwaardering van de N49) dat erop gericht is conflictsituaties te vermijden. Precies 'toevallig' oponthoud kan voor bijzonder gevaarlijke situaties zorgen. Deze elementen moeten zeker in de afweging betrokken worden. Daarnaast wijst de mobiliteitscel op het feit dat bij het ophalen van de brug voldoende 'opvangcapaciteit' moet voorzien worden. Aan de zijde van de N31 lijkt dit niet evident. Tenslotte kan het te verwachten oponthoud aanleiding geven tot ongewenst sluitverkeer. AWW geeft aan dat de aard van de kruising van het Boudewijnkanaal niet bepalend is voor de verdeling van het verkeer van en naar de haven. De afdeling Vlaamse Nautische Autoriteit (AWZ) vermoedt dat bij een kosten-batenanalyse een beweegbare brug als 'beste' oplossing uit de bus kan komen. De aanleg van een tunnel vereist een hoge meerkost.

▪ **Behoud van de nautische toegankelijkheid**

De MBZ verduidelijkt dat het in stand houden van de nautische toegankelijkheid van de Brugse binnenhaven het significant geïnvesteerde volume valoriseert (historische investeringskost). Dit bevat volgende elementen:

- 1.600 meter kaaimuren (niet volledig in gebruik);
- uitrusting op de laad- en loskaaien (elektriciteit, verharding, kranen, ...), wat geraamd wordt op bijna 250 à 500 EUR/lopende meter;
- diverse bedrijfsgebouwen en loodsen;
- vroegere herlokalisatie van de oude achterhaven naar de binnenhaven (het betreft activiteiten die vroeger gelegen waren achter de Visartsluis).

De MBZ verduidelijkt dat het wegvallen van de nautische toegankelijkheid van de Brugse binnenhaven leidt tot:

- een herlokalisatie van de maritiemgebonden bedrijven in de binnenhaven, wellicht naar de achterhaven (hetgeen niet alleen een kost vertegenwoordigt, maar eveneens andere ontwikkelingen in de achterhaven zou afremmen);
- het wegvallen van een belangrijke route voor occasionele transporten en voor de aanvoer van materialen met het oog op herstel en onderhoud van haveninfrastructuur.

Het openhouden van de nautische toegankelijkheid betekent hoe dan ook dat de mate van investering in deze toegankelijkheid een streven naar een hoger zeehavengebonden karakter van de activiteiten in de Brugse binnenhaven met zich meebrengt. Het openhouden van de nautische toegankelijkheid op lange termijn betekent ook dat, onafhankelijk van andere afwegingselementen of randvoorwaarden, voor de agrarische gebieden ten oosten van de L. Coiseaukaai een potentie als zeehaventerreinen blijvend tot de mogelijkheden kan behoren, hoewel alle afwegingen tot op heden dit ontwikkelingsperspectief niet ondersteunen. Een blijvende investering in de nautische toegankelijkheid van het gebied ten zuiden van de Herdersbrug kan de druk op de beperkte terreinmogelijkheden langsheen de L. Coiseaukaai vergroten. De situatie ter hoogte van de betoncentrale 'Readymix Belgium' is daarvan een getuige.

▪ **Complementariteit met de achterhaven**

De rol als zeehavengebied kan in verdere complementariteit met de achterhaven bekeken worden. Bepaalde havengebonden activiteiten die, onder meer door vestigingseisen of ruimteconcurrentie, geen plaats kunnen toegewezen worden kunnen gelokaliseerd worden in de Brugse binnenhaven. Dit heeft het voordeel dat in de achterhaven ruimte wordt vrijgehouden voor activiteiten die door hun ruimtevrage en kwaliteitseisen een locatie vereisen in de achterhaven.

Het is ook zo dat bij de ontwikkeling van het strategisch haveninfrastructuurproject bestaande activiteiten ter hoogte van het Prins Filipdok en Oud Ferrydok een andere locatie toegewezen moeten krijgen. De Brugse binnenhaven biedt voor deze activiteiten, omwille van de ruimtelijke typologie, een alternatief.

Het is anderzijds ook zo dat, cf. opmerking in supra, als aan de Brugse binnenhaven de bestaande nautische toegankelijkheid niet langer kan verleend worden, bepaalde havengebonden activiteiten gedwongen worden hun vestiging in de haven van Brugge-Zeebrugge te sluiten of te verhuizen naar de achterhaven. Dit geeft een verder concurrentie om de ruimte in de achterhaven. Evenwel dient in dit perspectief ook de complementariteit met andere Vlaamse havens bekeken te worden.

▪ **Strategische watergebonden terreinen**

De grote vrijliggende terreinen langsheen het Boudewijnkanaal zijn de laatste strategische opties voor zeehaven of watertransportgebonden bedrijvigheid in de regio Brugge. Het vrijgeven van deze opties voor niet-watergebonden KMO-ontwikkeling zou betekenen dat er in de toekomst voor bedrijven die een watertransportgebonden locatie zoeken geen plaats meer is in het Brugse.

Indien gekozen wordt om de nautische toegankelijkheid van de Brugse binnenhaven niet te behouden dan blijft de optie belangrijk om de watertransportgebonden potenties van het gebied te behouden en te ontwikkelen. Intrinsiek spreken we hier over een gebied met een multimodaal karakter (waterweg, weg en spoorweg). De druk om deze watergebonden terreinen aan te snijden voor niet-watergebonden economische activiteiten zal moeten weggenomen worden door het aanbodbeleid inzake gemengde regionale terreinen in het regionaalstedelijk gebied Brugge.

▪ **Stedelijke ontwikkelingspotenties 'omgeving Entrepot'**

De omgeving van de 'entrepot' heeft potenties voor diverse ontwikkelingen: een meer gemengde ontwikkeling die aansluit bij de ontwikkeling van het stedelijk gebied of een aanscherping van ofwel het water- of havengebonden karakter en/of potenties voor logistieke en distributieontwikkeling aansluitend bij de haven.

▪ **Aandacht voor reconversie**

De omgeving van het schiereiland tussen het handels- en nijverheidsdok vraagt omwille van de rommelige inrichting en het weinig hoogwaardige en weinig intensieve ruimtegebruik een grondige herinrichting en reconversie. De vraag is of de herinrichting zeehaven- of watergebonden moet zijn of juist niet. Hoe dan ook zal een meer rendabele en intensievere aanwending van deze terreinen een belangrijke investering vergen, ook als gekozen wordt voor een niet-watergebonden activiteit

De watergebonden aanwending van het geheel van de bedrijventerreinen rond het handels- en nijverheidsdok en op de westelijke oever van het Boudewijnkanaal (gedeelte ten zuiden van de Philipsvestiging) is gehypothekeerd door de grondverkopen aan niet-watergebonden bedrijvigheid. Investerings in het openhouden van de nautische toegankelijkheid geven daardoor slechts een beperkt rendement, tenzij een grootschalige herinkoopoperatie wordt opgezet over de duur van de planperiode. Op deze wijze kan op lange termijn het gebied 'als geheel' dan toch optimaal worden benut voor watertransportgebonden activiteiten.

Ook distributie en logistieke activiteiten gebonden aan het multimodaal karakter van de zone kunnen ontwikkeld worden.

▪ **De aard van de activiteiten**

Voor de **zone Herdersbrug - niet-watergebonden** merken we op dat niet tegenstaande de opname van dit gebied in het havengebied (cfr. havendrecreet) het gebied nauwelijks tot geen havengebonden of havenondersteunend karakter vertoont. De aldaar gevestigde bedrijven en de recent verkochte bedrijfskavels onderstrepen deze vaststelling. Ook de verdere verkaveling van de bedrijfsgronden geven niet aan dat deze tendens omgekeerd wordt.

De ruimtelijke nabijheid van de zeehaven en de waterinfrastructuur hebben nauwelijks doorgewerkt in de typologie van bedrijven. Hoogstens zijn enkele bedrijven ondersteunend naar de zeehaven toe. De vraag is of dit voldoende argumenten aanlevert om dit gebied blijvend bij de zeehaven op te nemen. Opname in het zeehavengebied zou immers moeten doorwerken in het vestigingsbeleid. De historische aard van het gebied, het verkavelings- en toewijzingsbeleid van de terreinbeheerder, en de verbondenheid met de economische structuur van het regionaalstedelijk gebied geven aan dat dit om tal van redenen niet mogelijk is. Dit gebied heeft dus alle kenmerken van een gemengd regionaal bedrijventerrein van een regionaalstedelijk gebied. Deze zone wordt ook niet beheerd door het havenbedrijf.

Wat hierboven beschreven is voor de zone Herdersbrug - niet-watergebonden is gedeeltelijk ook waar voor **de zone Herdersbrug - watergebonden**. Het historisch vestigingsbeleid heeft er eveneens voor gezorgd dat zich in dit gebied tal van niet watergebonden activiteiten hebben gevestigd. Dit gebied heeft door zijn zeehavengebonden en vooral watergebonden activiteiten een eerder haven- of havenondersteunend karakter. Met havenkarakter bedoelen we het intrinsieke gebruik van deze zone voor kadegebonden activiteiten die aangewezen zijn op het transport per zeeschip. Met havenondersteunend karakter is aangegeven dat hier ook bedrijven gevestigd zijn die niet direct kadegebonden overslagactiviteiten betreffen maar wel ondersteunend werken voor andere havenactiviteiten (bijvoorbeeld transportbedrijven, scheepsonderhouds- en herstellingsbedrijven).

8. LEEMTEN IN KENNIS EN VERDER ONDERZOEK (AFWEGING)

Volgende elementen dienen bij voorkeur nog aangereikt te worden om het afwegingskader te vervolledigen. Op dat ogenblik zijn op het niveau van het strategisch plan de elementen van afweging aangegeven:

- overzicht van de gebruikte delen en de toestand van de kaaimuren;
- actuele ruimte vraag naar zeehavengebonden terreinen in de Brugse binnenhaven;
- de mate waarin de individuele bedrijfsactiviteiten 'werkelijk' afhankelijk zijn van het transport per zeeschip en hieruit volgend de mate waarin deze activiteiten ook per binnenvaartschip kunnen bediend worden.
- de inschatting van de ruimte vraag in de achterhaven indien de 'werkelijk maritiem gebonden bedrijven' worden geherlokaliseerd in de achterhaven;
- de haalbaarheid van een 'beweegbare brug' op de AX;
- inzicht in de strategische opties van de maritiem gebonden activiteiten (bedrijfsenquête);
- de verdeling in type zeeschepen die van het zeekanaal gebruik maken;
- de mogelijkheden van bediening door coasters (tot 3.000 ton) bij de bouw van een vaste brug met een vrij doorvaarthoogte van 9,60 of 10,40 m

Ten aanzien van de definitieve keuze betreffende de nautische toegankelijkheid zal het havenbedrijf samen met AWW een kosten-batenanalyse uitvoeren rekening houdend met:

- de kosten van een AX met brug (beweegbaar of vast) of met een tunnel (twee varianten volgens ontwerp streefbeeld AX);
- de kostprijs om **hetzij** de bestaande havengebonden activiteiten te verplaatsen wanneer in de toekomst de nautische toegankelijkheid niet wordt gegarandeerd, **hetzij** een herinkoop en reconversiebeleid te voeren ten voordele van een zeehavengebonden ontwikkeling wanneer de nautische toegankelijkheid wel wordt behouden;
- de kosten voor het terug inkopen van gronden in de binnenhaven in functie van het actief streven naar een meer zeehavengebonden, zeehavenondersteunend en/of watergebonden karakter;
- de berekening van de nog niet afgeschreven investeringen in de binnenhaven (met inbegrip van de overheidsinfrastructuur en de bedrijfsinvesteringen).

WES



Baron Ruzetteleaan 33
B-8310 ASSEBROEK-BRUGGE
tel. + 32 50 36 71 36
fax + 32 50 36 31 86
www.wes.be
info@wes.be