



WEGWIJZERS HERONTWIKKELING VOEDSELHUB



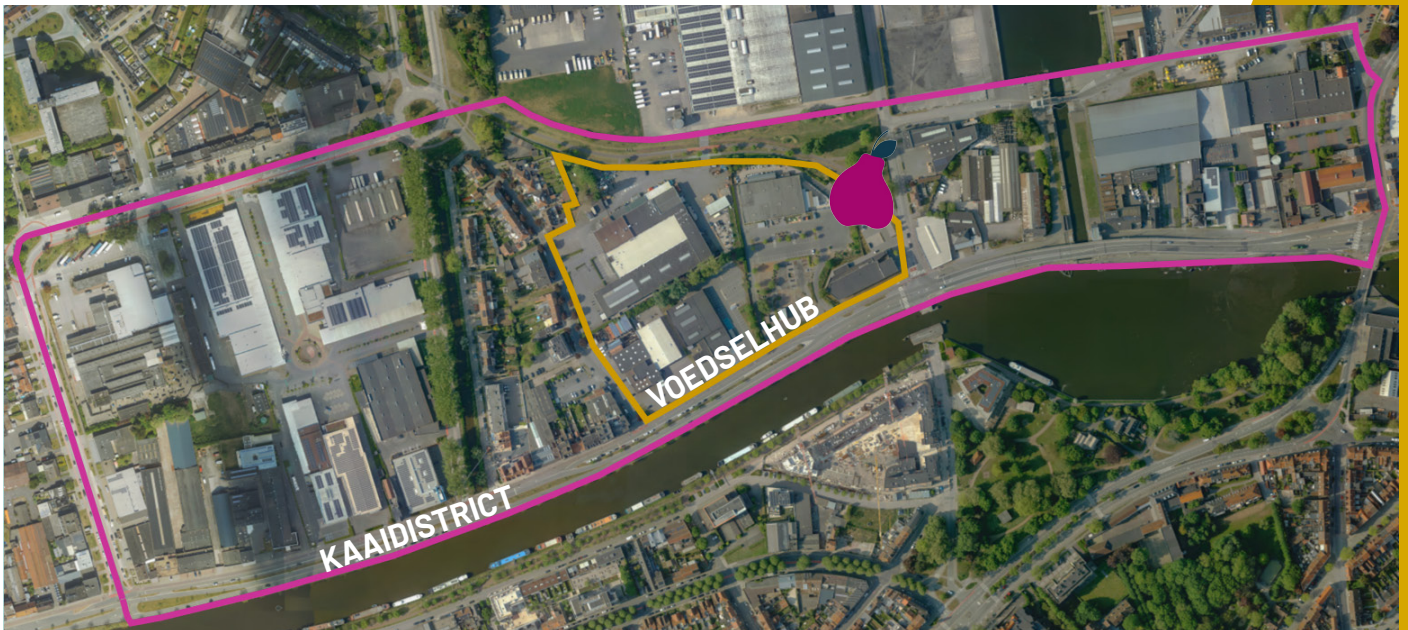
INLEIDING

Deze nota is richtinggevend voor de verdere ontwikkeling van de voedselhub. De voedselhub is gesitueerd tussen de Krakeleweg en de Sint-Pietersgroenestraat. Noordelijk is de zone afgebakend door de fietssnelweg F31 (het Spinnerijpad) en ten zuiden door de Sint-Pieterskaai (R30).

In de voedselhub is er plaats voor stadslandbouw en bedrijven die bezig zijn rond voedselvoorziening in de stad. Een verzameling van bedrijven gericht op gezonde voeding met een korte keten tussen productie en verdeling geeft de voedselhub een sterke identiteit. Denk aan voedselproductie, allerlei logistieke systemen voor slimme beleving en de verbinding met de haven.



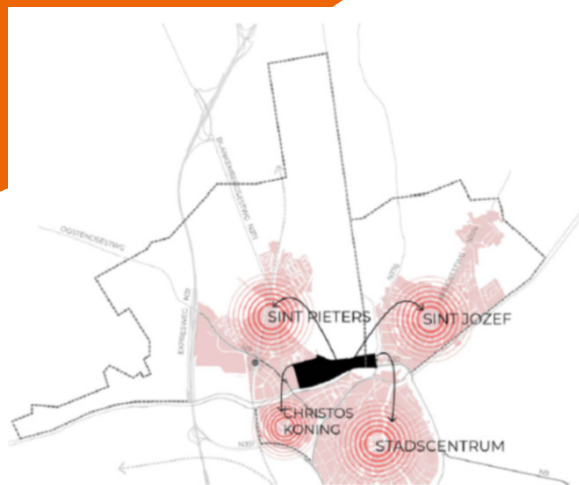
Figuur 1: Luchtfoto met aanduiding voedselhub met verbinding opslag Horeca Totaal in Jacob van Arteveldestraat.



Figuur 2: Luchtfoto met aanduiding voedselhub in relatie met het Kaaidistrict en zijn omgeving.

Het belang van de zone in zijn regionale context wordt in de conceptstudie van het Kaaidistrict duidelijk geïllustreerd met onderstaande figuren. Bij de herontwikkeling is het dus belangrijk ook

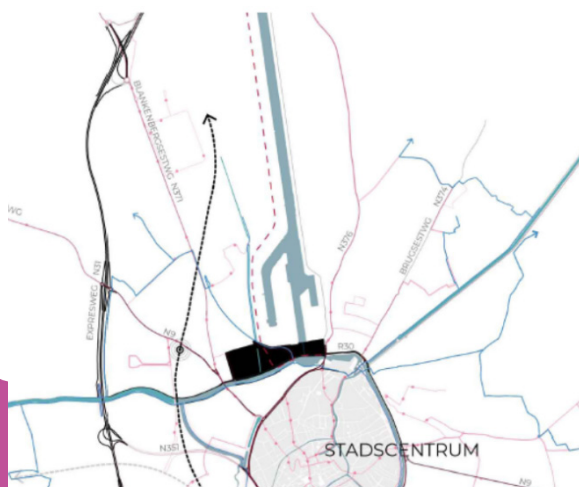
buiten de contouren van het projectgebied te kijken en zich volledig in te bedden in zijn omgeving en de toekomstige bestemming.



Figuur: Verbindende rol tussen woonwijken



Figuur: Missing link in een stadsbrede groenstructuur



Figuur: Schakel tussen bovenlokale en lokale netwerken



Figuur: Verknoping stad en haven

Figuur 3: Regionale positionering van het Kaaidistrict (ref. Conceptstudie)

JURIDISCH KADER

Onderstaande beleidskaders worden illustratief meegegeven en zijn niet limitatief voor de ontwikkeling.

RUIMTELIJKE BELEIDSPANNEN;

Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP): Afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge - specifiek regionaal bedrijventerrein voor kleinhandel en kantoren in het deelgebied Sint-Pieterskaai

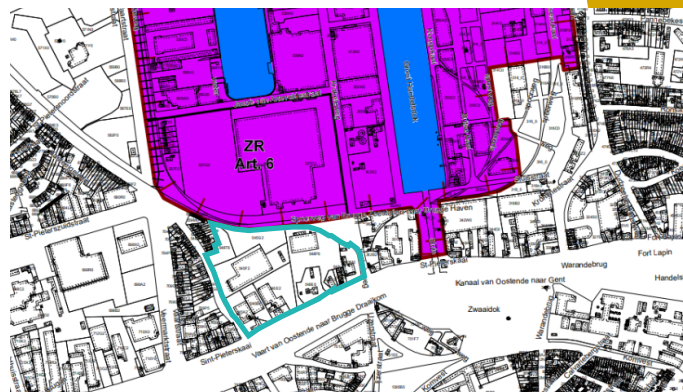
De zone voor de voedselhub ligt volledig binnen de plancontour van het GRUP. De voorschriften hiervan zijn nog steeds van kracht en blijven leidend ten opzichte van beleidsmatig gewenste ontwikkelingen. Een wijziging hierop is bijgevolg juridisch niet sluitend. Groothandel is volgens het GRUP niet vergunbaar. Indien een uitbreiding buiten het bestaande perceel van Horeca Totaal wordt aangevraagd, zal het afleveren van een omgevingsvergunning pas mogelijk zijn na de goedkeuring van het RUP Kaaidistrict.



Figuur 4: uittreksel van het gewestelijk RUP 'afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge - specifiek regionaal bedrijventerrein voor kleinhandel en kantoren in het deelgebied Sint-Pieterskaai' (BVR 20/12/2013) met afbakening voedselhub

Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan: Afbakening Zeehavengebied Zeebrugge

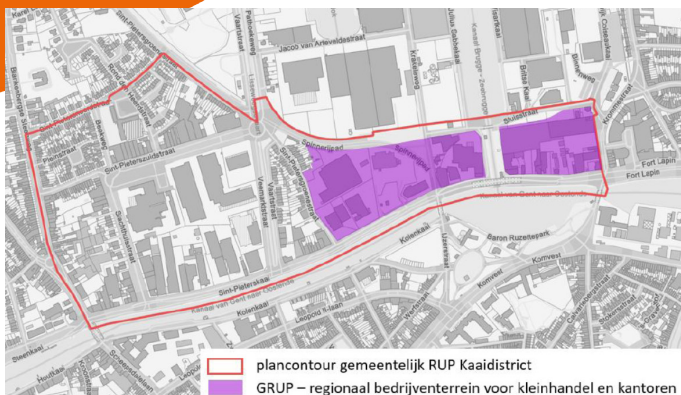
De voedselhub grenst aan het GRUP Zeehavengebied Zeebrugge. Dit illustreert het belang van een goed nabuurschap met de haven en de mogelijkheden tot koppelkansen in het kader van distributie via de haven. Daarnaast brengt de ligging van het gebied ook enkele bezorgdheden met zich mee, zoals geluidsoverlast en fijnstof afkomstig van de bestaande havenactiviteiten. Deze aandachtspunten dienen in de verdere planvorming te worden meegenomen. Daarbij is aanvullend onderzoek nodig naar de mogelijke neveneffecten van geluid en fijnstof afkomstig van de havenactiviteiten.



Figuur 5: GRUP; Afbakening Zeehavengebied Zeebrugge met afbakening voedselhub

RUP – Kaaidistrict

De Stad Brugge werkt momenteel aan de opmaak van het Ruimtelijk Uitvoeringsplan (RUP) Kaaidistrict, dat het bestaande GRUP zal opheffen. Binnen dit RUP worden de conceptstudie Kaaidistrict en de mobiliteitsstudie verder verfijnd. De oplevering van het RUP is gepland tegen eind 2027. Het voorlopig vastgestelde plangebied wordt weergegeven in onderstaande figuur.



Figuur 6: Deel van gemeentelijk RUP Kaaidistrict in overlap met het gewestelijk RUP 'afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge - specifiek regionaal bedrijventerrein voor kleinhandel en kantoren in het deelgebied Sint-Pieterskaai' (BVR 20/12/2013)

ANDERE RELEVANTE BELEIDSPANNEN EN STUDIES;

Conceptstudie Stadsvernieuwingsproject Kaaidistrict

De conceptstudie voor het Kaaidistrict werd bekrachtigd door het College van Burgemeester en Schepenen als een Beleidsmatig Gewenste Ontwikkeling in 2022. De conceptstudie kan teruggevonden worden via deze link; www.brugge.be/kaaidistrict

Mobiliteitsstudie (MOBER) Kaaidistrict

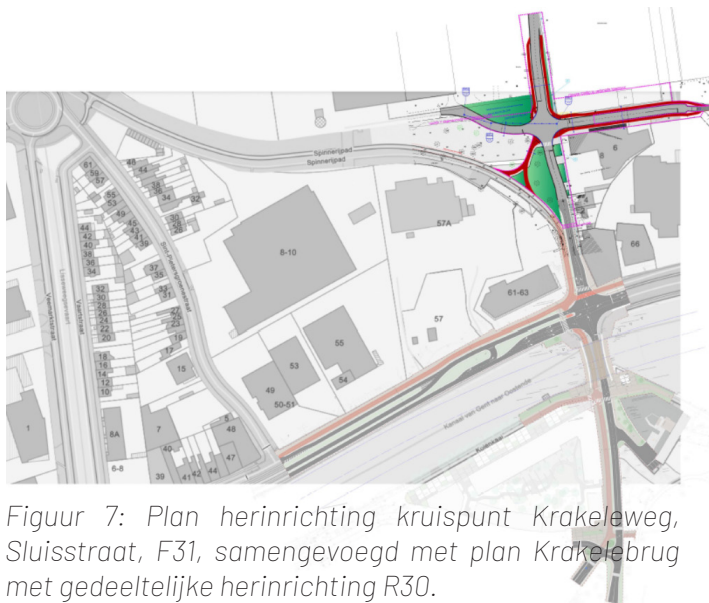
Het College van Burgemeester en Schepenen keurde deze mobiliteitsstudie goed op 9 oktober 2023. De mobiliteitsstudie kan teruggevonden worden via deze link; www.brugge.be/kaaidistrict

Studie Krakeleweg

In kader van de aanpak van de gevaarlijk punten (in het plangebied gaat het over de kruispunten Krakeleweg x R30 en Krakeleweg x Sluisstraat) en de indiening van fietsfondsdossiers werd in 2020-2021 een studie opgemaakt (door Arcadis) waarin voor het wegsegment Krakelebrug – Krakeleweg (van R30 tot en met Sluisstraat) een visie is uitgewerkt om de verkeersveiligheid te verhogen en om de F30-F31-F310 te integreren. Dit resulteerde in een vereenvoudiging van de complexe verkeerssituatie (conceptueel – zie onderstaande figuur) door o.a. het realiseren van een dubbelrichtingsfietspad aan de westzijde van de Krakeleweg tot aan de Sluisstraat en een herinrichting van het kruispunt Krakeleweg x Sluisstraat (inclusief VRI-regeling, met F31).

Studie Krakelebrug met gedeeltelijke herinrichting Sint-Pieterskaai t.h.v. Dovy keukens en Gamma.

De studie rond de Krakelebrug werd nog niet afgerond, de finale plannen worden doorgegeven vanaf we deze ter beschikking hebben.



Figuur 7: Plan herinrichting kruispunt Kraakelweg, Sluisstraat, F31, samengevoegd met plan Kraakelbrug met gedeeltelijke herinrichting R30.

Beleidsplan Ruimte Brugge (BRB)

Het Kaaidistrict is één van de aangeduide “transformatieplekken” waar veel kansen liggen om de strategische visie uit het BRB “in geconcentreerde vorm” te realiseren richting 2035. Daarnaast wordt ingezet op actieve projectregie voor het volledige gebied. In dit kader werd het stadsatelier opgericht, met als doel projectontwikkelaars te ondersteunen tijdens het transformatieproces.

Klimaatplan 2030 (wordt momenteel herzien naar Strategisch Energie- en Klimaatplan)

In juni 2020 ondertekende de Stad Brugge het burgemeestersconvenant. Hiermee engageerde Brugge zich om tegen 2030 de lokale uitstoot van broeikasgassen (CO₂) met bijna de helft (-49% t.o.v. 2011) te verminderen. Tegen 2050 wil Brugge volledig klimaatneutraal zijn en géén netto CO₂ uitstoot meer hebben.

Brugs Beleidsprogramma 2025-2030

Binnen het Beleidsprogramma zijn meerdere werkkamers uitgewerkt. Hieronder worden enkele relevante elementen met betrekking tot herontwikkeling toegelicht. Er wordt steeds in overleg met de betrokken stadsdiensten en schepenen nagegaan hoe deze elementen geïntegreerd kunnen worden in lopende en toekomstige projecten. Het volledige Beleidsprogramma is raadpleegbaar via volgende link:

[Beleidsprogramma 2025 – Stad Brugge \(PDF\)](#)

Bij nieuwe bouwprojecten of verkavelingen van tien of meer wooneenheden geldt de verplichting voor bouwheren of verkavelaars om een bepaald percentage sociale woningen of sociale kavels te realiseren.

De precieze invulling hiervan is afhankelijk van de lokale behoefte en de aard van het project.

De stad ontwikkelt een eigen Brugs model voor betaalbaar wonen, afgestemd op de lokale context. Via gerichte samenwerkingen en innovatieve financieringsmodellen wordt gestreefd naar een duurzaam en haalbaar systeem dat leidt tot een verhoogd aanbod aan betaalbare woningen.

Daarnaast wordt ingezet op diverse en alternatieve woonvormen, zoals co-housing, kangoeroewonen, zorgwonen en coöperatief wonen. Ook wordt het ontwikkelen van kleinere wooneenheden aangemoedigd. Collectieve voorzieningen zoals gedeelde tuinen, terrassen en logeerkamers worden actief gepromoot, met als doel de woonkosten te verlagen en het wonen toegankelijker te maken, in het bijzonder voor alleenstaanden en kleine huishoudens.

MASTERPLAN - CHARETTE-PERIODE

MASTERPLAN

Voor de opmaak van een visie op perceelsniveau vragen we een intensieve samenwerking met de omliggende percelen binnen de voedselhub. Een masterplan op schaal van het bouwblok zal grotere kansen en meerwaarde brengen voor zowel de projectontwikkelaar als de toekomstige ruimtelijke kwaliteit van de site en de volledige voedselhub. Om een project te beoordelen dient het project dus ingebed te worden in zijn ruimtelijke context en dient een visie te worden ontwikkeld over de perceelsgrenzen heen.

CHARETTE-PERIODE

Als stad zijn we in het bijzonder voorstander van een masterplan co-creatief opgemaakt in de vorm van een charette-periode.

Een charette-periode is een gezamenlijke brainstorm gedurende een afgebakend tijdsbestek waarbij er naar een gedragen visie wordt toegewerkt voor de gehele voedselhub. In deze intensieve periode van planning en ontwerp een visie opgebouwd voor het volledige bouwblok. De begeleiding van de charetteperiode kan gebeuren door een externe moderator. Voor, tijdens en na de charetteperiode voorziet de stad als begeleiding terugkoppelmomenten en stadsateliers. Vooraf werden door de stad, in de vorm van 'wegwijzers', de ontwikkelingsprincipes vastgelegd.

De stad wenst hiermee een open dialoog aan te gaan met de ontwikkelaars en architecten van het volledige bouwblok, om in een beperkte periode een gedragen masterplan voor het bouwblok te bekomen. De ambities van de stad om het toekomstbeeld, dat in de conceptstudie geschetst werd, tot uitvoering te

brengen, liggen daarbij hoog. We willen door middel van een intensieve samenwerking met het studieteam en de wegwijzers de perceelsoverschrijdende werking voor het bouwblok in de voedselhub hierbij nogmaals onderlijnen.

De stad wil incentives aanbieden voor een kwalitatieve, vernieuwende en toekomstgerichte ontwikkeling waar meer mogelijk is door samen te werken en door plannen intensief op elkaar af te stemmen. Samen met de eigenaars en architecten wil de stad een constructief co-creatief traject doorlopen dat zowel tijdswinst als een belangrijke meerwaarde oplevert voor alle partijen.

De stad maakt hiervoor wegwijzers op die de richting moeten aangeven. De inbreng en aanvullingen van de eigenaars en architecten op deze wegwijzers worden samen met het stadsatelier ter harte genomen en in onderling overleg aangepast om zo een onderbouwd document te bekomen waarin alle partijen zich kunnen vinden en een duurzame basis vormen voor verdere afstemming van de plannen. Binnen dit kader hoopt de stad tegemoet te komen aan de ideeën en voorstellen van de eigenaars, zodat er co-creatief een door het stadsatelier gedragen project kan worden voorgelegd aan het college van burgemeester en schepenen.

De kwaliteitscriteria uit de conceptstudie en de mobiliteitsstudie blijven nog altijd het uitgangspunt. In het volgende hoofdstuk worden de aandachtspunten, waar de stad een hoog ambitieniveau oplegt, opgelijst en verder verrijnd.

PARTICIPATIEF ONTWERPPROCES

Voor de inbedding van het project in zijn omgeving is het ook van belang een goede verstandhouding op te bouwen met de directe omgeving en buurt. De strategische positionering nabij de haven werd eerder al benadrukt en er wordt dan ook verwacht dat er een intensief samenwerkingstraject met de haven wordt opgestart. Verder zal een nieuwe ontwikkeling ook invloed hebben op de omliggende woonkorrel, langs de Sint-Pietersgroenestraat en de Vaartstraat. Bij de herontwikkeling van het stadsdeel wordt van ontwikkelaars verwacht dat zij een participatief ontwerpproces opzetten. Dit betekent dat omwonenden, lokale ondernemers en andere belanghebbenden vanaf de start van het ontwerpproces actief worden betrokken. Er wordt geïdentificeerd welke noden de buurt heeft en hoe het project op een positieve manier bijdraagt aan de wijk waarin het zich nestelt. De stad kan hierbij faciliteren en netwerken aanspreken.

WEGWIJZERS BOUWBLOK VOEDSELHUB

WEGWIJZER 1: EEN GOEDE VERHOUDING TUSSEN BEBOUWING EN OPEN RUIMTE

Bebouwing

Zuinig en meervoudig ruimtegebruik, inclusief activatie van de daken op uiteenlopende manieren: van volwaardige privatieve buitenruimte tot een gemeenschappelijk sportdak, voedseldaken in functie van een klimaatbestendig project. Binnen het RUP-Kaaidistrict dat nu in opmaak is wordt een Project MER opgemaakt. Daarin zal worden bestudeerd hoe ver voedselproductie in de buitenruimte overeenstemt met de ligging van de voedselhub naast de haven in verhouding met de luchtkwaliteit. Echter zal de detailleringsgraad slechts op niveau van het RUP zijn en worden de effecten summier besproken. We raden dus aan om een grondige analyse op te maken indien er sprake is van voedselproductie.

Ruimtelijke (woon-, leef-, werk- en verblijfs-) kwaliteit en mobiliteit zijn belangrijke indicatoren, afgestemd op de directe omgeving zoals de F31 (fietsnelweg of Spinnerijpad), ringweg (te ontwikkelen als "stadsboulevard" met achteruitbouwlijn), de woonkorrel langs de Sint-Pietersgroenestraat, de haven en de handelsactiviteiten. In goed nabuurschap met de omliggende economische activiteiten moeten de juiste keuzes gemaakt worden op vlak van functies, plan lay-out en inrichting van de (semi)-publieke ruimte.

De bouwhoogte wordt afgestemd op de stedelijke omgeving:

- Langs de Sint-Pieterskaai zijn variërende bouwhoogtes van 3 à 5 bouwlagen (definitie standaardhoogte, zie gemeentelijke

stedenbouwkundige verordening) mogelijk, en dit in verhouding met de infrastructuur van de R30 en het kanaal. Zo wordt er een stedelijk beeld langs de ring gecreëerd. Een achteruitbouwlijn van 8 meter t.o.v. de rooilijn wordt standaard gevraagd door Agentschap Wegen en Verkeer en creëert verder ook een goede buffer naar de stadsboulevard om toekomstig een aangepast wegprofiel in te passen.

- Langs de Sint-Pietersgroenestraat moet de bouwhoogte in verhouding zijn met het bestaande straatbeeld en de overzijde van de straat en omliggende woningen. Er moet een harmonische overgang gevormd worden. Het GRUP voorziet een groenbuffer tussen de handelsactiviteiten en de bestaande woningen. Afhankelijk van het type ontwikkeling dient deze ook mee opgenomen te worden.
- In tweede orde zijn accenten tot 30m mogelijk. De hoogteaccenten dienen in verhouding te staan tot de overige volumes zowel binnen het perceel, het wijdere bouwblok alsook de omgeving. Hoogteaccenten dienen gemotiveerd te worden via een visuele impactstudie en/of HIA.

Er wordt onderzocht hoe een bovengrondse verbinding tussen de Horeca Totaal winkel, en het distributiecentrum ten noorden van de voedselhub voor een veiligere transportverbinding kan zorgen over de F31 (Spinnerijpad).

Parkeergebouwen/bouwlagen dienen herbestembaar te zijn.

Open ruimte

Minimaal 40% open, onbebouwd en onverharde ruimte op maaiveldniveau in het bouwblok wordt nagestreefd, waarbij een hoogkwalitatief omgevingsontwerp voorop staat. De ondergrondse constructies, zoals parkings en putten, tellen mee als verharding en worden maximaal onder bebouwing en verharding voorzien.

De open ruimte dient in grote mate aaneengesloten ruimte te zijn (minimaliseren restruimtes), indien mogelijk publiek toegankelijk en met link naar de bestaande open ruimte.

Kwalitatieve bruikbare buitenruimte:

- Optimale verblijfskwaliteit zoals voldoende grote terrassen bij wooneenheden, aangename verblijfszones voor alle leeftijden, integreren van een traag netwerk aansluitend bij de omgeving.
- Private zones aan wooneenheden versus publiek toegankelijke zones in privaat eigendom.

Kwaliteitsvolle inrichting van de ruimte voor water (minimaal in regel met de hemelwaterverordening), zonder gebruik van de open ruimte te hypothekeren. Het hemelwater wordt op buurniveau bekeken.

Verhardingen zijn te beperken tot het strikt noodzakelijke.

Groen heeft een vooraanstaande plaats in het project onder de vorm van stadslandbouw, woongroen, groene gevels, groendaken, nestgelegenheden, natuur-

inclusief bouwen, de 3-30-300 norm, kortom waar de natuur wordt geïntegreerd in het gebouw en het bouwblok.

Gemeenschappelijk groen in volle grond, aangevuld met een blauwgroen netwerk.

WEGWIJZER 2: MOBILITEIT

De gekozen programma-mix moet volledig passen in het breder mobiliteitskader (mobiliteitsstudie en daarbij horende dynamische roadmap) van het Kaaidistrict, zowel naar ontsluiting als naar mobiliteitsmanagement. We kiezen voor een geïntegreerd mobiliteitsconcept voor heel het bouwblok waarin zoveel mogelijk wordt ingezet op de modal shift:

- De hoofdontsluiting voor gemotoriseerd verkeer gebeurt via de Sint-Pieterskaai (rechts-in/rechts-uit). De ontsluiting van de site moet op bouwblokniveau worden bekeken zodanig dat het aantal ontsluitingen tot een minimum wordt herleid. Detoekomstige ontsluitingen worden op masterplanniveau bekeken voor de gehele voedselhub. Tijdens het ontwerpproces wordt er afgestemd met Agentschap Wegen en Verkeer.
 - De voedselhub wordt maximaal geïntegreerd in zijn omgeving door middel van fijnmazige trage netwerkverbindingen.
 - Binnen het bouwblok dient de route voor gemotoriseerd verkeer met gezamenlijk laden en lossen tot een minimum herleid te worden. Alle personenwagens rijden via een gebundelde inrit naar de parkeervoorzieningen. Bezoekende fietsers vinden bovengronds plaats in logisch gepositioneerde fietsenstallingen. De verschillende routes voor alle modi worden duidelijk weergegeven in de plannen. De opstelzones en route voor hulpdiensten zullen mee het binnengebied bepalen.
 - Het kruisen van de stromen zacht verkeer en gemotoriseerd verkeer moet zoveel mogelijk vermeden worden.
 - De parkeerdruk voor bewoners wordt op eigen terrein opgevangen door middel van complementair gebruik van parkeerplaatsen (bewoners/bezoekers/werknemers), een gedifferentieerd aanbod aan deelvoertuigen (cargobike, personenwagen, bestelwagen), en uitgewerkt parkeermanagement (rotatief beheer, smart city). Het uitbreiden van de blauwe zone is niet ondenkbaar. Parkeren op het huidige openbaar domein zal niet mogelijk zijn.
- Het parkeren voor bezoekers gebeurt geclusterd, (half) ondergronds of in (gedeelde) parkeergebouwen. Zo ontstaat een aangenaam binnengebied.
 - De mobiliteitsstudie werd opgesteld op basis van het programma uit de conceptstudie en vormt een belangrijk instrument om richting te geven aan de mogelijke ontwikkeling van de site. Belangrijk hierbij is dat niet de oppervlaktes, die opgenomen zijn in de mobiliteitsstudie, bepalend zijn, maar wel de verkeersgeneratie die een ontwikkeling met zich meebrengt. De draagkracht van het verkeerssysteem – en in het bijzonder de impact op kruispunten en hoofdstructuren – vormt hierbij de toetssteen. Het is dus cruciaal om de werkelijke verkeersproductie per functie goed in kaart te brengen. De druk op het mobiliteitssysteem moet steeds onderbouwd worden met een mobiliteitsstudie die afgestemd is op én in relatie staat tot de mobiliteitsstudie van de stad. Gedeelde circulatieruimtes zoals inrit voor de (half)ondergrondse parking en een zone voor deelwagens en -fietsen.
 - Kwalitatieve en overdekte fietsenstallingen.
 - Eén of meerdere afvalstraatjes op een goede locatie voor het volledige bouwblok: een logische en veilige inplanting die geen conflicten creëert. Overleg met IVBO is hierbij belangrijk.

WEGWIJZER 3: RUIMTE VOOR STADSLANDBOUW EN VOEDSELPRODUCTIE/DISTRIBUTIE VERWEVEN MET WONEN EN ANDERE FUNCTIES

Er wordt een stadsdeel ontworpen waar lokale voedselproductie hand in hand gaat met toelevering aan de binnenstad en dus gericht is op voedselproductie en distributie. De economische functie blijft als kritische massa deel uitmaken van het ontwerp. Voedselproductie vormt sterk de identiteit van de voedselhub.

- Minimaal op het maaiveld (de sokkel) wordt een economische activiteit voorzien. Dit is een herbestembare plint met duidelijke identiteit gericht op lokale voedselproductie -en distributie.
- Idealiter wordt ingezet op intensieve activatie van de daken door deze te benutten voor voedselproductie, sociale en circulaire economie. De milieuaspecten van de nabijheid van de haven dienen onderzocht te worden indien buiten gesitueerd.
- Afstemming over de invulling met Dienst Werk en Ondernemen is belangrijk in kader van kleinhandelsvergunningen: bepaling van wat als kleinhandelsgeheel wordt gezien en wat als kleinhandelsbedrijf:
 - Zelfde projectontwikkelaar/beheerder of gelijktijdige ontwikkeling wordt gezien als kleinhandelsgeheel.
 - Cumulerendemobiliteit: verkeersgenererende retail / idealiter mix van dagelijkse, periodieke en uitzonderlijke goederen.

Wonen en andere functies;

- Naast de economische functie met o.a. voedingsgerichte winkels in de plint kunnen op de verdiepingen andere functies bestaan in de voedselhub, voor zover ze passen in analogie met de conceptstudie.

- Aanvullend op de economische functies kunnen sport, gemeenschapsvoorzieningen en buurtondersteunende functies zoals een buurtschuur, crèche, dag- en/of avondonderwijs, school, dag- en verblijfsrecreatie, vrije beroepen, ... geïntegreerd worden in de voedselhub. We sturen hier aan op mogelijke PPS constructies met lokale organisaties en/of buurtbewoners. Een belangrijke speler in deze wegwijzer kan het Brugs Foodlab zijn (www.brugsfoodlab.be).
- Het economische programma wordt verweven met wonen en andere niet hinderlijke functies in de voedselhub. Dit gebeurt aan de randen, maar kan ook in het binnengebied.
- Het woonprogramma is een mix van appartementen, (stapel)woningen, co-housing en andere (nieuwe) woonvormen/typologieën, verschillende vormen en groottes, voorzien. De woonkwaliteit moet voldoende hoog zijn door buitenruimtes, oriëntatie en afstemming op de omgeving. Binnen de voedselhub is er ruimte voor maximaal 240 woonunits.
- Het Woonbeleidsplan Brugge, met 6 strategische doelstellingen met onder andere (en niet de minste) "In 2050 is Brugge divers samengesteld en wonen mensen van verschillende generaties en verschillende sociale achtergrond harmonieus samen."

WEGWIJZER 4: TOEKOMSTBESTENDIG EN KLIMAATROBUUST

Het bouwblok is toekomstbestendig, klimaatneutraal en klimaatrobuust te ontwikkelen, en dat in alle facetten. Er wordt hiervoor verwezen naar de verschillende beleidsplannen en studies van de stad:

- De conceptstudie en mobiliteitsstudie van het Kaaidistrict. We wijzen nogmaals op de geest van de conceptstudie met drie deelgebieden, en niet op de opgenomen afbeeldingen.
- Het Beleidsplan Ruimte Brugge, waar het ruimtelijke beleid voor de toekomst wordt geschetst en het Kaaidistrict wordt aangehaald als transformatieplek.
- Het Klimaatplan 2030 waarin we met 7 bruggen streven naar een klimaatneutraal en klimaatrobuust Brugge tegen 2050. Een doorgedreven duurzaamheidsvisie is hier een must.
 - Zelfvoorzienend, collectief en maximaal circulaire opvlak van warmte en (passieve) koeling, elektriciteit en water op bouwblokniveau.
 - Onderzoeken van opportuniteiten zoals aquathermie (Kanaal Oostende-Brugge of Boudewijnkanaal), collectieve warmtepompen en PV op de daken, ...
 - Ambitieuze energieprestatie
 - Circulariteit zit gevat in het bouwconcept en niet alleen in materialisatie. Bijvoorbeeld door middel van een open building plan, waarbij de structuur adaptief is in functie van een nieuwe invulling. De levenscyclus analyse van de ontwikkeling (van grondstof tot afval) dient onderzocht te worden. bv. Aan de hand van een grondverzetanalyse, hergebruik grondwaterbemaling, etc.
 - Mobiliteit: faciliteren van de modal shift en deelmobiliteit
- - Klimaatrobuust met een blauwgroen netwerk, water robuust, waterrecuperatie/filtratie, passieve koeling, groengevels, natuurinclusief bouwen, ...
- Nabuurschap met de haven heeft een grote potentie naar optimaliseren van toelevering, distributie en circulaire voedselketens.

WEGWIJZER 5: STEDENBOUWKUNDIGE LASTEN

Binnen elke ontwikkeling wordt bekeken welke lasten worden opgelegd. Dit wordt geëvalueerd tijdens het ontwerpproces in overleg met het stadsatelier. De lasten staan steeds in verhouding tot de ontwikkelingsgrootte en het perceel/bouwblok.



KAAL
DISTRICT *re-value*

