



## R30 stationsomgeving Brugge

---

Heritage Impact Assessment  
van de geplande zachte  
verbinding onder de R30



**Dossiernummer**

P.016682 R30 stationsomgeving

**Documentnaam**

P.016682 HIA

**Datum**

1 december 2021

---

**TRACTEBEL**

---

**OPDRACHTNEMER**

Tractebel  
Esplanade Oscar Van de Voorde 1  
9000 Gent

contactpersoon:  
Dieter Lefebvre  
dieter.lefebvre@tractebel.engie.com

**OPDRACHTGEVER**

Stad Brugge  
cel projectcoördinatie  
Burg 12  
8000 Brugge

Agentschap Wegen en Verkeer  
West-Vlaanderen  
Koning Albert I-Laan 1.2, bus 82  
8200 Brugge

**TEAM**

Ewald Wauters  
Anneleen Dhondt  
Dieter Lefebvre  
Koen Van Heysbroeck  
Kaat Vander Beken

**TEAM**

Bart Slabbinck – deskundige dienst Mobiliteit  
Steve De Mulder – hoofdcoördinator

Eveline Weyers – projectmanager



# Inhoud

---

1		5	
Inleiding	7	Beoordeling	37
		5.1 Identiteit en continuïteit van een actieve levende stad	37
2		5.2 Middeleeuws patrimonium	38
Heritage Impact Assessment	9	5.3 Revival	39
2.1 Outstanding Universal Value	9	5.4 Architecturaal ensemble	40
2.2 Opzet HIA	10	5.5 Morfologie	41
2.3 Beoordelingskader	11	5.6 Skyline	42
		5.7 Synthese	43
3			
Kernkwaliteiten	15	6	
3.1 Statement of Outstanding Universal Value	15	Conclusie	45
INTERMEZZO	17		
Het begijnhof van Brugge		7	
3.2 OUV vertaald naar kernkwaliteiten	18	Literatuurlijst	46
4			
Geplande ingreep	29		
4.1 Doelstelling	29		
4.2 Beschrijving van de ingreep	30		
4.3 Visualisaties	31		
4.4 Onderzochte alternatieven	33		





Boeveriestraat

R30

K. ALBERT I PARK

UNESCO ROTONDE

K. Albert I laan

WESTELUKE VESTEN

R30

Oostmeers

Begijnenvest

OOSTELUKE VESTEN

STATIONSPLEIN

Ketsbruggestraat

Hendrik Brugmansstraat

Charitellstraat

R30

STATIONSONTWIKKELING

Vaardijstraat



# 1 Inleiding

De historische kern van de stad Brugge is door de UNESCO in 2000 erkend als werelderfgoedsite. Deze erkenning houdt onder meer in dat belangrijke ingrepen binnen de afgebakende kern en bufferzone worden getoetst aan hun impact op de kernwaarden die de basis vormen van deze erkenning.

De Afdeling Wegen en Verkeer van de Vlaamse overheid wil een oplossing om de knelpunten qua verkeersonveiligheid, kwaliteit en doorstroming aan te pakken die zich momenteel stellen op de R30, de ring rond Brugge. Dit project focust op de omgeving van het station van Brugge, dat gelegen is net buiten de historische kern. Doel is om een betere verbinding te realiseren voor zwakke weggebruikers tussen de vesten en de historische kern en het station.

Het Heritage Impact Assessment biedt inzicht in hoeverre de beoogde ingreep een risico vormt voor de kernkwaliteiten van het Werelderfgoed. De uitkomsten van de HIA bieden een transparant en

onafhankelijk advies voor de initiatiefnemer. Het advies stelt de initiatiefnemer en alle betrokkenen in staat een gedegen en onderbouwde afweging te maken voor het wel of niet uitvoeren van de ingreep en onder welke voorwaarden.

Momenteel bevindt het project zich nog in een beginfase, waarbij een startnota werd opgemaakt die de belangrijkste uitgangspunten voor het project beschrijft. Dit betekent dat het project nog onderworpen dient te worden aan een veelheid aan toetsen (bv. milieueffectenrapportage) en procedures, vooraleer tot de realisatie kan worden overgegaan.

Met deze HIA willen de Vlaamse Overheid en de stad Brugge reeds vroeg in het proces alle betrokken partijen bewust maken van het belang van de erfgoedwaarden in het te doorlopen proces. Zij waren van meet af aan betrokken bij de opmaak van deze HIA.







## 2 Heritage impact assessment

### 2.1 Outstanding Universal Value

Bij de evaluatie van de impact van een geplande ingreep op Werelderfgoed wordt gekeken naar het effect van de voorgenomen ontwikkelingen op de Outstanding Universal Value (OUV). Deze OUV staat beschreven in de Statement of Outstanding Universal Value (SOUV). De SOUV wordt gedeponereerd bij UNESCO op het moment van inschrijving op de Werelderfgoedlijst. In dit document staat opgelijst op welke punten het Werelderfgoed uniek wordt bevonden en wat de criteria zijn waarom de site op de UNESCO Werelderfgoedlijst staat. De OUV bestaat uit een samenvatting en een set van criteria van de OUV. Vervolgens worden de integriteit en authenticiteit beschreven.

De Commissie voor het Werelderfgoed besloot in 2000 het historische centrum van Brugge in te schrijven op basis van de culturele criteria (ii), (iv) en (vi).

- Volgens deze criteria dient cultureel Werelderfgoed ten minste:
- Een belangrijke overgang te markeren in de ontwikkeling van techniek, architectuur, stedenbouw of landschapsontwerp (ii)
- Een voorbeeld te zijn van een bouwwerk of van een landschap dat één of meer belangrijke fasen in de geschiedenis vertegenwoordigt (iv).

het is direct of tastbaar verbonden met gebeurtenissen of levende tradities, met ideeën, of geloof, met artistieke en literaire werken van bijzondere universele betekenis (vi)

Het Brugse Belfort (1999) en het Begijnhof (1998) werden al eerder opgenomen op de Werelderfgoedlijst als deel van een erkenning op Vlaams niveau van de belangrijkste begijnhoven en belforten.

Date of inscription	2000
Criteria:	(ii), (iv), (vi)
Property:	410 ha
Buffer zone:	168 ha
Coördinates	N51 12 32; E3 13 30
Ref	996

## 2.2 Opzet HIA

Een HIA vertoont sterke gelijkenissen met Cultuurhistorische Effect Rapportage (CHER) of met de cultuurhistorische effectbeoordeling van een milieueffectenrapportage (MER). Het onderscheidende van een HIA is dat deze zich volledig richt op de beoordeling van effecten op het aanwezige Werelderfgoed. De HIA is een systematiek die ontwikkeld is door de International Council on Monuments and Sites (ICOMOS), de vaste adviesorganisatie van UNESCO. De door ICOMOS opgestelde Leidraad voor Heritage Impact Assessments vormt het uitgangspunt voor dit onderzoek.

Een HIA richt zich heel specifiek op de Outstanding Universal Value, zoals die is beschreven in het nominatiedossier van de site en op de specifieke eisen die de UNESCO stelt aan de 'integrity and authenticity'. De UNESCO benadering stelt de historisch-materiële content van het erfgoed centraal. Om een UNESCO-bestendige effectbeoordeling te ontwikkelen, moeten we daarom zicht hebben op de meetlat die deze organisatie hanteert. Hiervoor zijn de volgende randvoorwaarden te benoemen:

- De OUV dienen nader uitgewerkt te worden in kernkwaliteiten en objecten. Hieraan worden de effecten afgemeten.
- De beoogde ingreep moet worden geconcretiseerd: omvang, locatie en kenmerken van de ingreep
- De effectbeoordeling dient transparant en navolgbaar te gebeuren op basis van de criteria van de UNESCO.
- De effectbeoordeling moet navolgbaar en transparant worden gerapporteerd ten behoeve van een gedegen besluitvorming.

### Gegevensbronnen

Voor het opstellen van de HIA is gebruik gemaakt van gegevensbronnen met betrekking tot het instrument HIA, onderzoeken over het historische centrum van de Brugge en relevante beleidsstukken. De belangrijkste bronnen worden hieronder vermeld. Een meer uitgebreide lijst van bronnen is terug te vinden in de literatuurlijst achteraan dit rapport.

De rapportage is gebaseerd op de 'Guidance on Heritage Impact Assessments for Cultural World Heritage Properties', die in 2013 naar het Nederlands is vertaald in de 'Leidraad voor Heritage Impact Assesments inzake culturele Werelderfgoederen'.

De 'Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention' (WHC, 2008) is gebruikt voor het aanscherpen van de in de rapportage toegepaste begrippen. Voor de scope van deze HIA maken we verder gebruik van het dossier dat hoort bij de erkenning van het historische centrum van Brugge als werelderfgoedsite. Verder maken we dankbaar gebruik van het onderzoek dat werd opgestart in het kader van de herinrichting van de R30 in de stationsomgeving en de relevante beleidsstukken die van toepassing zijn op het gebied.

## 2.3 Beoordelingskader

In de Leidraad wordt voor de beoordeling als eerste stap de waarde van het erfgoed bepaald. In dit geval is sprake van een site van internationale betekenis. Dit houdt in dat het historische centrum van Brugge wordt gezien als erfgoed van zeer hoge waarde. Deze waarde wordt verder bevestigd door de hoge waardering die het centrum van Brugge krijgt vanuit de Vlaamse overheid. Onderstaande figuur laat zien dat Brugge een uitzonderlijke concentratie van beschermd landschappelijk en bouwkundig erfgoed omvat.



*Figuur 3 Beschermd erfgoedwaarden in het historische centrum van Brugge*

In principe moet al het mogelijke worden gedaan om nadelige gevolgen hier te voorkomen of te minimaliseren. Belangrijk is dat het gewicht dat aan de cultuurhistorische waarde wordt toegekend, in verhouding staat tot het belang van de plek en de gevolgen van de verandering op die plek. Werelderfgoed is per definitie van internationale waarde en daarom logischerwijs belangrijker dan nationaal, regionaal of lokaal erfgoed.

Bij de beoordeling van de effecten van de ontwikkelingen op het erfgoed gelden een aantal uitgangspunten. Het belangrijkste uitgangspunt is dat de effecten worden beoordeeld op het behoud/veiligstellen van de OUV. Bij een HIA is de referentiesituatie waarop de effecten worden beoordeeld, de feitelijke situatie van het Werelderfgoed op het moment dat het genomineerd werd als Werelderfgoed.

Bij het beoordelen van de effecten op het Werelderfgoed wordt gekeken naar de schaal-grootte, de ernst van de effecten op het erfgoed als geheel en de omvang van de effecten op de kernkwaliteiten. Dat laatste betreft de totale impact op een (specifiek) kenmerk (kernkwaliteit). Alle veranderingen ten aanzien van alle kernkwaliteiten worden geïdentificeerd en per kernkwaliteit wordt een beoordeling gegeven. De effecten worden getoetst aan de hand van de begrippen authenticiteit en integriteit.

De authenticiteit gaat over de waarheidsgetrouwe en oorspronkelijke expressie van de OUV, bepaald door:

- Vorm en ontwerp
- Materiaal en substantie
- Gebruik en functie
- Locatie en positie
- Beleving



De integriteit betreft de compleetheid en gaafheid van de site en wordt bepaald door:

- De aanwezigheid van alle elementen die noodzakelijk zijn voor de expressie van de OUV
- De representatie van de complete omvang die significant is voor de site
- Het niet beïnvloed zijn door negatieve ontwikkelingen of verwaarlozing

Daarbij dient aangestipt dat ingrepen niet enkel een negatieve impact kunnen hebben, maar evenzeer kunnen bijdrage aan een versterking van de OUV.

De geplande ontwikkeling vindt plaats aan de buitengrens van de kernzone en in de buffer rond de werelderfgoedsite. Daarom is het van belang om een onderscheid te maken tussen de beoordelingscriteria die van toepassing zijn op de elementen binnen de site (Intern). Denk hierbij aan concrete objecten, zoals de stadsomwalling, en criteria die tevens van invloed zijn op ontwikkelingen die buiten de site zelf plaatsvinden (extern). Een voorbeeld is de beleving en visuele integriteit van de skyline).

Onderstaande tabel geeft een overzicht.

<b>AUTHENTICITEIT</b>	Intern/extern	Toelichting	Weging
Vorm en ontwerp	<i>Intern</i>	<i>In welke mate worden vorm en ontwerp van de elementen binnen de werelderfgoedsite site aangetast?</i>	<i>Hoeveelheid / uniciteit</i>
Materiaal en substantie	<i>Intern</i>	<i>In welke mate worden het materiaal en de substantie binnen de werelderfgoedsite site aangetast?</i>	<i>Hoeveelheid / uniciteit</i>
Gebruik en functie	<i>Intern</i>	<i>In welke mate sluit het toekomstige gebruik van de site aan bij de OUV?</i>	<i>Mate waarin het gebruik aansluit bij de OUV</i>
Locatie en positie	<i>Intern / extern</i>	<i>- Intern: het betreft hier de locatie en positie van de interne elementen van de werelderfgoedsite zelf. In welke mate zijn deze waarheidsgetrouw en oorspronkelijk? - Extern: de context van de locatie en de positie. Kan de site in haar context nog begrepen worden?</i>	<i>Oorspronkelijk / context</i>
Beleving	<i>Intern / extern</i>	<i>Het gaat hier om de waarheidsgetrouwe en oorspronkelijke beleving van de site. Dus in hoeverre sluit de geest van de plek aan bij de OUV. UNESCO spreekt ook over dat wat de bezoeker verwacht aan beleving / visuele kwaliteit?</i>	<i>Visuele kwaliteit</i>
<b>INTEGRITEIT</b>			
Expressie OUV	<i>Intern</i>	<i>In hoeverre komen de Outstanding Universal Values nog tot uiting na de geplande ingreep?</i>	<i>Hoeveelheid / gaafheid</i>
Representatie geheel	<i>Intern / extern</i>	<i>In hoeverre is de representatie van het geheel nog compleet en gaaf na de geplande ingreep? - Intern: Is het totaal aan elementen benoemd in de OUV nog aanwezig is? - Extern: Is de representatie van de totale site in haar context nog compleet en gaaf?</i>	<i>Overzicht / functionele integriteit</i>
Negatieve ontwikkelingen	<i>Intern / extern</i>	<i>In welke mate betekenen de ontwikkelingen (intern en extern) een verstoring van de compleetheid en gaafheid van de site? Dit wordt door UNESCO ook wel getypeerd als visuele integriteit.</i>	<i>Visuele integriteit</i>

In de leidraad wordt een negen-puntenschaal gehanteerd voor beoordeling van de effecten. In het midden van de schaal staat neutraal en dan staan aan beide kanten van de schaal 4 punten waarin positief en negatief zijn meegenomen.

Bij de beoordeling gaat het om cumulatieve effecten van alle geplande ontwikkelingen samen. Onderstaande tabel zal worden gebruikt bij de beoordeling van de verschillende kernkwaliteiten.

<i>Kernkwaliteit</i>	negatief				neutr	positief			
	----	---	--	-	0	+	++	+++	++++
<b>AUTHENTICITEIT</b>									
Vorm en ontwerp									
Materiaal en substantie									
Gebruik en functie									
Locatie en positie									
Beleving									
<b>INTEGRITEIT</b>									
Expressie OUV									
Representatie geheel									
Negatieve ontwikkelingen									

De scores dienen hierbij als volgt te worden geïnterpreteerd:

	Negatief	Positief	
Belangrijke wijziging	----	++++	Verandering in belangrijke bouwhistorische elementen die bijdragen tot de OUV, waardoor rijkdom van het erfgoed volledig verandert. Ingrijpende veranderingen in de setting.
Matige wijziging	---	+++	Veranderingen in veel belangrijke bouwhistorische elementen, waardoor rijkdom van het erfgoed aanzienlijk verandert. Veranderingen in de setting van een historisch gebouw, waardoor rijkdom van het erfgoed aanzienlijk verandert.
Kleine wijziging	--	++	Veranderingen in belangrijke bouwhistorische elementen, waardoor rijkdom van het erfgoed enigszins verandert. Verandering in de setting van een historisch gebouw, waardoor rijkdom van het erfgoed merkbaar verandert.
Verwaarloosbare wijziging	-	+	Geringe veranderingen in bouwhistorische elementen of in de setting, waardoor rijkdom van het erfgoed nauwelijks verandert.
Geen wijziging	0	0	Geen verandering in samenhang of setting.





# 3 Kernkwaliteiten

## 3.1 Statement of Outstanding Universal Value

### 3.1.1 Samenvatting

De historische stadskern van Brugge is een voortreffelijk voorbeeld van een architecturaal ensemble en vormt een uitstekende illustratie van de ontwikkeling van zowel handel als cultuur tijdens de middeleeuwen. In de middeleeuwen was Brugge een commerciële metropool in het hart van Europa.

De stad laat de aanzienlijke uitwisseling zien van ontwikkelingen inzake kunst en architectuur, in het bijzonder baksteengothiek, die kenmerkend is voor Europa en het Balticum. Deze architectuur is sterk bepalend voor het karakter van de historische stadskern.

De 13de eeuwse stadsmuren vormden een scherpe grens voor de middeleeuwse stad. Hoewel de stadsmuren zelf verdwenen zijn, blijven ze aanwezig door de overblijvende stadspoorten, de stadwallen en grachten en één van de defensieve torens. Het middeleeuws stratenpatroon met de hoofdwegen die leiden naar de belangrijkste publieke pleinen, bleef grotendeels bewaard. Ook een netwerk van kanalen, ooit cruciaal in het handelsverkeer, speelde een belangrijke rol in de stedelijke ontwikkeling.

In de 15de eeuw was Brugge de wieg van de zogenaamde Vlaamse Primitieven en een centrum voor de ontwikkeling en patronage van schilders zoals Jan van Eyck en Hans Memling. Veel van hun werk werd geëxporteerd en beïnvloedde de schilderkunst in heel Europa. Belangrijke collecties zijn ook vandaag de dag nog terug te vinden in de stad.

Ook na de economische en artistieke hoogdagen in de late middeleeuwen bleef de stad zich verder ontwikkelen, hoewel de 19de eeuwse industrialisatie grotendeels aan de stad voorbij ging. In de 18de en 19de eeuw werden middeleeuwse percelen samengevoegd en werden nieuwe wijken ontwikkeld. Meest in het oog springend is de urbanisatie rond de Coupure (1751-1755), 't Zand en het eerste treinstation (1838), het theaterkwartier (1867), de Koningin Elisabethlaan en Gulden Vlieslaan (1897) en de creatie van de Guido Gezelle-wijk (1920-1930).

In de 2de helft van de 20ste eeuw werden belangrijke projecten gerealiseerd, zoals het Zilverpand (1976), de nieuwe openbare bibliotheek (1975-1978), het justitiepaleis en de Kartuizerswijk (1980), Clarendam (1990) en het Colettijnenhof (1997).

Brugge wordt gekenmerkt door continuïteit die wordt weerspiegeld in een relatieve harmonie van verandering. In lijn met de 19de-eeuwse restauratiefilosofie werden aan het eind van de 19de eeuw heel wat gevels gerestaureerd in een neo-gotische stijl, die ook terugkomt in heel wat nieuwe publieke gebouwen uit die tijd. Deze Brugse 'neo'-stijl werd het onderwerp van heel wat studiewerk en discussie en inspireerde ook andere steden.

Brugge is een levende en actieve stad. De verschillende fasen van de ontwikkeling van de stad zijn af te lezen uit de architectuur en de stedelijke structuur, met inbegrip van het Begijnhof en het Belfort -beiden ook erkend als werelderfgoed-, de talrijke religieuze en commerciële ensembles, hospitalen en het stedelijk weefsel.

#### Criteria

**Criterion (ii):** De historische stadskern van Brugge getuigt van een belangwekkende uitwisseling van invloeden met betrekking tot de ontwikkeling van de architectuur en de baksteengothiek in het bijzonder, gedurende een lange periode. Als geboorteplaats van de school van de Vlaamse Primitieven heeft het bijgedragen aan de ontwikkeling en de verspreiding van innovaties in de middeleeuwse schilderkunst.

**Criterion (iv):** De historische stadskern van Brugge is een voortreffelijk voorbeeld van een architecturaal ensemble. De publieke, sociale en religieuze instellingen in de stad illustreren belangrijke fases in de geschiedenis van de handel en cultuur in middeleeuws Europa.

**Criterion (vi):** Het historisch stadscentrum was de geboorteplaats van de school van de Vlaamse primitieven en een centrum voor patronage en ontwikkeling van schilderkunst in de middeleeuwen met schilders als Jan van Eyck en Hans Memling.

### Authenticiteit

De historische stadskern van Brugge illustreert de continuïteit van een stedelijke site die bewoond werd vanaf de vroege middeleeuwen. Historische archieven van de stedelijke administratie en regelgeving zijn bewaard in het stadsarchief vanaf de 13de eeuw.

Als site met continue bewoning bleef binnen het historische stadscentrum het oorspronkelijk patroon van straten, pleinen en kanalen bewaard. Een karakteristieke skyline met torens en hogere burgerlijke gebouwen (zoals de kathedraal, het belfort en kerken) domineert de stad. Het overgrote deel van de gebouwen behielden hun oorspronkelijke percelen land. De transformaties die hebben plaats gevonden zijn vertalingen van de wijzigingen in de functionele noden van de stad en werden zo deel van de historische authenticiteit, zoals dat ook het geval is voor andere historische steden zoals Siena in Italië.

De geschiedenis van de stad kan worden teruggevonden in de stedelijke en architecturale structuren die de verschillende periodes in de ontwikkeling van de stad op harmonieuze wijze samenbrengen.

Vanaf de 2de helft van de 19de eeuw werd veel aandacht besteed aan de geschiedenis en architectuur van de stad en vonden belangrijke debatten plaats over de wijze van behoud en restauratie, in lijn met de internationale trends inzake restauratie en conservatie. Deze chronologische en historische gelaagdheid in goed te herkennen in de stedelijke morfologie en architectuur en maakt integraal deel uit van het huidige karakter van Brugge. Een aantal moderne transformaties hebben plaats gevonden in de stad, maar hun impact op het globale karakter van de stad is beperkt.

### Integriteit

De globale stedelijke structuur wordt nog steeds gekenmerkt door de middeleeuwse ei-vorm die reeds zichtbaar is op de historische kaart van Jacob Van Deventer (1560) of Marcus Gerardus (1562).



*Figuur 4 Stadsplattegrond van Jacob Van Deventer (1560)*

Met uitzondering van de godsdienstoorlogen van de 16de eeuw en de Franse revolutie, bleef Brugge in grote lijnen gespaard van verwoestingen die het gevolg waren van andere conflicten die dit deel van Europa kenmerkten, met inbegrip van de eerste en tweede wereldoorlog. Ook de 19de eeuwse industrialisatie had slechts een beperkte impact op de stad, met uitzondering van de aanleg van een spoorweg in het zuidwesten van het historisch centrum.

De afbakening van de werelderfgoedsite omvat de volledige stedelijke structuur, de daarmee verbonden ensembles en individuele gebouwen die een weerspiegeling zijn van de commerciële en artistieke ontwikkeling van de stad en die een eerbetoon zijn aan de 19de-eeuwse restauratiefilosofie.

De opmerkelijke visuele samenhang van het historisch centrum is gevoelig voor nieuwe ontwikkelingen. Grootschalige ontwikkeling in de nabijheid van de historische kern kunnen een negatieve impact hebben op de relatie tussen de stad en haar omgeving.

# Intermezzo: het begijnhof van Brugge

Het projectgebied raakt aan de bufferzone van het Begijnhof van Brugge dat -samen met de andere Vlaamse Begijnhoven- als werelderfgoed werd erkend in 1998. Op basis van de hierna beschreven OUV werd besloten om geen HIA te maken voor de impact van de geplande ingreep op de begijnhofsite. Indien uit deze HIA, die de hele stadskern en dus ook het begijnhof omvat, specifieke impacten naar voor zouden komen, kan nog steeds meer in detail worden ingegaan op de mogelijke impact op het Begijnhof.

De Vlaamse begijnhoven zijn een reeks van 13 sites in het Vlaamse Gewest van België. Ze getuigen op bijzondere wijze van de culturele traditie van de begijnen die zich in de middeleeuwen in Noordwest-Europa ontwikkelde.

Deze begijnen waren ofwel ongehuwd of weduwen die een aan God toegewijd leven begonnen, zonder zich echter terug te trekken uit de wereld. In de 13e eeuw stichtten ze de begijnhoven, gesloten gemeenschappen die bedoeld waren om in hun spirituele en materiële behoeften te voorzien.

De Vlaamse begijnhoven vormden architecturale ensembles, omsloten door muren of omringd door sloten, met poorten die overdag opengingen naar de buitenwereld. Binnen waren ze samengesteld uit huizen, kerken, bijgebouwen en groene ruimten, georganiseerd in een ruimtelijk concept van stedelijke of landelijke oorsprong, en gebouwd in stijlen die specifiek zijn voor de Vlaamse culturele regio.

Criterion (ii): De Vlaamse begijnhoven vertonen uitstekende fysieke kenmerken van stedenbouw en plattelandsplanning en een combinatie van religieuze en traditionele architectuur in stijlen die specifiek zijn voor de Vlaamse culturele regio.

Criterion (iii): De begijnhoven getuigen op uitzonderlijke wijze van de culturele traditie van onafhankelijke religieuze vrouwen in Noordwest-Europa in de middeleeuwen.

Criterion (iv): De begijnhoven vormen een uitstekend voorbeeld van een architectonisch ensemble dat wordt geassocieerd met een religieuze beweging die kenmerkend is voor de Middeleeuwen en dat zowel seculiere als conventuele waarden associeert.





## 3.2 OUV vertaald naar kernkwaliteiten

Op basis van de OUV wordt de uniciteit van het historisch centrum van Brugge bepaald door zeven kernkwaliteiten:

1. Identiteit en continuïteit van een actieve levende stad
2. Middeleeuws patrimonium
3. Revival
4. Architecturaal ensemble
5. Morfologie
6. Vlaamse primitieven
7. Skyline – relatie met het ommeland

Gezien de aard en de locatie van de ingreep wordt de kernkwaliteit 'Vlaamse Primitieven' niet besproken in deze HIA.

Per kernkwaliteit worden de kenmerken, de authenticiteit en de integriteit beschreven. Daarbij wordt benoemd wat bepalend is voor de beleving van deze kernkwaliteiten.

### 3.2.1 Identiteit en continuïteit van een actieve, levende stad

#### Kenmerken

Brugge is een levende en actieve stad. De verschillende fasen van de ontwikkeling van de stad zijn af te lezen uit de architectuur en de stedelijke structuur, met inbegrip van het Begijnhof en het Belfort -beiden ook erkend als werelderfgoed-, de talrijke religieuze en commerciële ensembles, hospitalen en het stedelijk weefsel. Ook vandaag nog is Brugge een belangrijk administratief, cultureel, sociaal en religieus centrum. Door de eeuwen heeft de stad zich steeds weten aan te passen aan de wisselende omgevingsfactoren.

Brugge behoort ook tot de oudste toeristische bestemmingen op het Europese vasteland. Als sinds de opkomst van het 'moderne' toerisme is Brugge een belangrijke trekpleister. De aanwezigheid van een spoorwegverbinding vanaf het midden van de 19de eeuw speelde hierin een belangrijke rol.

De stationsbuurt en de Unesco-rotonde spelen -sinds de verhuis van het station kort na de 2de wereldoorlog- een belangrijke rol in de ontwikkeling van de stad. Het projectgebied vormt de belangrijkste toegangspoort tot de historische stad. De 19de eeuwse spoorlijn door de stad is één van de belangrijkste verstoringen in het middeleeuwse weefsel. Door de eeuwen heeft het tracé een eigen ontwikkeling gekend die enerzijds aansloot bij de wijzigende noden van een levende stad, maar evenzeer aansluiting vond bij de kenmerken van de historische stad.

#### Integriteit

De aanpassingen aan de veranderende noden van de verschillende sectoren binnen de stad (huisvesting, administratie, onderwijs, religie, handel) is steeds -en in het bijzonder vanaf de 2de helft van de 19de eeuw- rekening gehouden met het bijzondere waarden van de middeleeuwse stad. Ingrepen werden qua schaal en stijl afgestemd op de eigenheid van de stad. Daardoor is Brugge niet enkel een goed bewaarde middeleeuwse stad, maar ook de spiegel van de wijze waarop door de eeuwen heen is nagedacht over het behoud van erfgoed. De belangrijkste elementen die het karakter van de middeleeuwse stad bepalen zijn nog steeds aanwezig in de structuur van wegen en kanalen en de aanwezigheid van belangrijke architecturale ensembles en gebouwen.

Het projectgebied bevindt zich op een locatie waar de identiteit van het middeleeuwse stadscentrum het meest gewijzigd is en de integriteit het meest aangetast. Anderzijds is de aanleg van een spoorlijn door de stad (later omgevormd tot een weg) een belangrijke stap geweest in de revival van de stad die er -samen met de aanleg van de haven van Zeebrugge- heeft voor gezorgd dat de stad opnieuw en bloeiend centrum kreeg.

### Authenticiteit

Omdat Brugge in grote lijnen gespaard bleef van de vernietigende impact van zowel de 19de eeuwse industrialisatie als opeenvolgende oorlogen sinds het begin van de 19de eeuw, zijn zowel het stedelijk weefsel als grote ensembles en belangrijke gebouwen in hun oorspronkelijke toestand bewaard. Daar waar elders historische gebouwen verloren gingen of opnieuw werden opgebouwd, bleef in Brugge een grote diversiteit aan gebouwen uit verschillende eeuwen bewaard, die een goed beeld schetsen van de evolutie van de stad. De keuze om vanaf het eind van de 19de eeuw over te gaan tot historiserende renovaties en de voorkeur voor neogothiek past in de toenmalige visie op authenticiteit en kwam ook elders in Vlaanderen tot bloei. De schaal waarop bestaande gebouwen 'kunstig' werden gerestaureerd behoort tot de eigenheid van Brugge. Door het systematisch gebruik van baksteen en bepaalde stijlelementen ontstond het samenhangend beeld dat de stad kenmerkt en dat centraal staat in de beleving van de stad. Daarnaast is er een belangrijke continuïteit in de functies die de stad vervult en de plaats waar deze functies een plaats krijgen.

Het projectgebied bevindt zich op een locatie waar de middeleeuwse stad het meest verweven is met de belangrijke transportinfrastructuur die in de 19de en 20ste eeuw werden aangelegd. Het station en de Unesco-rotonde vormen voor bewoners en bezoekers de toegangspoort tot de stad.

De **beleving van deze kernkwaliteit** wordt bepaald door de combinatie van een de historische stad met de levendigheid van een belangrijke centrumstad. Het projectgebied vormt de grens met de historische stad en biedt ook een unieke doorkijk op de skyline van de stad.

### 3.2.2 Middeleeuws patrimonium

#### Kenmerken

Door de aanleg van de spoorlijn in het midden van de 19de eeuw is het toen aanwezige middeleeuwse patrimonium verloren gegaan. De keuze voor een grotendeels onbebouwd meersengebied voor de aanleg van de spoorlijn heeft er echter voor gezorgd dat de impact naar verhouding beperkt was. Binnen het projectgebied is -met uitzondering van het tracé van de stadsomwalling en de vesten- weinig middeleeuws patrimonium meer aanwezig.

#### Integriteit

Op deze locatie zijn het middeleeuws stratenplan en de omwalling sterk aangetast. De structuur van de omwalling is nog wel terug te vinden in restanten van de dubbele walgracht.

#### Authenticiteit

Met uitzondering van de tracé's van de walgracht verwijst niets in het plangebied naar de middeleeuwse stad.

De **beleving van deze kernkwaliteit** beperkt zich tot de aanwezigheid van de grachten en het zicht op de skyline van de stad.



Figuur 5 Projectie van de huidige toestand op de Ferrariskaart (ca. 1777). Hierop is duidelijk de impact te zien van de spoorverbinding (de huidige R30) op de middeleeuwse structuren



### 3.2.3 Revival

#### Kenmerken

De aanleg van een spoorlijn in 1838 speelde een belangrijke rol in de revival van Brugge. De aanleg van de spoorlijn trekt van meet af aan toeristen aan. Naast Engelse toeristen, die de slagvelden van Waterloo gaan bezoeken, is ook de verbinding met Keulen en de Rijn belangrijk. Al van meet af aan heeft Brugge een vrij groot station (op het Zand). In station werd-geheel in lijn met de mode van het moment- in 1886 vervangen door een nieuw exemplaar in neogotische stijl. Al in 1899 worden de eerste initiatieven genomen om de spoorlijn te verleggen buiten het stadscentrum. Het al echter tot na WO II duren voor het nieuwe station op de huidige locatie in gebruik kan worden genomen.

Belangrijk onderdeel van de revival is de oprichting van een aantal religieuze en zorginstellingen. Eén van deze instellingen is de Minnewaterkliniek, die in 1880 door de zusters van liefde wordt gebouwd (arch. Delacenserie) als gasthuis voor bejaarde vrouwen. Het monumentale, ommuurde complex is liefst 175 meter lang en vormt de noordgrens van het projectgebied.

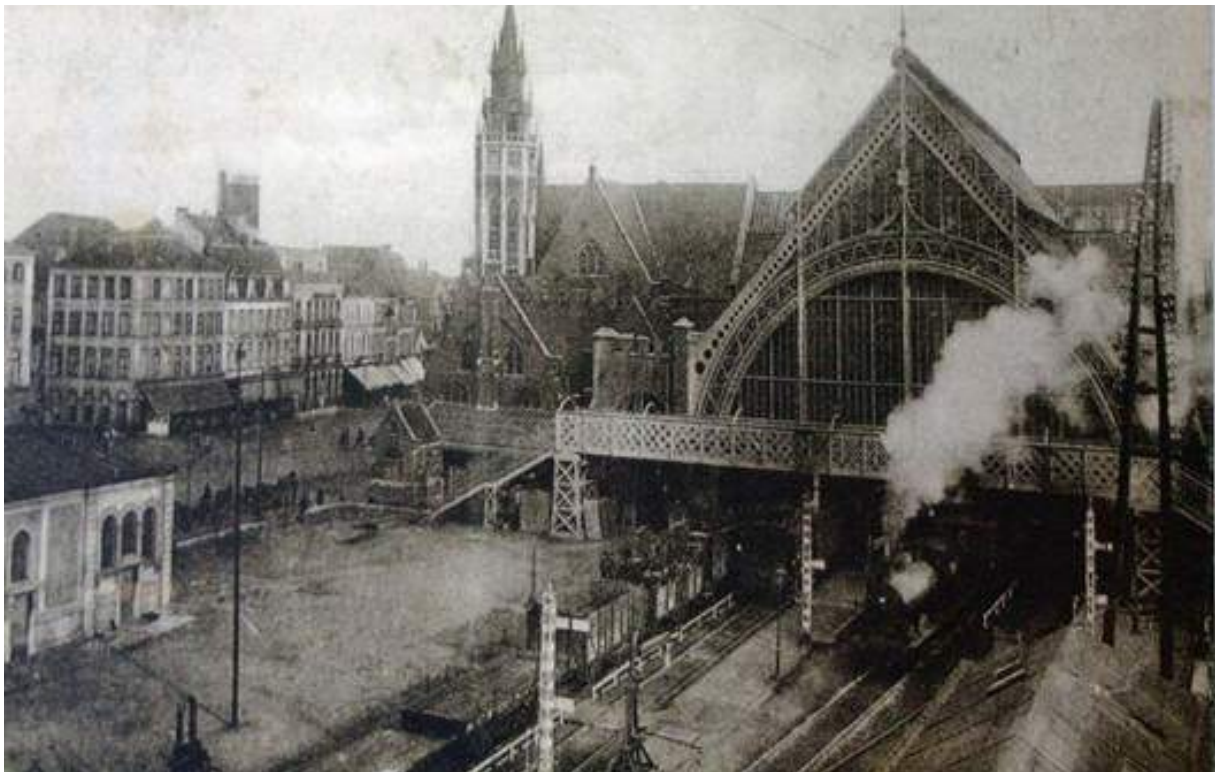
#### Integriteit

Van de 19de-eeuwse spoorweginfrastructuur is -met uitzondering van het tracé-niets meer terug te vinden. Rond 1950 werd die immers vervangen door een viervaksweg met rotonde en het Albertpark. De Minnewaterkliniek is nog steeds aanwezig, met inbegrip van de muur rond het terrein. Aan beide zijden van de Fabiolalaan is de 19de eeuwse wandelboulevard, die de vesten volgt, aanwezig.

#### Authenticiteit

Ondanks eerdere verbouwingen is de Minnewaterkliniek nog goed herkenbaar als neo-gotisch zorgcomplex. De oorspronkelijke tuinmuur en de naastgelegen wandelboulevard met bomen komen overeen met het 19de eeuwse concept..

De **beleving van deze kernkwaliteit** komt vooral tot uiting aan de stadszijde. Door de afscherpende werking van de begroeiende stadswal is de beleving van de 19de eeuwse wandelboulevard ook hier aanwezig.



Figuur 6 Het station op het Zand (ca. 1900).

### 3.2.4 Architecturaal ensemble

#### Kenmerken

Het historisch stadscentrum van Brugge wordt gekenmerkt door een homogeen stadslandschap. Daarbij zijn opeenvolgende veranderingen eeuwenlang gebeurd in harmonie met het bestaande middeleeuwse weefsel. De bouw van de neogotische Minnewaterkliniek is een typisch voorbeeld van een dergelijke ingreep. De omgevende tuinmuur is typerend voor de afbakening van gelijkaardige complexen in de binnenstad.

#### Integriteit

Op deze plaats is het architecturaal ensemble van de middeleeuwse stad sterk aangetast door de aanleg van de spoorweg. Door opeenvolgende doordachte stedenbouwkundige keuzes heeft de locatie een eigen stedenbouwkundige ontwikkeling gekend en is ze steeds meer integraal deel van uitmaken van de stad zelf. De huidige situatie is sterk vergelijkbaar met het ontwerp uit 1941. Het station zelf is intussen beschermd als monument. Bij recente ingrepen is echter te weinig rekening gehouden met de kwaliteiten van dit gebouw. De toegenomen verkeersdruk en de bijhorende aanpassingen van de verkeersinfrastructuur hebben het oorspronkelijke stedenbouwkundige concept aangetast.

De Minnewaterkliniek is integraal bewaard en maakt deel uit van het architecturaal ensemble van de historische binnenstad.

### Authenticiteit

Met uitzondering van het station zelf en de Minnewaterkliniek zijn geen architecturale ensembles aanwezig. Het station – dat gelegen is in de bufferzone- is als monument beschermd en is -ondanks aanpassingen door de tijd- herkenbaar als stationsgebouw in een typische stijl en materiaalgebruik die behoren bij periode dat het werd opgericht. Het huidige gebruik als station stemt overeen met de initiële functie. Ook de neogotische Minnewaterkliniek is -ondanks latere toevoegingen- nog steeds in hoge mate

authentiek, zowel qua materiaalgebruik, omgeving als gebruik (nu een rust- en verzorgingstehuis). Het interieur is wel sterk gewijzigd om te voldoen aan de actuele eisen in de zorg.

De **beleving van deze kernkwaliteit** is voornamelijk aanwezig ter hoogte van het Albert-I-park, waar de oorspronkelijke visie van de ontwerpers het best werd bewaard. De tuinmuur van de Minnewaterkliniek vormt de grens met de eigenlijke stadskern.



*Figuur 7 Het station kort na de voltooiing en huidige situatie*



### 3.2.5 Morfologie

#### Kenmerken

De introductie van een spoorlijn door het stadscentrum is de belangrijkste grootschalige inbreuk in het stedelijk landschap. Daarbij ging het daar toen aanwezige middeleeuwse patrimonium verloren en ging verdween een deel van de tweede stadsomwalling. De negatieve impact van de ingreep op de stedelijke morfologie werd reeds aan het einde van de 19de eeuw erkend. De spoorlijn, die slechts op een beperkt aantal plaatsen kon worden overgestoken, isoleerde het West-Bruggekwartier. Het toenemende treinverkeer, o.m. ten gevolge van de aanleg van de haven van Zeebrugge, zorgde ervoor dat de aanwezigheid van een station en een doorgaande spoorlijn niet langer houdbaar was. Door het uitbreken van de eerste wereldoorlog wordt pas in 1936 begonnen met de bouw van een nieuw station op de huidige locatie. Het verplaatsen van de spoorlijn is aanleiding voor verregaande stedenbouwkundige discussies over de invulling van de vrijgekomen ruimte, een historisch waterziek gebied. Zowel historiserende ontwerpen (o.a. J. Viérin) als modernistische ontwerpen (Huib Hoste) worden voorgesteld. Uiteindelijk wordt gekozen voor de realisatie van een wegontsluiting en een parkoplossing (Albert-I-park). De weg zorgde voor een rechtstreekse aansluiting op de snelweg Brussel-Oostende, die vanaf 1937 werd aangelegd (J. Lantsoght, 1941). Bijzonder aan het ontwerp is de aanleg van een rotonde, een verkeersoplossing die pas 20 jaar later echt in zwang geraakt. Door het intunnellen van de weg onder het Zand (1978-1982) werden de twee delen van de stad opnieuw met elkaar verbonden.

De actuele morfologie wordt in hoofdzaak bepaald door de stedenbouwkundige ingrepen uit de 19de eeuw (spoorlijn) en de 20ste eeuw (weg, park, stationsplein). Aan weerszijden van het projectgebied is de 19de-eeuwse wandelboulevard, die de historische omwalling volgt, aanwezig. Het westelijk deel is -door de moeilijke oversteekbaarheid van de weginfastructuur- slecht toegankelijk. Het oostelijk deel sluit aan bij het Albert-I-park.

De complexe structuur van waterwegen die zichtbaar is op historische kaarten is nog integraal aanwezig, maar is slecht leesbaar door de verschillende overwelvingen.

#### Integriteit

Op deze locatie zijn het middeleeuws stratenplan en de omwalling sterk aangetast. Aan weerszijden van de weginfastructuur is de historische morfologie volledig bewaard. De structuur van de omwalling is nog wel terug te vinden in restanten van de dubbele walgracht. De morfologie van de 19de eeuwse ingrepen (aanleg wandelboulevard, aanleg spoorlijn) en de evolutie vanaf het interbellum zijn goed afleesbaar in het gebied.

#### Authenticiteit

Met uitzondering van de tracé's van de walgracht verwijst niets in het plangebied naar de middeleeuwse stad. De inrichting van het plangebied is naar vorm en gebruik terug te voeren naar het stedenbouwkundig ontwerp van 1941, waarbij elementen van de 19de-eeuwse parkaanleg werden geïntegreerd. Zowel de wegenis, het park als de stationsomgeving werden door de tijd verschillende malen aangepast. Hoewel de globale structuur overeind bleef, is de authenticiteit sterk aangetast. Dit is met name het geval voor de stationsomgeving zelf.

Opeenvolgende projecten in de stationsomgeving hebben weinig rekening gehouden met bv. aangepast materiaalgebruik. De ingrepen aan het wegennet zijn in hoofdzaak ingegeven vanuit verkeerskundige eisen.

De **beleving van deze kernkwaliteit** is vooral aanwezig aan de kant van het stadscentrum. De zijde van het station is het meest verstoord.



### 3.2.6 Skyline – relatie met het ommeland

#### Kenmerken

De Brugse skyline wordt gedomineerd door drie middeleeuwse torens (Sint-Salvator, Onze-Lieve-Vrouw en belfort). Daarnaast speelt de aanwezigheid van representatieve architectuur en het dakenlandschap een belangrijke rol. Het stadscentrum vormt een sterk contrast met de omliggende polders, waardoor het van ver kan worden waargenomen.

#### Integriteit

De zichten op de skyline van de stad zijn integraal bewaard en worden niet verstoord door latere bebouwing

#### Authenticiteit

Vanuit het projectgebied wordt de blik afgeleid door latere toevoegingen op het stationsplein (bushaltes straatmeubilair). De zichten vanop de R30 en vanuit het park ten westen worden mede bepaald door het concertgebouw dat rond 2000 aan 't Zand werd opgetrokken.

De **beleving van deze kernkwaliteit** is aanwezig ter hoogte van het stationsplein. En vanuit het park ten westen van de R30.



*Figuur 8 Zicht bij het buitenkomen van het station*

### 3.2.7 Key-views

UNESCO spreekt over de beleving vanuit zogenaamde key-views en panorama's. Dit zijn belangrijke zichten die bepalend zijn voor de beleving en het kunnen begrijpen van de kernkwaliteiten van de site. Zichtpunten die in het bijzonder van belang worden geacht zijn die plekken van waaruit de bezoeker de site kan beleven. De

key-views zijn sterk gerelateerd aan de hiervoor genoemde kernwaarden. Voor deze HIA zijn binnen deze key-views drie relevante zichtpunten gekozen van waaruit van waaruit de nieuwe ontwikkeling voor een groot aantal bezoekers zichtbaar zijn:



*Zichtpunt 1: uitgang van het station: dit zichtpunt is voor vele bezoekers de eerste kennismaking met de stad. Voor bewoners is dit de plek van thuiskomen.*



*Zichtpunt 2: vanop de oostelijke walgracht vanaf de brug op de Oostmeers*



*Zichtpunt 3: Vanop het stadsbalkom ter hoogte van het station*



*Zichtpunt 4: Wandel- en fietsboulevard op de oostelijke vesten vanop de Oostmeers.*





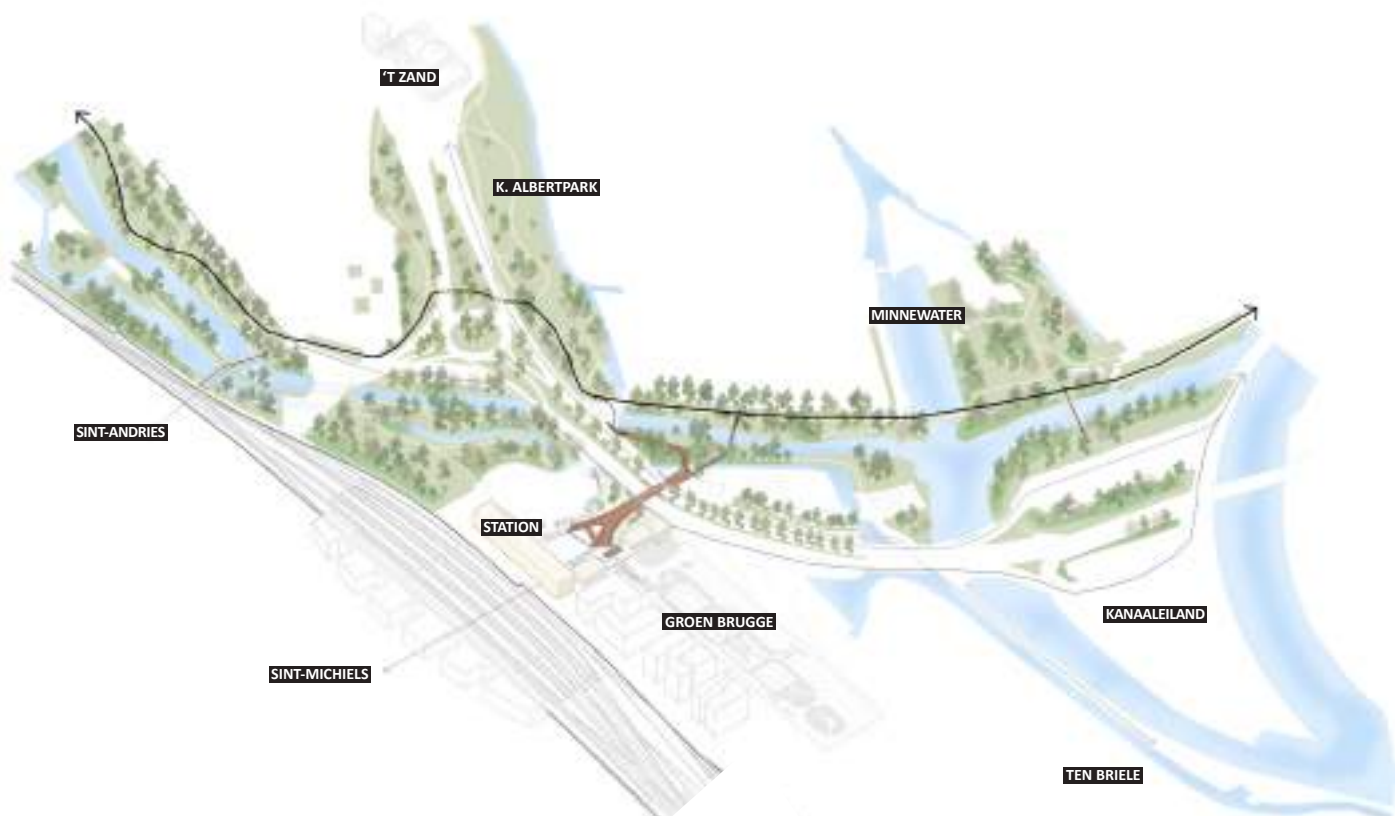
# 4 Geplande ingreep

## 4.1 Doelstelling

Het doel van de ingreep is oplossingen aanreiken voor de knelpunten en ambities van het projectgebied, waaronder concreet:

1. Het wegwerken van onveilige situaties op de R30 ter hoogte van het station, met focus op het langzaam verkeer (hoofddoelstelling);
  2. Het garanderen van de capaciteit van het gemotoriseerd verkeer op de R30;
  3. Het verhogen van de capaciteit en ruimte voor het langzaam verkeer op de R30;
  4. De oversteekmogelijkheden voor fietsers en voetgangers uitbreiden en verbeteren over de R30, in het bijzonder ter hoogte van het stationsplein;
  5. Het verbeteren van de bereikbaarheid van de verschillende stationsfuncties voor fietsers en voetgangers en het garanderen van die bereikbaarheid voor alle modi, waarbij combimobiliteit in de stationsomgeving wordt bevorderd.
  6. Het uitbreiden van het Koning Albert I-park door de infrastructuur te minimaliseren;
1. Het vormgeven van een ruimtelijke toegangspoort naar het station voor langzaam verkeer, in het bijzonder vanuit de historische binnenstad;
  2. Het ontwikkelen van een samenhangend, veilig en aantrekkelijk netwerk van fiets- en wandelpaden doorheen het volledige projectgebied dat stapsgewijs kan gerealiseerd worden;
  3. Het verhogen van de beleavings- en verblijfswaarde van de omgeving langs de R30 en van de groenblauwe vestenstructuur.

Op lange termijn moet de ingreep leiden tot:



## 4.2 Beschrijving van de ingreep

De voornaamste ingreep bestaat uit het voorzien van een voetgangerstunnel onder de R30 tussen het stationsplein en de vesten. De vloerhoogte van de tunnel ligt er 4m70 lager dan het maaiveld van het stationsplein en de R30: 3m tunnelhoogte + 1m70 constructiehoogte en nutsleidingen.

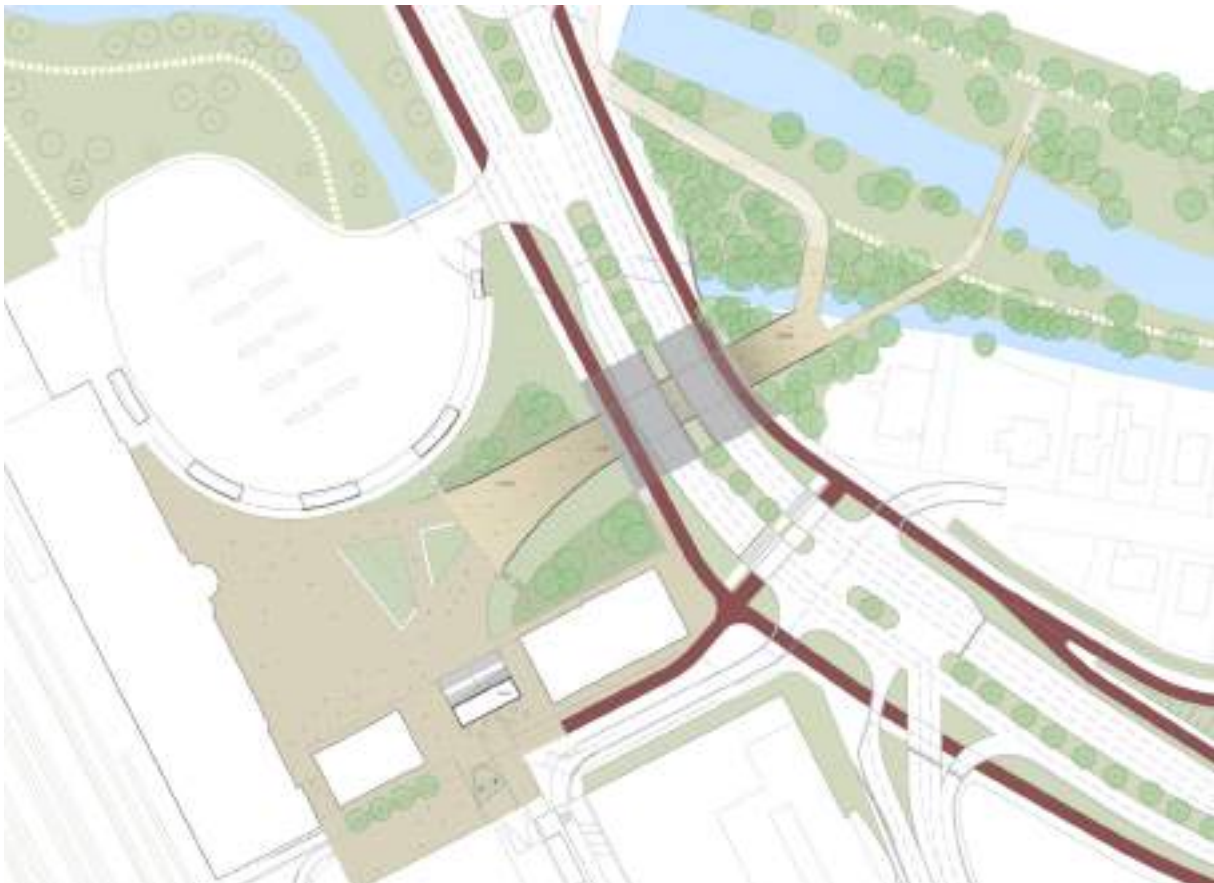
Het Stationsplein langs de R30 wordt verdiept, waarin een ruime trappenpartij en aanloophelling (max. 5%) wordt verwerkt die naar de tunnel onder de R30 leidt. De tunnel vormt een rechte intuïtieve lijn tussen het Stationsplein en de lager gelegen vesten, in functie van doorzicht en sociale veiligheid. Aan de zijde van de vesten wordt middels een luie trap en aanloophelling (max. 5%) aangesloten op het maaiveld van de vesten.

De verdiepte ruimte aan het Stationsplein is naast de toegang tot de tunnel ook een nieuwe groene verblijfsruimte aan het station. De verdiepte ligging bakent het Stationsplein af, waardoor oneigenlijke oversteken over de R30 worden verhindert. Daarnaast filtert deze groene ruimte het zicht op de

R30. In deze verblijfsruimte wordt een langzame helling geïntegreerd. Hierdoor is de tunnel toegankelijk zonder trappen, maar de route is langer.

Aan de kant van de vesten wordt de stationsas gecontinueerd naar de Binnenvestengracht. Bruggen over de dubbele walgracht verbinden de tunnel met het Ketsbruggepad -parallel met de vesten- en de Oostmeers. De exacte ligging en de configuratie van de brug(gen) wordt nog verder onderzocht.

Doordat de tunnel vrij diep zit, is sociale veiligheid primordiaal. Het profiel van de tunnel is verbreed zodat de tunnel minder nauw aanvoelt. Ook de middenberm van de R30 kan worden opengewerkt zodat natuurlijk daglicht kan toetreden in de tunnel.



### 4.3 Visualisaties

Om een goed beeld te krijgen van de impact op de omgeving werden een aantal visualisaties gemaakt. Omdat het project zich nog in een vroege ontwerpfase bevindt, gaat het om voorlopige ontwerpen. Ter illustratie wordt een foto van de actuele toestand toegevoegd.



*Visualisatie 1: Zicht bij buitenkomen van het station*





*Visualisatie 2: Zicht vanaf de vesten (stadzijde) richting Station, referentie Smedenpoort*



## 4.4 Onderzochte alternatieven

Op basis van deze randvoorwaarden zijn drie varianten uitgewerkt en afgewogen in een multicriteria-analyse: twee brugvarianten en de voorkeursvariant (tunnel). Hierna worden de onderzochte

alternatieven kort toegelicht. Om te komen tot de voorkeursvariant werd een multicriteria-analyse uitgevoerd die rekening o.m. rekening hield met de mogelijke impact op de erfgoedwaarden.

### 4.4.1 Stand alone brug

Deze brugoplossing is de meest directe en intuïtieve oplossing voor het dwarsen van de R30. Het verbindt het Stationsplein quasi rechtstreeks met Oostmeers en het K. Albert I park en is vanop de verschillende netwerken goed zichtbaar. De brug wordt opgevat als een iconisch kunstwerk dat vanop de R30 de vesten markeert.

De brug is zo gepositioneerd dat het zicht op de historische torens wordt gevrijwaard. De brug vormt een nieuw element naast de vista die met zorg dient te worden vormgegeven. Ook de inpassing in het groene vestenlandschap vormt omwille van het hoogteverschil een grote uitdaging.

Op deze locatie dient het vloerpeil van de brug 6m50 hoger te liggen dan het maaiveld (5m70 doorrijhoogte + min. 80cm constructiehoogte brug). Hellingen (ifv integrale toegankelijkheid of voor fietsers) die dit hoogteverschil kunnen overbruggen, zijn zeer moeilijk inpasbaar op

het Stationsplein. Daarom is bij deze oplossing de gelijkvloerse kruising ter hoogte van de Chantrellstraat noodzakelijk voor minder mobiele personen en kunnen fietsers geen gebruik maken van de brug. De (flauwe) trappenpartij is door het grote hoogteverschil minder comfortabel en lijkt een groot obstakel te vormen in het netwerk; oneigenlijke oversteken over de R30 zijn te verwachten.

Doordat de nadelen van deze oplossing moeilijk gecompenseerd kunnen worden, is er beslist om deze variant niet te weerhouden.



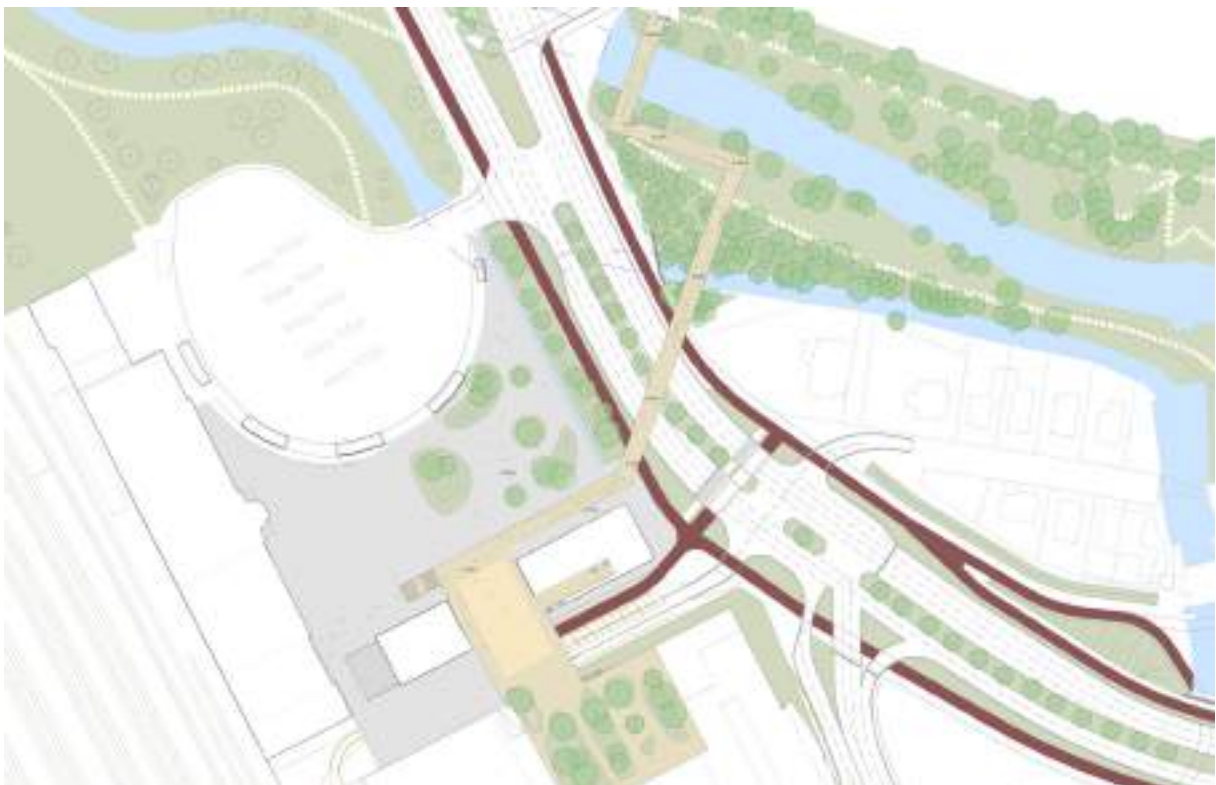
#### 4.4.2 Balkonbrug

Deze tweede brugoplossing maakt gebruik van de stationsontwikkeling om het hoogteverschil op te delen, zodat deze comfortabeler te overbruggen valt: van 0m naar 4.5m (dakpark Groen Brugge) naar 6.5m (kruising R30). Ook kunnen mechanische hulpmiddelen (roltrap – lift - ...) naar de verhoogde publieke ruimte worden gedeeld.

Er wordt voorgesteld het hoger gelegen dakpark te verlengen naar het Stationsplein toe, zodat een balkon ontstaat naar de stad. Dit balkon fungeert als tussenverdiep tussen het Stationsplein en de kruising met de R30. Middels een flauwe trap of lift is het bereikbaar vanaf het Stationsplein. Vervolgens wordt via een helling (max. 5%) de R30 gekruist, om opnieuw met een helling in de vesten te landen.

Vanuit de onderdoorgang van het station is de trap naar het hoger gelegen balkon zichtbaar. De voetganger wordt verleid de luie trap op te gaan door de verwachting die het balkon creëert. Op dit balkon zijn de torens van het historische centrum goed zichtbaar, het balkon vormt het kader voor een eerste kennismaking met de stad.

De aanloophelling wordt in de vesten opgevat als een slanke passerelle die tussen de bomen heen gaat. Het tracé is zo gekozen dat zo weinig mogelijk bomen worden geïmpacteerd. Een rechtstreeks tracé is te kort om een hellingspercentage van 5% te kunnen garanderen, daarom wordt extra lengte gewonnen door hoeken toe te voegen aan het tracé. Deze hoeken worden uitgewerkt als uitkijkpunt naar de ruimere omgeving: richting de vesten en de Poertoeren, richting het Stationsplein en stationsgebouw.





Waar de passerelle over de buitenvestengracht gaat, is het hoogteverschil navenant: de vesten liggen er immers 2 à 3m lager dan de R30 (waardoor voetgangers tot 10 m boven de vesten / doorheen de bomen wandelen). Het lager gelegen Ketsbruggepad kan behouden blijven en gaat onder de aanloophelling heen.

Deze brug maakt een expliciete verbinding tussen het Stationsplein, het historisch centrum en de nieuwe stadsontwikkeling Groen Brugge, waardoor deze variant goed scoort inzake verbindingen met de ruimere omgeving.

Net als de stand alone brug, is de toegankelijkheid en integratie in de vesten een moeilijker punt. Hoewel de toegankelijkheid van deze brug kan worden geoptimaliseerd met een lift en flauwe helling, is er nog geen sprake van een 'Universal Design'. Het is ook minder eenvoudig om deze variant af te stemmen op de lopende procedures rondom Groen Brugge.

Het lager gelegen Stationsplein concurreert met het hoger gelegen balkonplein, de invulling en onderlinge verhouding van beide ruimtes dient verder te worden onderzocht. De brug komt op hoge hoogte nabij de Ketsbruggewijk, wat mogelijk overlast met zich meebrengt (inkijk, geluid).







# 5 Beoordeling

## 5.1 Identiteit en continuïteit van een actieve levende stad

Stationsomgevingen maken integraal deel uit van moderne duurzame steden. In het licht van gewenste ontwikkelingen en de verduurzaming van de mobiliteit, zowel voor bewoners als bezoekers, is een kwalitatieve en veilige stationsomgeving cruciaal. De verduurzaming van een historisch stadscentrum is gebaat bij het terugdringen van privaat autogebruik en -bezit, zodat meer ruimte vrij komt voor o.m. vergroening en ontharding. Door een deel van het stationsplein te ontharden wordt bijgedragen aan de klimaatbestendigheid van de omgeving. Het creëren van een kwalitatieve doorgang tussen het station en de binnenstad is hierbij cruciaal. De ingreep schrijft

zich in de oorspronkelijke visie die de ontwerpers in 1941 voor ogen hadden. Bovendien hypothekeert de ingreep geen toekomstige projecten op de R30 zelf.

Daarom wordt de impact van de ingreep op de identiteit en continuïteit van de levende stad als aanzienlijk positief beoordeelt wanneer het gaat over de locatie van de verbinding en merkbaar positief voor wat betreft het gebruik en de beleving op die locatie. Door de betere verbinding komen de OUV's ietwat beter tot hun recht en wordt het geheel beperkt beter leesbaar, met name wanneer het gaat over de dubbele walgracht.

<i>Identiteit en continuïteit van de actieve levende stad</i>	negatief				neutr	positief			
	----	---	--	-	o	+	++	+++	++++
<b>AUTHENTICITEIT</b>									
Vorm en ontwerp									
Materiaal en substantie									
Gebruik en functie									
Locatie en positie									
Beleving									
<b>INTEGRITEIT</b>									
Expressie OUV									
Representatie geheel									
Negatieve ontwikkelingen									

## 5.2 Middeleeuws patrimonium

De ingreep heeft een beperkte impact op de bewaarde dubbele grachtenstructuur door de aanleg van een bijkomende dwarsverbinding. Hierdoor ontstaat een beperkt negatief effect op zowel de vorm als de materialiteit van de grachtenstructuur. De nieuwe verbinding heeft een beperkt positieve impact op het benutten van dit deel van de walgracht. De verlaagde ligging van de verbinding laat wel toe om deze kernkwaliteit beter te beleven, die vanop het huidige maaiveld nauwelijks kan worden waargenomen.

<i>Middeleeuws patrimonium</i>	negatief				neutr	positief				
	----	---	--	-	o	+	++	+++	++++	
<b>AUTHENTICITEIT</b>										
Vorm en ontwerp										
Materiaal en substantie										
Gebruik en functie										
Locatie en positie										
Beleving										
<b>INTEGRITEIT</b>										
Expressie OUV										
Representatie geheel										
Negatieve ontwikkelingen										

## 5.3 Revival

De impact op de 19de eeuwse wandelboulevard is beperkt en lokaal. De nieuwe tunnel sluit immers aan op de boulevard. De verlaagde ligging zocht voor een beperkte vergraving en enkele bomen moeten worden gekapt. Om deze reden wordt de impact op vorm en ontwerp en op de materialisatie van de wandelboulevard als beperkt negatief beoordeeld. De uitgang richting stad bevindt zich ter hoogte van de tuinmuur van het Minnewaterklooster, waardoor deze beter waargenomen kan worden. De beleving van de kernkwaliteit zal bijgevolg toenemen.

<i>Revival</i>	negatief				neutr	positief				
	----	---	--	-	o	+	++	+++	++++	
<b>AUTHENTICITEIT</b>										
Vorm en ontwerp										
Materiaal en substantie										
Gebruik en functie										
Locatie en positie										
Beleving										
<b>INTEGRITEIT</b>										
Expressie OUV										
Representatie geheel										
Negatieve ontwikkelingen										

## 5.4 Architecturaal ensemble

De keuze voor een tunnel heeft geen invloed op het architecturaal ensemble.

<i>Architecturaal ensemble</i>	negatief				neutr	positief			
	---	---	--	-	o	+	++	+++	++++
<b>AUTHENTICITEIT</b>									
Vorm en ontwerp									
Materiaal en substantie									
Gebruik en functie									
Locatie en positie									
Beleving									
<b>INTEGRITEIT</b>									
Expressie OUV									
Representatie geheel									
Negatieve ontwikkelingen									



## 5.5 Morfologie

De morfologie die het gebied kenmerkt wordt niet beïnvloed door de aanleg van de tunnel. Wel wordt het mogelijk om de moeilijk leesbare morfologie die het gevolg is van opeenvolgende, soms minder oordeelkundige- ingrepen te corrigeren. De tunnel verbindt immers de kwaliteiten de middeleeuwse dubbele omwalling, de wandelboulevard uit de 19de eeuw en het stadspark uit de 20ste eeuw met de 20ste-eeuwse stationsomgeving. Eerder dan de infrastructuur binnen te brengen binnen de stadswal, wordt er voor geopteerd om de groene ruimten van het park en de wandelboulevard door te trekken aan de zijde van het station en zo de

beleving van de groene toegang tot de stad te laten starten bij het verlaten van het station.

De impact op de aanwezige morfologie wordt om deze reden positief beoordeeld voor wat betreft de locatie van de ingreep en het toekomstige gebruik. Beiden leveren een aanzienlijk positieve bijdrage aan de beleving van de kernwaarde. Door de geplande ingreep wordt een bestaande verstoring deels gemilderd (matig positief), waardoor de representatie van het geheel versterkt wordt en de OUV's beter tot hun recht komen. Beide effecten worden matig positief beoordeeld.

<i>Morfologie</i>	negatief				neutr	positief			
	----	---	--	-	o	+	++	+++	++++
<b>AUTHENTICITEIT</b>									
Vorm en ontwerp									
Materiaal en substantie									
Gebruik en functie									
Locatie en positie									
Beleving									
<b>INTEGRITEIT</b>									
Expressie OUV									
Representatie geheel									
Negatieve ontwikkelingen									

## 5.6 Skyline

Door niet te opteren voor een brugoplossing wordt de skyline van de stad integraal gevrijwaard. De verlaagde ligging van het plein laat toe om bestaande verstoringen, bv. door verlichting en straatmeubilair, te verminderen. Dit heeft een beperkt positief effect op de beleving van de skyline.

<i>Skyline</i>	negatief				neutr	positief			
	----	---	--	-	o	+	++	+++	++++
<b>AUTHENTICITEIT</b>									
Vorm en ontwerp									
Materiaal en substantie									
Gebruik en functie									
Locatie en positie									
Beleving									
<b>INTEGRITEIT</b>									
Expressie OUV									
Representatie geheel									
Negatieve ontwikkelingen									

## 5.7 Synthese

Uit onderstaand overzicht komt duidelijk naar voor dat de geplande ingreep globaal een neutraal tot beperkt positieve impact heeft op de kernwaarden die de historische kern van de stad Brugge kenmerken. Hoewel er lokaal een beperkte voornamelijk visuele impact is op de overblijfselen van de stadsomwalling (grachten), wordt dit ruimschoots goedge maakt door de verbetering

van de beleving en de leesbaarheid van dit erfgoedelement. Bovendien corrigeert de ingreep een aantal evoluties uit het verleden die de expressie van het werelderfgoed op deze locatie hebben aangetast. Door de realisatie van een ondergrondse oplossing als alternatief voor een brugoplossing wordt bovendien de skyline van de stad bewaard en de beleving ervan versterkt.

<i>Synthese</i>	negatief				neutr	positief				
	----	---	--	-	o	+	++	+++	++++	
<b>AUTHENTICITEIT</b>										
Actieve levende stad					■		■	■		
Middeleeuws patrimonium				■	■	■	■			
Revival				■	■	■	■			
Architecturaal ensemble					■	■	■			
Morfologie					■	■	■	■		
Skyline					■	■	■			
<b>INTEGRITEIT</b>										
Actieve levende stad					■	■				
Middeleeuws patrimonium					■	■				
Revival					■	■				
Architecturaal ensemble					■	■				
Morfologie					■		■			
Skyline-p					■					





## 6 Conclusie

Sinds de verplaatsing van het station is systematisch ingezet op het opwaarderen van het projectgebied dat tevens een belangrijke rol kreeg in de verkeersafwikkeling. Door de toename van de verkeersdruk en de verschillende infrastructurele aanpassingen is de impact van de verkeersinfrastructuur sterk toegenomen. De verbinding voor fietsers en voetgangers tussen het station en de stad is hierdoor onveilig en weinig kwalitatief.

De voorgenomen ingreep heeft tot doel hieraan te verhelpen, door het creëren van een onderdoorgang tussen station en de vesten. Deze onderdoorgang wil bijdrage aan de levende en actieve stad die Brugge is. De ingreep bevindt zich deels in de bufferzone, deels in de kernzone van het werelderfgoed. De impact op de kernwaarden van het werelderfgoed is lokaal en beperkt. De ingreep leidt tot een verbeterde beleving van een aantal kernwaarden (morfologie, middeleeuws patrimonium, revival). De ingreep scoort beter dan brugalternatieven die voor de zelfde locatie werden onderzocht. Bovendien laat de ingreep toe om toekomstige aanpassingen aan de R30 door te voeren zonder dat dit impact heeft op de nieuwe infrastructuur.

## 7 Literatuurlijst

Constandt I. (red) (1988) Stenen herleven: 111 jaar 'kunstige herstellingen' in Brugge 1877-1988

Kloos M (2019) Heritage Impact Assessment 'Heumarkt Neu' Construction Project and Development of the World Heritage Property 'Historic Centre of Vienna'

Land-id (2015) Heritage Impact Assessment windturbines II Industrieterrein Ridderhaven -Donkersloot - Werelderfgoed Kinderdijk

n.n. (2019) Heritage Impact Assessment project stadsvaart

ICOMOS (2013) Leidraad voor Heritage Impact Assessments inzake culturele Werelderfgoederen

ICOMOS (2011) Guidance on Heritage Impact Assessments for Cultural World Heritage Properties

UNESCO (2013) Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention

Tractebel (2021) Startnota R30 Stationsomgeving