

NR	CODE	ZONE	ELEMENT	SUBELEMENT	TYPE	EIS	BLZ	PLAN, BIJLAGE OF FIGUUR
001	A.00.k	Algemeen	Algemeen	Algemeen	kwalitatief	Het ontwerp dient te worden uitgevoerd binnen de vooropgestelde projectgrens (zie plan IN40202). Volgende elementen dienen integraal te worden behouden: stationsgebouw, busstation, gebouw van de Tuftuf, rotonde Unesco, stationsparking... (niet-limitatief).	-	Plan IN40202
002	A.10.k	Algemeen	Netwerken	Algemeen	kwalitatief	Het project voorziet de ontvlechting van hoogdynamisch en laagdynamisch verkeer volgens het voorgestelde netwerk voor voetgangers en fietsers (zie projectnota blz 29 - fiets en voetgangersnetwerk). Deze infrastructuur wordt ingericht volgens de geldende vademecums.	28	Projectnota p29 Fiets- en voetgangersnetwerk
003	A.10.k	Algemeen	Netwerken	Algemeen	kwalitatief	De infrastructuur wordt zo leesbaar mogelijk ontworpen zodat gebruikers naar de juiste plaats worden genudged en overmatig gebruik van signalisatie wordt vermeden.	28	
004	A.10.k	Algemeen	Netwerken	Algemeen	kwalitatief	De Unesco-passage en onderdoorgang Vaardijkstraat worden ingericht met een gescheiden route voor fietsers en voetgangers. Subtiële elementen (vb. materialisatie, patroon, klein hoogteverschil...) sturen de gebruikers. In de bochten wordt op het fietspad middelgeleiding voorzien.	28	
005	A.10.d	Algemeen	Netwerken	Algemeen	dwingend	De hellingspercentage van de hoofdverbinding tussen het Stationsplein en de Begijnvest / 't Zand bedraagt maximaal 4% in de looprichting. Op uitvoeringsontwerp is de helling dwars op de looprichting te bewaken met een maximaal percentage van 2%.	32	Projectnota p29 Fiets- en voetgangersnetwerk Bijlage 2 Ontwerpeisen integrale toegankelijkheid
006	A.10.k	Algemeen	Netwerken	Algemeen	kwalitatief	Op alle paden wordt een hellingspercentage van 4% in de looprichting nagestreefd of 5% met tussenliggende, vlakke bordessen. Indien dit hellingspercentage omwille van fysieke of technische randvoorwaarden niet kan worden gehaald, wordt samen met Inter en de toegankelijkheidsambtenaar van de Stad Brugge onderzocht wat het beste alternatief is.	32	Projectnota p29 Fiets- en voetgangersnetwerk Bijlage 2 Ontwerpeisen integrale toegankelijkheid
007	A.20.k	Algemeen	Infrastructuur	Wegenis	kwalitatief	De breedte van de infrastructuur voor de wegenis, fiets- en voetpaden stemt overeen met de opgenomen dwarsprofielen (zie plan IN60201).	-	Plan IN60201
008	A.24.k	Algemeen	Infrastructuur	Minder hinder	kwalitatief	Hinder op de R30 wordt maximaal vermeden. De doorstroming wordt maximaal gegarandeerd waarbij vlot en leesbaar fietsverkeer en openbaar vervoer primeert.	-	
009	A.25.k	Algemeen	Infrastructuur	Afwatering	kwalitatief	Regenwater wordt zoveel mogelijk opgevangen, gebufferd en waar mogelijk geïnfiltreerd in de bodem.	38	
010	A.30.k	Algemeen	Kunstwerken	Algemeen	kwalitatief	Er moet de nodige aandacht geschonken worden aan het ontwerp en de detaillering van het kunstwerk met als doel de onderhoudskosten zo veel mogelijk te beperken gedurende de levensduur van de brug.	38	
011	A.30.d	Algemeen	Kunstwerken	Algemeen	dwingend	Een drijvende of beweegbare brug is niet toegelaten.	38	
012	A.30.d	Algemeen	Kunstwerken	Algemeen	dwingend	De belastingen, de combinaties en de toetsingen die moeten aangenomen en uitgevoerd worden voor het dimensioneren van de kunstwerken zijn opgenomen in de uitgangspuntennota.	-	Bijlage 3 uitgangspuntennota kunstwerken
013	A.30.d	Algemeen	Kunstwerken	Algemeen	dwingend	Het minimale profiel vrije ruimte stemt overeen met het schetsontwerp van de verschillende kunstwerken (zie plannen IN47001-47002-47003-47004).	-	Plan IN47001 - 47002 - 47003 - 47004
014	A.30.d	Algemeen	Kunstwerken	Algemeen	dwingend	De stabiliteit van de bestaande kunstwerken moet zowel tijdens de uitvoeringsfase als in de definitieve toestand verzekerd blijven.	-	
015	A.31.k	Algemeen	Kunstwerken	Architectuur	kwalitatief	Lijnen worden gecontinueerd in plan en snede. Gefacetteerde afwerking met knikken of ongewenste plooiën is niet toegestaan.	37	
016	A.31.k	Algemeen	Kunstwerken	Architectuur	kwalitatief	De kunstwerken dienen een hedendaagse geïntegreerde vormgeving te hebben. De kunstwerken worden uit zo weinig mogelijk elementen opgebouwd, overbodige elementen (niet structureel en niet functioneel) die de eerlijkheid van de constructie aantasten zijn te vermijden.	37	
017	A.31.k	Algemeen	Kunstwerken	Architectuur	kwalitatief	Alle kunstwerken worden ontworpen in functie van beleving van de lokale passant / recreant, met een waarneming van het kunstwerk van zeer nabij en aan lage snelheid. De detaillering en materialisering speelt hier op in door het hanteren van de juiste schaal, textuur, taktiliteit en een hoge graad van afwerking.	37	
018	A.31.k	Algemeen	Kunstwerken	Architectuur	kwalitatief	De bruggen dienen integraal te worden ontworpen. Hiermee wordt bedoeld dat de brug vanuit alle perspectieven dient te worden geconsipeerd.	37	
019	A.31.k	Algemeen	Kunstwerken	Architectuur	kwalitatief	Een goede akoestiek is belangrijk om het comfort van de gebruiker te verhogen in onderdoorgangen / passages.	37	Bijlage 2 Ontwerpeisen integrale toegankelijkheid
020	A.31.k	Algemeen	Kunstwerken	Architectuur	kwalitatief	De onderdoorgangen dienen overdag en 's nachts voldoende verlicht te zijn. Voldoende daglichttoetreding, korte onderdoorgangen en licht kleurgebruik zijn primordiaal.	37	
021	A.31.k	Algemeen	Kunstwerken	Architectuur	kwalitatief	Onderhoudsvriendelijke, graffiti- en vandalismebestendige materialen worden toegepast. Het verouderingsproces doet geen afbreuk aan de vooropgestelde beeldkwaliteit van het materiaal.	37	
022	A.31.k	Algemeen	Kunstwerken	Architectuur	kwalitatief	Bijkomende elementen (voorzieningen zoals verlichting, signalisatie, camerabewaking...) worden op een uniforme en gestructureerde wijze in het ontwerp van de kunstwerken geïntegreerd.	37	

023 - A.40.k	Algemeen	Publieke ruimte	Algemeen	kwalitatief	Het verhogen van de verblijfskwaliteit in de deelzones staat voorop. Daarbij wordt uitgegaan van de reeds aanwezige kwaliteiten en elementen in de verschillende ruimtelijk-landschappelijke gehelen (beplanting, architectuur, zichtassen, materiaalgebruik...) waaruit een samenhangend geheel wordt ontwikkeld voor het volledig projectgebied.	30	
024 - A.40.k	Algemeen	Publieke ruimte	Algemeen	kwalitatief	Er wordt gezocht naar een uniformiteit in het project, maar met waardering voor de verschillende deelzones. Een contextuele aanpak is vereist.	30	
025 - A.40.k	Algemeen	Publieke ruimte	Algemeen	kwalitatief	De publieke ruimte (verschillende netwerken en ervaringsplekken) wordt als 'Universal Design' uitgewerkt: toegankelijk en beleefbaar voor iedereen. De hoofdroutes zijn uitnodigend door een goede oriëntatie, zichtlijnen en natuurlijke gidslijnen.	32	<b>Bijlage 2</b> Ontwerpeisen integrale toegankelijkheid
026 - A.41.k	Algemeen	Publieke ruimte	Landschap	kwalitatief	Keermuren worden beperkt, hoogteverschillen worden opgevangen door flauw hellende taluds.	37	
027 - A.42.k	Algemeen	Publieke ruimte	Beplanting	kwalitatief	Bij de inpassing van infrastructuur en ontwerp van publieke ruimte worden bomen zoveel mogelijk behouden en wordt rekening gehouden met de resultaten en aanbevelingen van de VTA ( <b>zie hoofdstuk 6.5 VTA projectnota</b> ). Per zone dient te worden afgewogen of het wenselijk is in de nabijheid nieuwe bomen aan te planten ter compensatie.	38	<b>Projectnota</b> hoofdstuk 6.5 VTA
028 - A.43.k	Algemeen	Publieke ruimte	Inrichting	kwalitatief	In het volledige projectgebied dienen voldoende rustpunten te worden voorzien. Deze rustpunten worden geïntegreerd in het ontwerp en worden buiten de looproutes geplaatst. Er wordt minimaal een rustpunt voorzien voor en na lange hellingen, met een maximale tussenafstand van 100m.	32	<b>Bijlage 2</b> Ontwerpeisen integrale toegankelijkheid
029 - A.44.k	Algemeen	Publieke ruimte	Materialisatie	kwalitatief	Verharding wordt tot het strikte minimum beperkt.	38	
030 - A.44.k	Algemeen	Publieke ruimte	Materialisatie	kwalitatief	Er is een duidelijke hiërarchie leesbaar in de materialisatie van de publieke ruimte: hoofdroutes, functionele assen en recreatieve routes ( <b>zie projectnota blz 29 - fiets en voetgangersnetwerk</b> ) krijgen een verschillende breedte en/of materialisatie. Daarbij wordt aangesloten op reeds aanwezige materialen in de ruimere omgeving.	28	<b>Projectnota p29</b> Fiets- en voetgangersnetwerk
031 - A.44.k	Algemeen	Publieke ruimte	Materialisatie	kwalitatief	De verharding van de hoofdroutes is effen, aaneengesloten, zelfs onder natte omstandigheden slipvrij en heeft een lage rolweerstand. De materialisatie wordt zorgvuldig gekozen i.f.v. comfort, geluid en duurzaamheid. Ter hoogte van kunstwerken is bijzondere aandacht te besteden om mosvorming en rijmplekvorming te vermijden.	32	<b>Bijlage 2</b> Ontwerpeisen integrale toegankelijkheid
032 - A.44.k	Algemeen	Publieke ruimte	Materialisatie	kwalitatief	Het ontwerp dient drempelloos te worden ontworpen (d.w.z. max 2 cm niveaoverschil), dit vormt een specifiek aandachtspunt bij gelijkvloerse oversteken (Chantrell-oversteek en Oostmeers-oversteek). Straatkolken en afvoeren moeten buiten de looproutes en dus buiten de oversteekplaatsen gesitueerd worden.	32	<b>Bijlage 2</b> Ontwerpeisen integrale toegankelijkheid
033 - S.21.d	Stationsomgeving	Infrastructuur	Wegenis	dwingend	De Hendrik Brugmansstraat zal na de realisatie enkel nog toegankelijk zijn voor hulpdiensten en laden-en-lossen. De afmetingen van de ladderwagen van de brandweer is maatgevend.	50	
034 - S.32.k	Stationsomgeving	Kunstwerken	K1 - K2 Vestenpassage	kwalitatief	De Vestenpassage ligt in het verlengde van de stationsonderdoorgang en nodigt passanten en recreanten uit. De openheid van de onderdoorgang is doorslaggevend, zodat een visuele relatie tussen het vestenlandschap en de stationsomgeving wordt gerealiseerd.	53	
035 - S.32.k	Stationsomgeving	Kunstwerken	K1 - K2 Vestenpassage	kwalitatief	De onderzijde van de bovenliggende bruggen worden hoogwaardig afgewerkt, als onderdeel van de onderliggende publieke ruimte. Hierbij wordt de nodige aandacht besteed aan akoestiek.	53	
036 - S.32.d	Stationsomgeving	Kunstwerken	K1 - K2 Vestenpassage	dwingend	De breedte van de Vestenpassage onder de ring bedraagt minimum 9 m, de vrije hoogte 3m.	53	
037 - S.32.d	Stationsomgeving	Kunstwerken	K1 - K2 Vestenpassage	dwingend	In de Vestenpassage wordt slimme signalisatie en publiciteit voor het culturele aanbod geïntegreerd.	53	
038 - S.32.d	Stationsomgeving	Kunstwerken	K1 - K2 Vestenpassage	dwingend	De onderdoorgang dient te fungeren als waterbuffer bij extreme hoge waterstanden T-100 / T-1000 - Buitenvestingsgracht: 5,24mTAW / 5,27 mTAW - Binnenvestingsgracht : 5,80 mTAW / 5,82mTAW Overstroming van de constructie mag geen structurele schade aanrichten en is eenvoudig leeg te pompen en te reinigen.	54	
039 - S.40.k	Stationsomgeving	Publieke ruimte	Algemeen	kwalitatief	Het ontwerp voor het Stationsplein, Vestenpassage en H. Brugmansstraat is compatibel met de huidige situatie (trap naar Groen Brugge op de huidige locatie), en met het vooropgestelde masterplan.	44	
040 - S.40.k	Stationsomgeving	Publieke ruimte	Algemeen	kwalitatief	Er wordt een visie opgemaakt voor de ruimtelijke samenhang tussen het Stationsplein, de Vestenpassage, de H. Brugmansstraat en het masterplan voor Groen Brugge.	44	
041 - S.43.d	Stationsomgeving	Publieke ruimte	Inrichting	dwingend	De zichtas vanop het Stationsplein naar de Brugse skyline en vanop het Stationsplein naar het beschermd stationsgebouw wordt gevrijwaard.	48	
042 - S.43.k	Stationsomgeving	Publieke ruimte	Inrichting	kwalitatief	De stationsomgeving wordt gericht onthard, buiten de looplijnen en gewenste verblijfsruimte. Er wordt een zo groot mogelijke vrije ruimte (vrij van obstakels – type zitbank, verlichting, goten) voorzien tussen het stationsgebouw en aanvang helling waar opstelling van installaties mogelijk zijn. Langs de gevel van het Stationsgebouw en de (huidige) Carrefour wordt een zone van 10m gevrijwaard ivf terrassen en calamiteitendoorgang.	48	
043 - S.43.k	Stationsomgeving	Publieke ruimte	Inrichting	kwalitatief	Er wordt een passend waterelement (qua grootte en vorm) voorzien op het Stationsplein. Het waterelement is onderhoudsarm, duurzaam (beperkt gebruik van drinkwater), hindert geen passanten (vb. windstoot en vernevelers) en doet in de winter (door vrieskoude) geen afbreuk aan de ruimtelijke kwaliteit van het plein.	48	

044 - S.43.k	Stationsomgeving	Publieke ruimte	Inrichting	kwalitatief	Het ontwerp van het Stationsplein faciliteert maximaal de looplijnen tussen de Vestenpassage, busstation, stationstoegangen en Hoppinpunt Hendrik Brugmansstraat.	48	
045 - S.43.k	Stationsomgeving	Publieke ruimte	Inrichting	kwalitatief	Op het Stationsplein en langs de Hendrik Brugmansstraat worden zitmogelijkheden gecreëerd met verschillende karakters (nabij reca, in groen, nabij station...).	48	
046 - S.43.k	Stationsomgeving	Publieke ruimte	Inrichting	kwalitatief	Er wordt door de stad Brugge en de NMBS een visie aangereikt voor de commerciële activiteiten aan het Stationsplein en de Hendrik Brugmansstraat, met respect voor erfgoed en draagkracht van de publieke ruimte.	48	
047 - S.43.k	Stationsomgeving	Publieke ruimte	Inrichting	kwalitatief	Er wordt een zo groot mogelijke vrije ruimte (vrij van obstakels – type zitbank, verlichting, goten) voorzien tussen het stationsgebouw en aanvang helling waar opstelling van installaties mogelijk zijn. Langs de gevel van het Stationsgebouw en de (huidige) Carrefour wordt een zone van 10m gevrijwaard i.f.v. terrassen en calamiteitendoorgang.	48	
048 - R.10.k	R30 & Chantrellstraat	Netwerken	Algemeen	kwalitatief	De doorstroming moet minstens zoals in de huidige situatie in de toekomstige situatie worden behouden, indien mogelijk verbeterd. Daarom dienen de voorsorteerstroken min. de lengte te hebben zoals voorzien in projectnota en dienen min. de detectiesystemen te worden voorzien zoals opgenomen in projectnota.	62	
049 - R.11.d	R30 & Chantrellstraat	Netwerken	Voetgangers	dwingend	De gelijkgrondse oversteek via de Chantrellstraat betreft een back-up-route voor de Vestenpassage en dient te worden ontmoedigd (groen op aanvraag m.b.v. drukknop, oversteken in 2 tijden, ...)	62	
050 - R.13.d	R30 & Chantrellstraat	Netwerken	Gemotoriseerd verkeer	dwingend	Langsheen het deel van de R30 in het projectgebied geldt een snelheidsbeperking van 50 km/u - op de aansluitende wegenis (excl. K. Albert I-laan) 30 km/u	62	
051 - R.13.d	R30 & Chantrellstraat	Netwerken	Gemotoriseerd verkeer	dwingend	Al de verkeerslichtenregelingen dienen minimaal te kunnen voldoen aan het Actieplan Veilig van AWW door de nodige voorsorteerstroken te voorzien.	62	
052 - R.13.d	R30 & Chantrellstraat	Netwerken	Gemotoriseerd verkeer	dwingend	De H. Brugmansstraat wordt voor gemotoriseerd verkeer omgedraaid qua rijrichting: het gemotoriseerd verkeer dient naar de R30 te rijden. Bij het oprijden van de R30 dient het gemotoriseerd verkeer verplicht rechtsaf te rijden. De laad- en loszones in de H. Brugmansstraat moeten passeerbaar zijn (3m doorgang).	62	
053 - R.13.d	R30 & Chantrellstraat	Netwerken	Gemotoriseerd verkeer	dwingend	Qua verkeersafwikkeling dient rekening te worden gehouden met de verkeersintensiteiten zoals opgenomen in de projectnota.	62	
054 - R.13.d	R30 & Chantrellstraat	Netwerken	Gemotoriseerd verkeer	dwingend	Bij het oprijden van de R30 vanuit de Oostmeers dient gemotoriseerd verkeer rechtsaf te rijden richting Unesco-rotonde.	62	
055 - R.14.k	R30 & Chantrellstraat	Netwerken	Kruispunten	kwalitatief	De kruispunten worden zo compact mogelijk ontworpen in functie van zo snel mogelijke ontruiming en doorstroming, zonder echter afbreuk te doen aan de geldende normen en vademeca	62	
056 - R.21.k	R30 & Chantrellstraat	Infrastructuur	Wegenis	kwalitatief	De R30 mag lokaal worden verhoogd om de onderliggende vestenpassage comfortabeler in te passen. Er dient hierbij rekening te worden gehouden met uitzonderlijk transport en diepladers. De landschappelijke impact van deze ophoging gezien vanuit het stationsplein moet zo minimaal mogelijk zijn.	63	Dwg uitzonderlijk transport in bib
057 - R.21.d	R30 & Chantrellstraat	Infrastructuur	Minder hinder	dwingend	De toegang tot de stelplaats in de Chantrellstraat zal steeds gevrijwaard moeten worden, net zoals de toegang tot het busstation.	63	
058 - R.21.d	R30 & Chantrellstraat	Infrastructuur	Wegenis	dwingend	Het wegenisontwerp houdt rekening met de randvoorwaarden horende aan het uitzonderlijk transport van Alstom.	63	Dwg uitzonderlijk transport in bib
059 - R.41.k	R30 & Chantrellstraat	Publieke ruimte	Landschap	kwalitatief	De R30 en Unesco-rotonde behouden hun parkway-identiteit: de verschillende rijrichtingen en modi worden van elkaar gescheiden middels een groene berm. De middenberm wordt voorzien van bomen.	56	
060 - R.41.k	R30 & Chantrellstraat	Publieke ruimte	Landschap	kwalitatief	Bij het herschikken van de infrastructuur op de R30 wordt geen ruimte ingenomen van de vesten. De infrastructuur wordt zo ingepast dat extra vrijgekomen (groene) ruimte direct grenst aan de vesten.	56	
061 - Ve.11.k	Vesten	Netwerken	Voetgangers	kwalitatief	De hoofdverbinding in de vesten (zie projectnota blz 29 - fiets en voetgangersnetwerk) sluit aan op de Begijnenvest, waar een aansluiting wordt gerealiseerd richting K. Albertpark / 't Zand én naar het Minnewater.	68	Projectnota p29 Fiets- en voetgangersnetwerk
062 - Ve.12.d	Vesten	Netwerken	Fietsers	dwingend	Fietsers worden op een zachte manier geweerd (door vb. materialisatie, comfort...) uit de nieuw te realiseren brugjes tussen de Vestenpassage en de vesten.	68	
063 - Ve.33.k	Vesten	Kunstwerken	K3 - K4 Vestenbrugjes	kwalitatief	Het vestenlandschap en de aanwezige bomen staan centraal en domineren ten opzichte van een ingetogen kunstwerk. Een ingetogen kunstwerk impliceert een slanke structuur, beperkte lengte en een transparante valbescherming. Op het middeneiland (tussen Binnen- en Buitenvestinggracht) worden constructies beperkt, een doorlopende brug over het middeneiland is niet gewenst.	71	
064 - Ve.33.k	Vesten	Kunstwerken	K3 - K4 Vestenbrugjes	kwalitatief	De netto richtwaarde voor de breedte van de hoofdverbinding voor voetgangers in de vesten (= de effectief bewandelbare breedte, dus exclusief balustrade / opstand / edm) bedraagt 3,5 à 4,5m. Rustplaatsen of ervaringsplekken dienen buiten deze breedte te worden gerealiseerd, buiten de brugconstructies.	68	

o65 - Ve.33.k	Vesten	Kunstwerken	K3 - K4 Vestenbrugjes	kwalitatief	De brug over de Binnenvestingsgracht mag worden opgesplitst in 2 slankere brugjes, met een minimum breedte van 2,5m. Deze constructies worden op korte afstand van elkaar gerealiseerd om verdere versnippering van de vesten te beperken.	71	
o66 - Ve.33.d	Vesten	Kunstwerken	K3 - K4 Vestenbrugjes	dwingend	Er wordt in de Buitenvestingsgracht een minimale natte sectie van 23m <sup>2</sup> gerespecteerd bij een minimale breedte van 6,3m.	71	
o67 - Ve.33.k	Vesten	Kunstwerken	K3 - K4 Vestenbrugjes	kwalitatief	Pijlers in de waterlopen worden zoveel mogelijk vermeden in functie van onderhoud van de waterloop en het verhinderen van doorstroming. Het ontwerpproces gebeurt in overleg met De Vlaamse Waterweg, en heeft hun goedkeuring nodig.	71	
o68 - Ve.33.d	Vesten	Kunstwerken	K3 - K4 Vestenbrugjes	dwingend	Indien pijlers worden geplaatst in de natte sectie van de Binnenvestingsgracht dient er een compensatievoorstel uitgewerkt te worden. De compensatie is uit te werken in hetzelfde pand, te rekenen vanaf de vaste bodem (onder slibpeil) tot de hoogste waterstand (gemeten of gesimuleerd T-100). De compensatie dient in volume en in oppervlakte te gebeuren.	71	
o69 - Ve.33.d	Vesten	Kunstwerken	K3 - K4 Vestenbrugjes	dwingend	Vergunningen voor de kunstwerken aan de Boeveriepoort zijn afgeleverd door DVW. Zolang er geen duidelijke afspraken zijn tussen DVW en de VMM zullen beide partijen op de hoogte gehouden worden.	71	
o70 - Ve.33.d	Vesten	Kunstwerken	K3 - K4 Vestenbrugjes	dwingend	Het bodempeil van het kunstwerk boven de Buitenvestingsgracht ligt boven het uitzonderlijk waterpeil bij T-100: 5,24mTAW. Het loopvlak van de brug komt niet onder water.	71	Bijlage 4 Nota waterpeilen
o71 - Ve.33.d	Vesten	Kunstwerken	K3 - K4 Vestenbrugjes	dwingend	De brug over de Binnenvestingsgracht verbindt de twee oevers op hun hoogst mogelijk punt rekening houdend met comfortabele hellingspercentages. De onderkant van de brug over de Binnenvestingsgracht ligt zoveel mogelijk boven 5m80 mTAW (het extreem gemeten peil bij T-100). Het loopvlak van de brug komt niet onder water.	71	
o72 - Ve.33.d	Vesten	Kunstwerken	K3 - K4 Vestenbrugjes	dwingend	De verlichting van de hoofdverbinding in de vesten wordt ingewerkt in de kunstwerken en is vleermuisvriendelijk, waarbij geen strooilicht valt op het wateroppervlak.	71	
o73 - Ve.38.k	Vesten	Kunstwerken	K10 Koker Binnenvestingsgracht	kwalitatief	De koker van de Binnenvestingsgracht aan Oostmeers (wordt zoveel mogelijk ingekort. Er wordt een nieuwe kopmuur voorzien in relatie tot de andere kunstwerken / kopmuren in de directe omgeving.	71	
o74 - Ve.41.k	Vesten	Publieke ruimte	Landschap	kwalitatief	Het vestenlandschap wordt zo weinig mogelijk aangetast: de topografie, vestingsgrachten en bomen worden maximaal behouden. De leesbaarheid van de vesten (dubbele waterstructuur) is belangrijk. Verharding wordt tot het strikte minimum beperkt	67	
o75 - Ve.41.d	Vesten	Publieke ruimte	Landschap	dwingend	De vestenverbinding wordt binnen de vooropgestelde contour gerealiseerd, zoals aangeduid op plan IN16401.	67	Plan IN16401
o76 - Ve.41.d	Vesten	Publieke ruimte	Landschap	dwingend	De bypass van de R30 richting Oostmeers wordt uit gebruik genomen. Deze infrastructuur wordt lokaal afgebroken waardoor er meer ruimte vrij komt voor de Binnenvestingsgracht en de Kapucijnenrei.	67	
o77 - Ve.42.d	Vesten	Publieke ruimte	Bepanting	dwingend	De bomen in het vestenlandschap worden gevrijwaard. Enkel op basis van de VTA (zie hoofdstuk 6.5 VTA projectnota) en het beheersplan Vesten kan worden beslist een boom te rooien, in samenspraak met Agentschap Onroerend Erfgoed en de dienst Openbare Ruimte en Erfgoed van de stad Brugge.	67	Projectnota hoofdstuk 6.5 VTA
o78 - Ve.42.d	Vesten	Publieke ruimte	Bepanting	dwingend	De veteranenbomen in het vestenlandschap (opgenomen in de VTA en beheersplan Vesten, zie hoofdstuk 6.5 VTA projectnota) dienen te worden gevrijwaard. Indien in de nabijheid nieuwe constructies worden voorzien (infrastructuur, kunstwerken...), dient te worden onderzocht of de bomen geen hinder zullen ondervinden.	67	Projectnota hoofdstuk 6.5 VTA
o79 - K.12.d	K. Albertpark	Netwerken	Fietsers	dwingend	De fietsinfrastructuur gebundeld aan de R30-west, ten noorden van de Unescopassage, t.h.v. het K. Albertpark wordt verwijderd.	77	
o80 - K.21.d	K. Albertpark	Infrastructuur	Wegenis	dwingend	Er wordt een route voorzien van 4m breed voor de brandweer vanuit de woonontwikkeling 'De Boevrie' naar de R30 mogelijks zoals voorzien in het voorgestelde ontwerp.	75	plan infrastructuur 'De Boevrie' in bib
o81 - K.24.d	K. Albertpark	Infrastructuur	Minder hinder	dwingend	De onderdoorgangen worden opgebouwd in de middenberm en gedurende twee weekends ingeschoven. Hierbij wordt per weekend telkens één helft ingeschoven teneinde hinder zoveel mogelijk te beperken.	76	
o82 - K.31.k	K. Albertpark	Kunstwerken	K5 - K6 Unesco-onderdoorgang	kwalitatief	De onderdoorgang wordt open gewerkt in de middenberm. De tunnelmonden worden zo gepositioneerd dat sociale controle vanuit verschillende hoeken mogelijk is.	76	
o83 - K.31.k	K. Albertpark	Kunstwerken	K5 - K6 Unesco-onderdoorgang	kwalitatief	De onderdoorgang ligt juist ten noorden van de Unesco-rotonde i.f.v. een continue en vlotte vestenroute.	76	
o84 - K.44.k	K. Albertpark	Publieke ruimte	Inrichting	kwalitatief	De (recente her-)inrichting van het K. Albertpark wordt zoveel mogelijk behouden.	75	
o85 - K.44.k	K. Albertpark	Publieke ruimte	Inrichting	kwalitatief	De omgeving van het K. Albert I standbeeld (= monument) wordt open gehouden zodat deze vanuit verschillende hoeken kan worden waargenomen.	75	
o86 - Va.13.d	Vaartdijkstraat	Netwerken	Gemotoriseerd verkeer	dwingend	De bestaande aansluiting tussen de Ketsbruggestraat en de R30 langs de Kerkebeek wordt geschrapt.	82	
o87 - Va.23.k	Vaartdijkstraat	Infrastructuur	Waterlopen	kwalitatief	De aanwezige pomp in de Vaartdijkstraat wordt in overleg met DVW en zonder verlies van capaciteit verplaatst ten noorden van de R30.	83	Plan IN40201

o88 - Va.23.k	Vaardijkstraat	Infrastructuur	Waterlopen	kwalitatief	De mogelijkheid tot onderhoud van de Kerkebeek en het Zuidervaartje moet gegarandeerd blijven in het ontwerp. Dit kan mee voorzien worden vanaf de nieuwe fietsbrug over de Kerkebeek voor het pompstation. Hiertoe moet de brug ontworpen worden op de lasten van een telescopische kraan van 50 ton.	83	
o89 - Va.23.d	Vaardijkstraat	Infrastructuur	Wegenis	dwingend	Onderhoudswerken van de Kerkebeek worden ook uitgevoerd vanuit de Ketsbruggestraat en de Ketsbruggeparking. Op de parking wordt de huidige gereserveerde parkeerplaats en container in het nieuwe omgevingsontwerp behouden.	83	
o90 - Va.35.d	Vaardijkstraat	Kunstwerken	K7 Brug Kerkebeek	dwingend	De bovenkant van de brug over de Kerkebeek ligt op 6,05 mTAW. Het sleutelpeil ligt ongeveer een meter lager. Er mag geen verlies van natte sectie zijn.	81	
o91 - Va.36.d	Vaardijkstraat	Kunstwerken	K8 Onderdoorgang Vaardijkstraat	dwingend	De onderdoorgang Vaardijkstraat wordt tussen de Kerkebeek en de Oude Kanaalarm van Gent naar Oostende gerealiseerd, buiten de waterloop.	81	
o92 - Va.37.d	Vaardijkstraat	Kunstwerken	K9 Brug R30 Kerkebeek	dwingend	Het houten dek van de fiets- en voetgangersbrug over de Kerkebeek wordt vervangen in een duurzamer en comfortabeler materiaal. Ook de houten tussenconstructie wordt vervangen naar een open borstwering.	81	
o93 - Va.41.k	Vaardijkstraat	Publieke ruimte	Landschap	kwalitatief	Er wordt een groene buffer voorzien tussen de tuinen van de woningen aan de Ketsbruggestraat en het fietspad met R30 ter hoogte van de huidige Ketsbruggeparking.	78	
o94 - Va.41.k	Vaardijkstraat	Publieke ruimte	Landschap	kwalitatief	De verplaatste pomp wordt landschappelijk ingepast op de nieuwe locatie zodat deze zoveel mogelijk aan het zicht wordt onttrokken, in bijzonder vanop de brug over het Minnewater.	83	