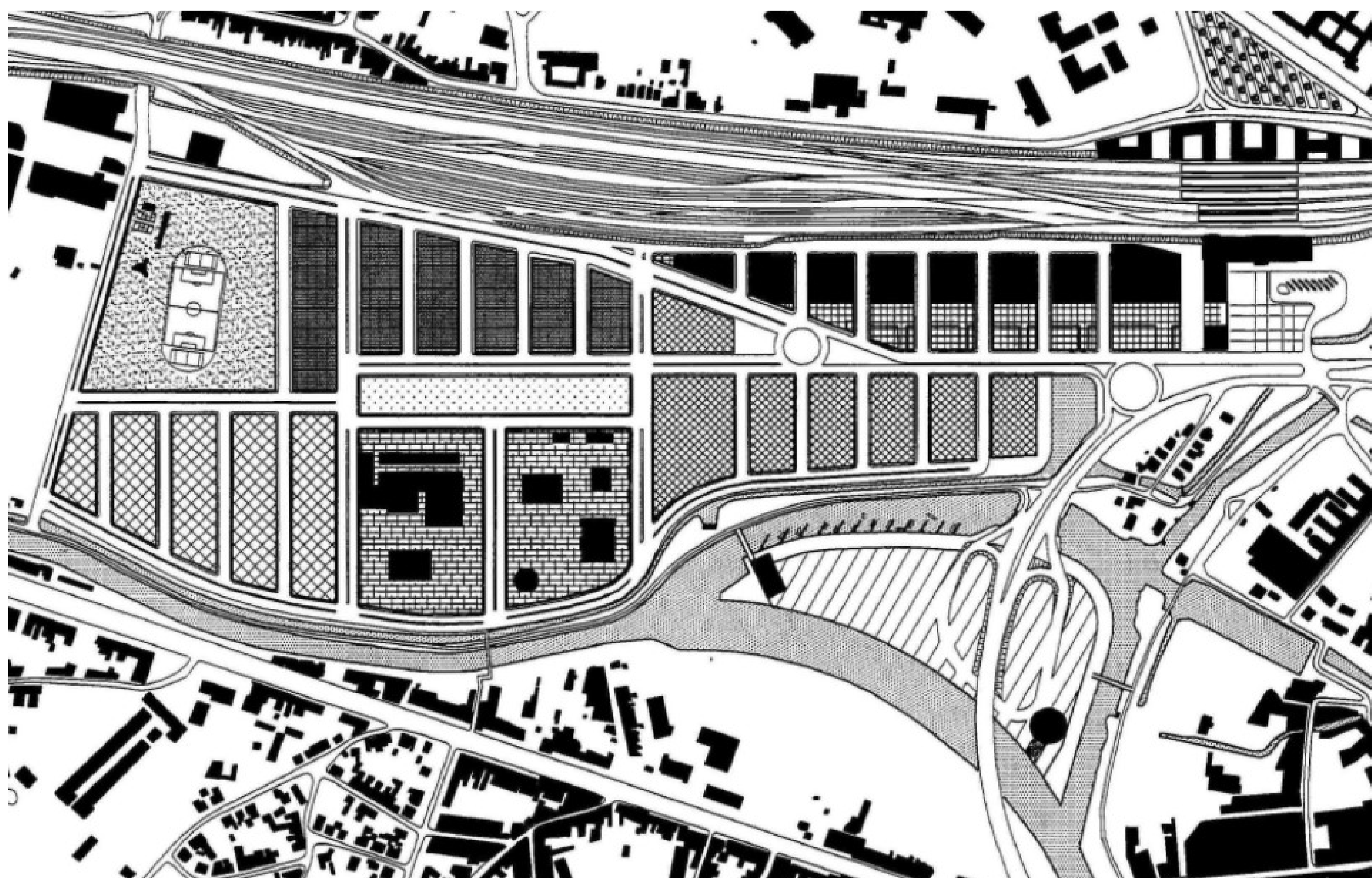


## RUP - STATIONSOMGEVING

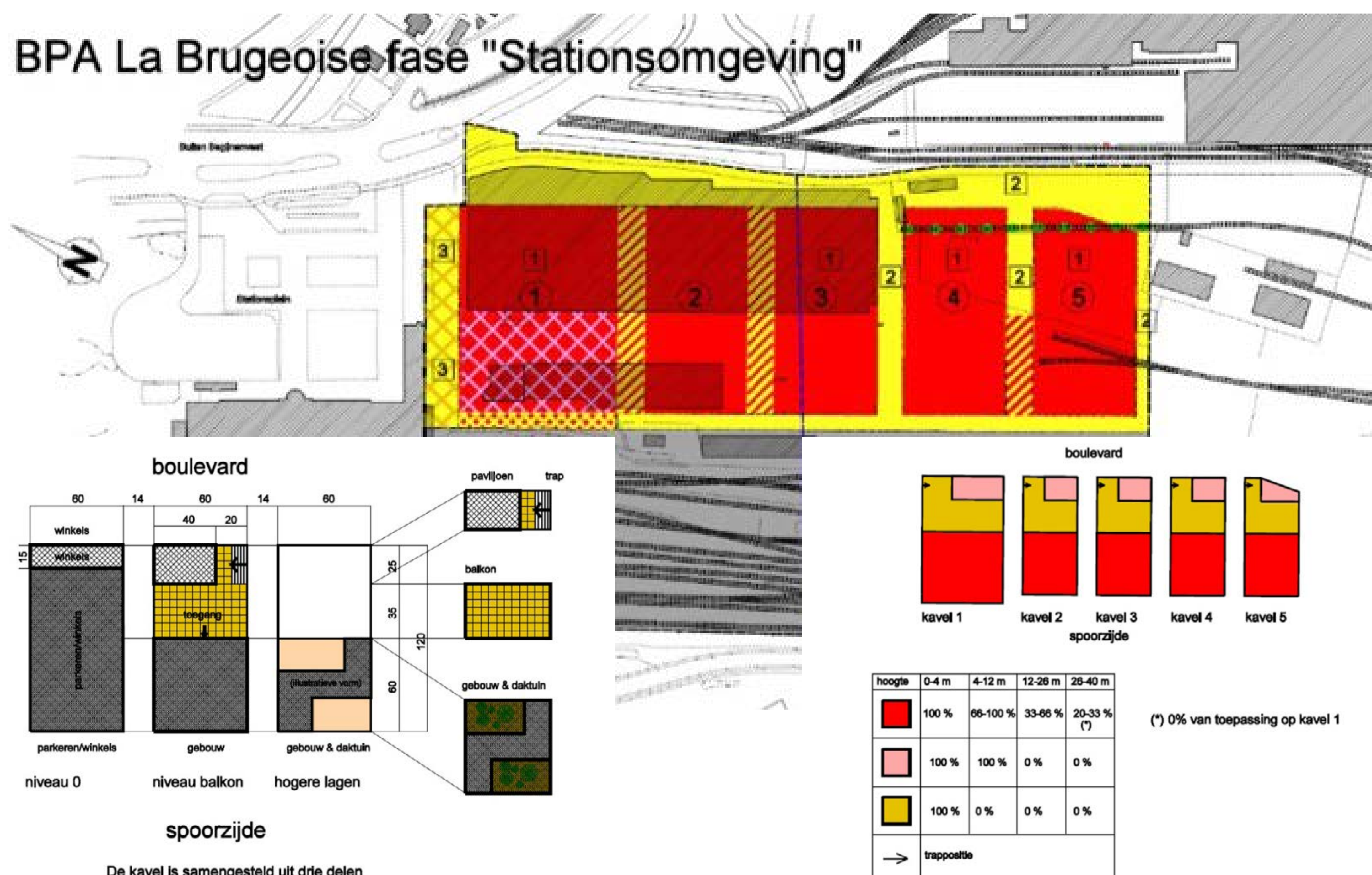
### Reden van opmaak

- Algemeen meer flexibiliteit naar bestemmingen en volumes toe. Dit door het herzien van de verouderde voorschriften van het BPA.
- Een kwalitatieve afwerking van het parkeergebouw.
- De mogelijkheid om de A-loten zo te ontwikkelen dat op het parkinggebouw paviljoenen kunnen worden voorzien. Dit door een flexibelere inplanting/footprint van de bebouwing op de A-kavels
- De voorgestelde bouwhoogtes en bezettingen zoals vastgelegd in het huidig BPA moeten worden herzien. Hiervoor moeten verschillende hoogteaccenten worden onderzocht.
- Er dienen verbindingen met de omgeving te worden onderzocht. Verbinding tussen het station en de binnenstad, verbinding tussen het stationsplein en het project 'Nieuw Brugge', 'Nieuw Brugge' en Sint-Michiels, het verbinden van kavels 0 en 1 op het niveau +1, etc.



Masterplan  
Neutelings-Riedijk

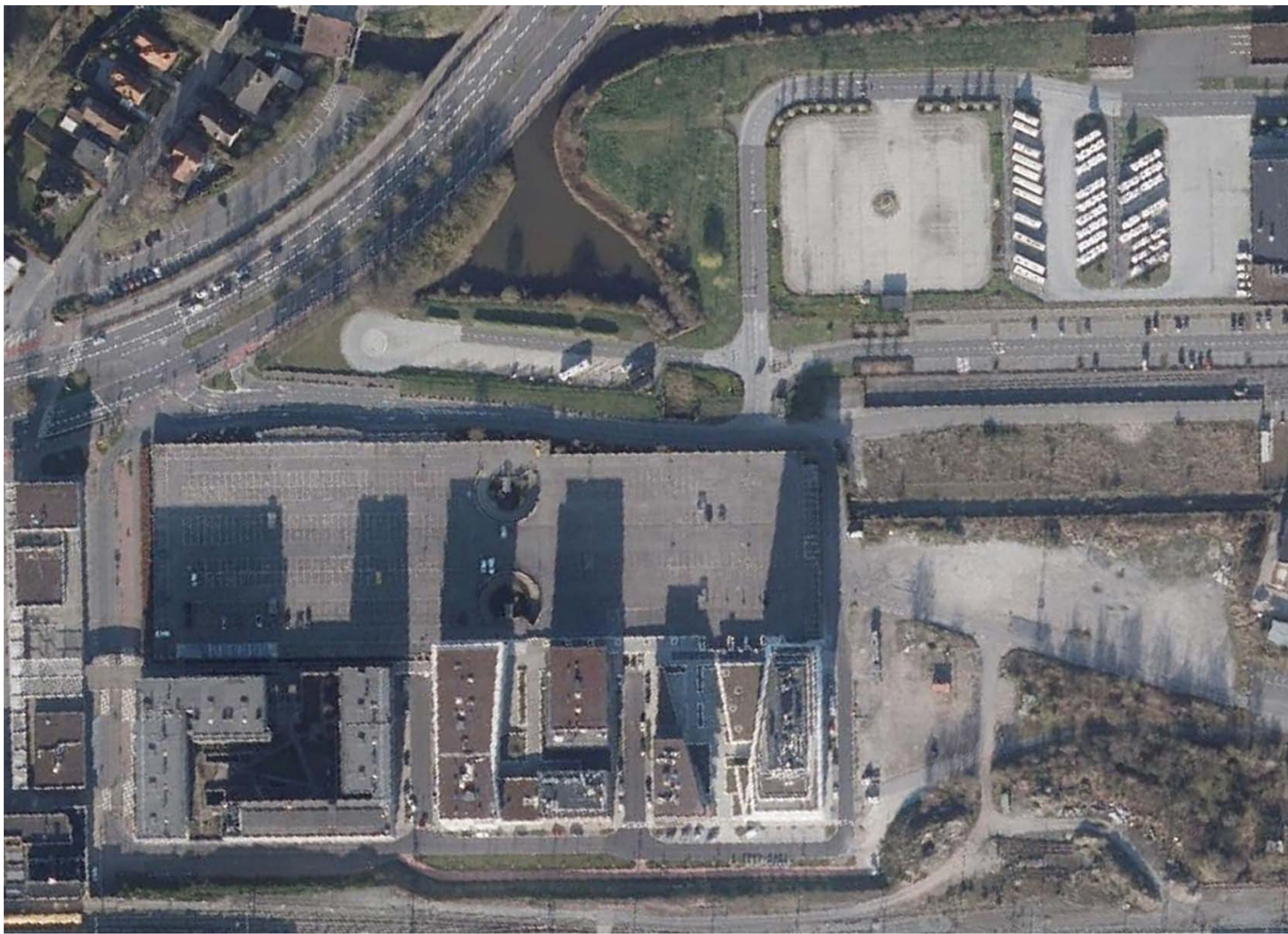
- In 1997-1998 werd door een architectenbureau een studie opgemaakt voor het stationsgebied. Het betrof een studie van de volledige stationsomgeving die reikt tot Ten Briele. Deze zone heeft een grote potentie voor Stad Brugge. In dit gebied kan een nieuw Brugge ontstaan voor de volgende generatie, complementair aan het oude Brugge. De studie stelt dat nieuwe, grootschalige, stedelijke functies, die in andere steden naar de periferie verdwijnen, in Brugge direct tegen het centrum een plaats kunnen vinden. Daarmee kan de dreigende uitholling van het centrum een halt toegeroepen worden en kan een nieuwe synergie ontstaan die de stad als geheel versterkt.
- Ook het plangebied van het RUP kwam specifiek aan bod. In navolging van de studie werd dan ook het BPA 80 'La Brugeoise' opgemaakt. Dit BPA bestaat uit twee deelplannen. Het deelplan 'Stationsomgeving' en het deelplan 'Ten Briele'.
- Het BPA 'stationsomgeving' wordt nu herzien in de vorm van het RUP 'stationsomgeving'



Het voorliggend RUP moet het vigerende BPA La Brugeoise vervangen. Dit plan werd goedgekeurd bij ministerieel besluit van 12 maart 2007 en is een relatief recent document. Toch blijkt dat op vandaag een aantal fundamentele problemen worden ervaren bij het realiseren van deze stedenbouwkundige en architecturale visie.

Verschiedende architectonische regels beschrijven in strikte BPA-stijl hoe de compositie van vlakken en volumes moet worden vormgegeven, hoogtes per niveau. Hoe gevelopeningen, passages, trappen, reclame, verbindingsbrugjes, luifels en uitsprongen moeten worden opgevat en hoe daken dienen te worden geïntegreerd in de volumes.

## RUP - STATIONSOMGEVING

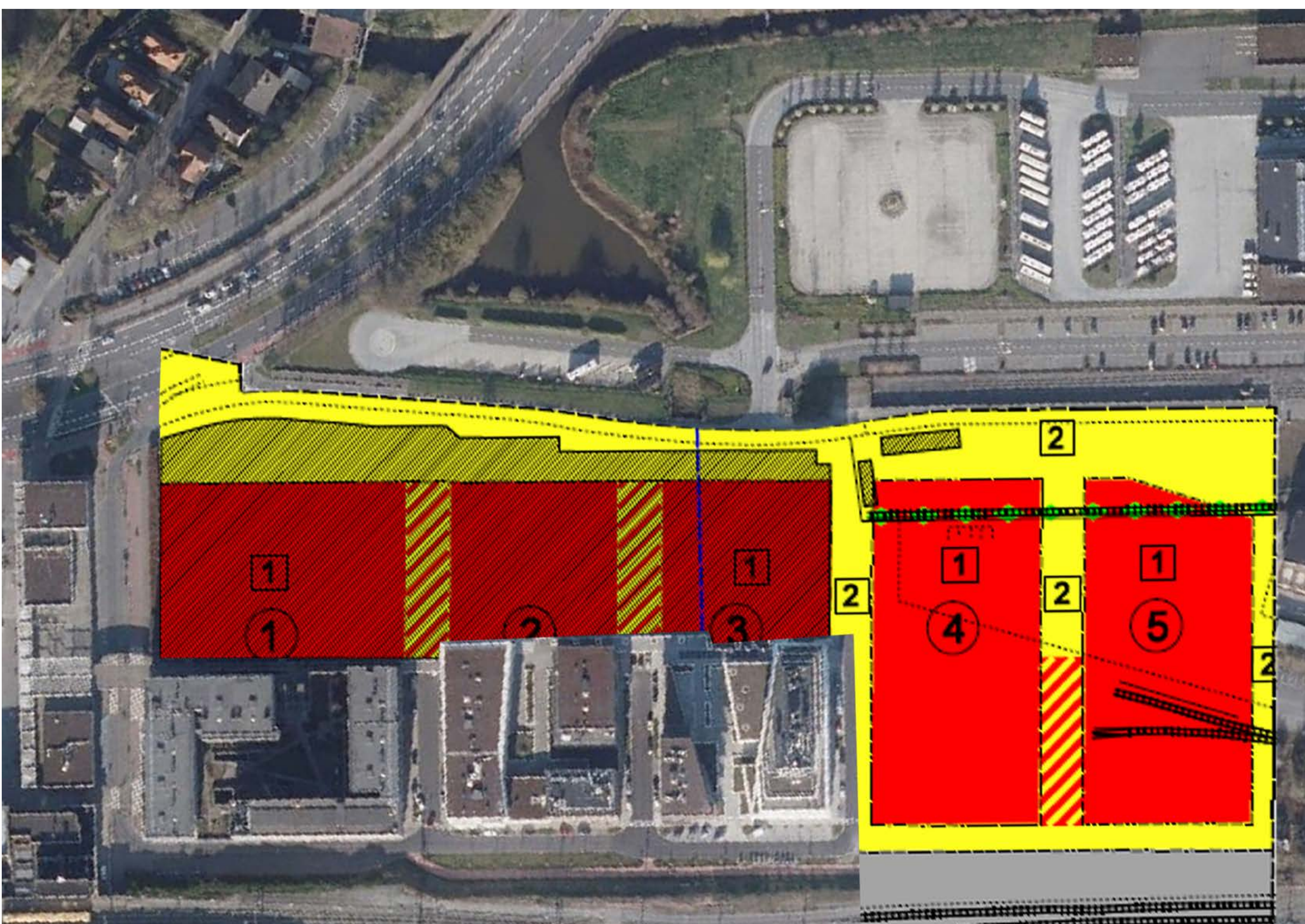


luchtfoto

De basis- en hoofddoelstelling is om van de stationsomgeving een nieuw kwalitatief stadsdeel te maken. Dit aan de hand van volgende ingrepen:

- Creatie van een nieuwe voorzijde
- Intensief ruimtegebruik
- Schaalbreuk verzachten
- Ruimtelijke integratie parkeergebouw
- Strategische gebouwenveloppes
- Het station als poort tot de stad
- Een nieuw startpunt voor de toekomst
- Optimale stedenbouwkundige verankering

### Nog uit te voeren

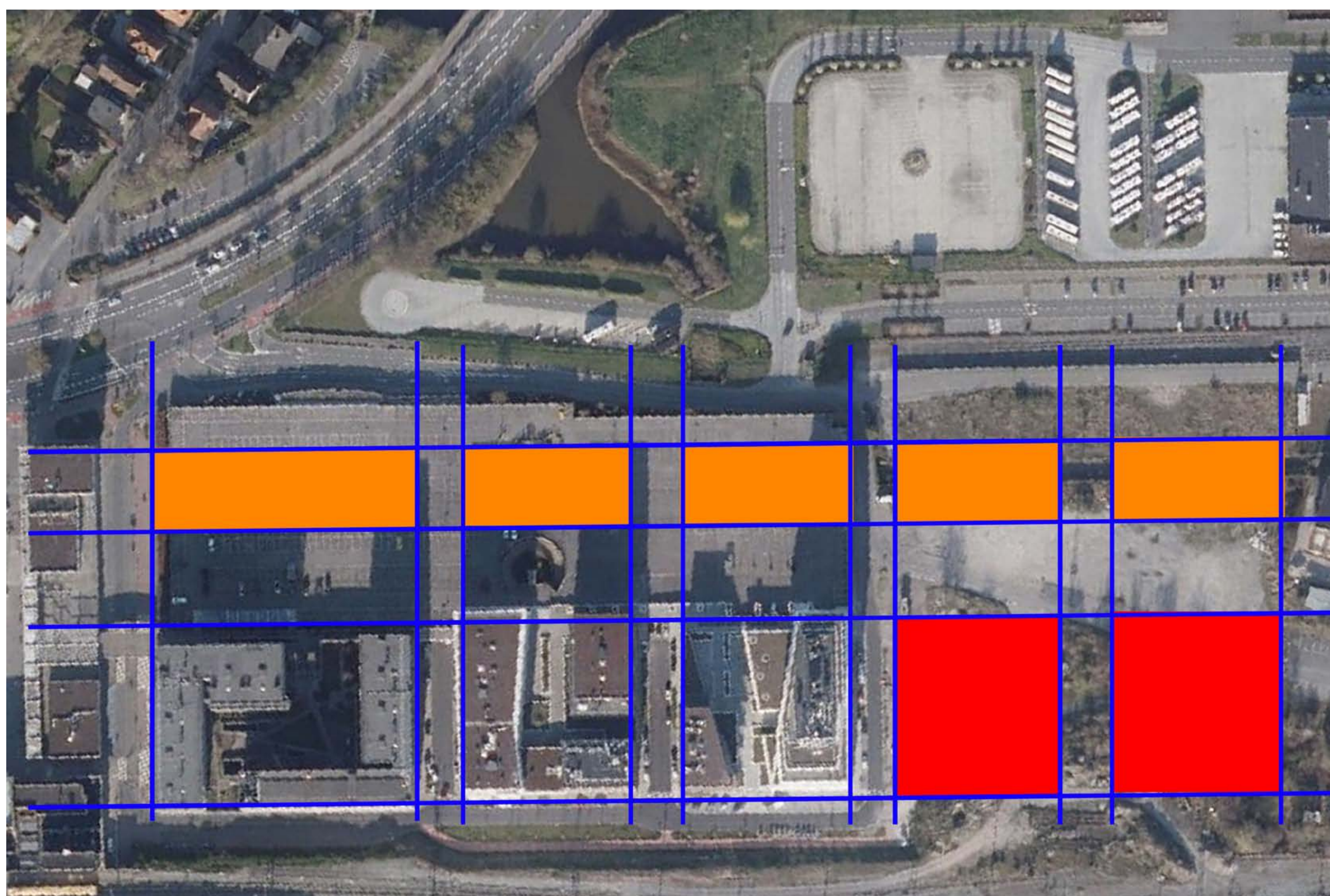


De fysieke toestand vandaag is een rechtstreeks gevolg van de voorschriften van het BPA. Het BPA is te rigide waardoor men niet veel vrijheid heeft om de volumes in te planten.

De inplanting van de potentieel nieuwe volumes moet worden herbekeken onderling op de site zelf, maar ook in de directe omgeving.

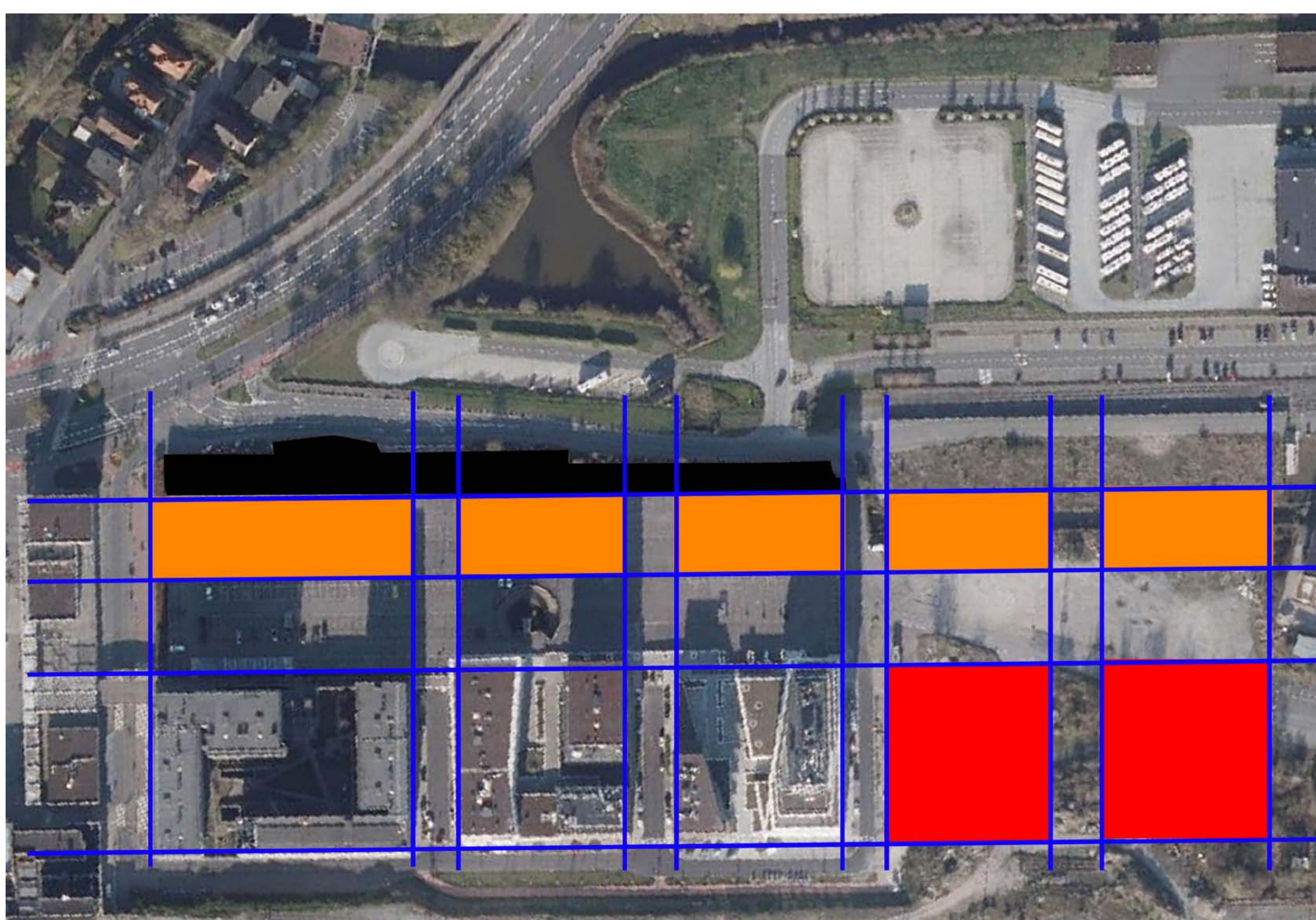
## RUP - STATIONSOMGEVING

Waar bouwen in BPA?



Het schema toont in het oranje de mogelijke footprint van de paviljoenen op het parkeerdek. In het rood wordt de footprint van een bouwblok op de B kavels getoond.

Deze 'verticale' opdeling van het plangebied zorgt ervoor dat er weinig tot geen creatieve invulling kan komen van de nog te realiseren A kavels boven op het bestaande parkeerdek



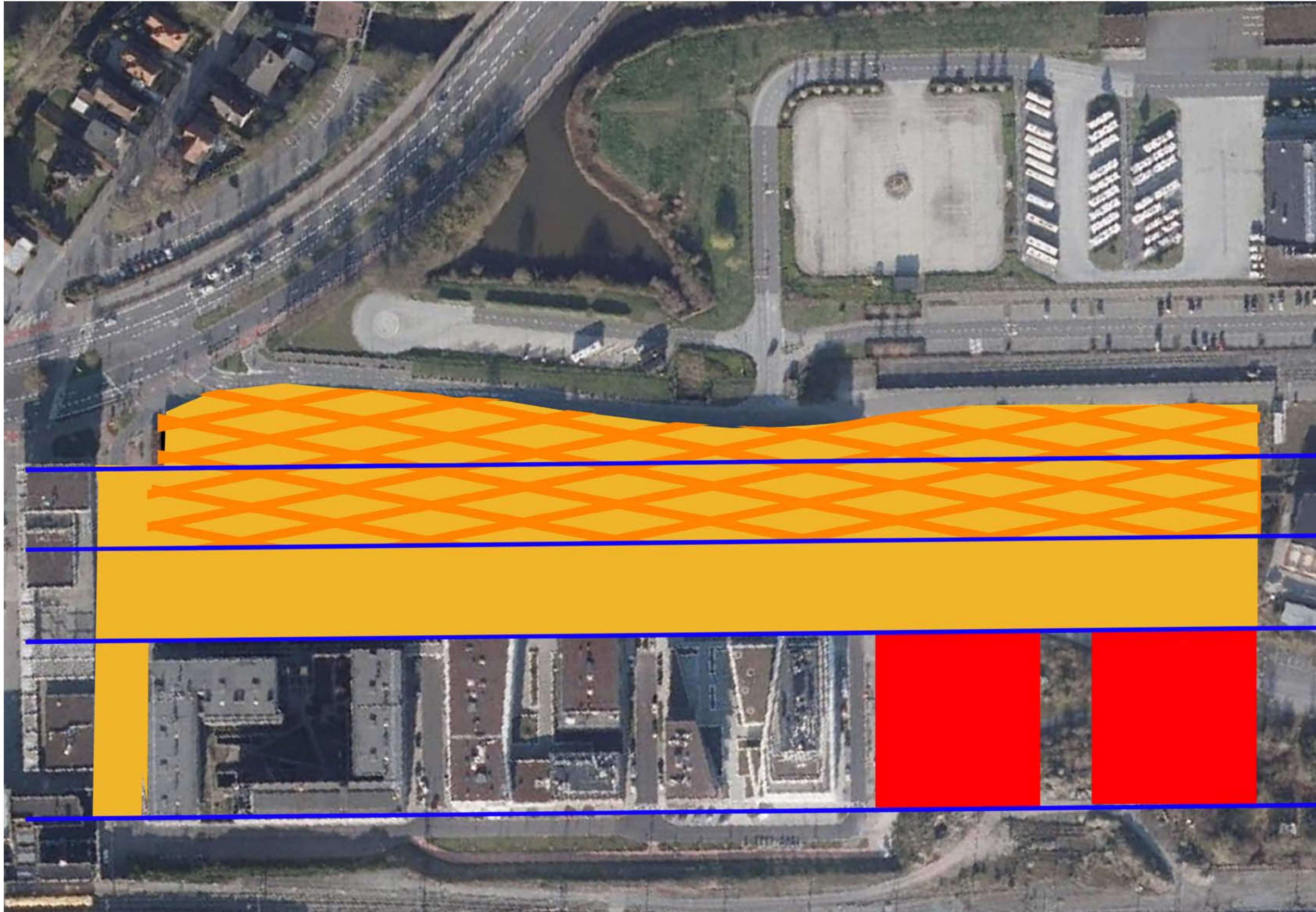
Het grafisch plan van het BPA trekt ook een duidelijke lijn tot waar men kan bouwen. Deze lijn houdt geen rekening met de voorbouwlijn van het bestaande parkeergebouw. Dit zorgt ervoor dat het parkeergebouw niet kan worden geïntegreerd in een eenvormige architectuur en volume.

Het RUP zal hierop inspelen en proberen een antwoord te bieden. De sloop of het inwerken van de inkom van de parking is hier aan de orde.

## RUP - STATIONSOMGEVING

---

### Nieuwe bouwzone's



Eén van de uitgangspunten bij de opmaak van dit RUP is meer vrijheid bekomen voor het plaatsen van volumes op het dek. De eerste stap hierin is het wegnemen van de verticale verdeling. Deze verdeling zorgt ervoor dat er weinig tot geen speling is voor de inplanting van volumes. Door de verticale opsplitsing weg te nemen creëren we meer vrijheid wat de mogelijkheid biedt om meer en andere doorzichten te maken. Anderzijds geeft dit de mogelijkheid om een groter, langer volume te voorzien.

De horizontale verdeling, en zeker de lijn die ervoor zorgt dat de nieuwe volumes niet te dicht bij de bestaande bouwblokken komen, zal behouden blijven. Nieuwe volumes van 2 – 3 bouwlagen zullen enkel kunnen in de 'gearceerde zone'. In de volledige 'oranje' zone zullen paviljoenen kunnen komen. Deze paviljoenen zullen slechts 1 bouwlaag hoog mogen zijn met een kroonlijsthoogte van 4m maar er zullen wel functies op de daken kunnen. Zoals onder andere sport en spel of terrassen.

De paviljoenen kunnen ook tijdelijk van aard zijn waardoor het parcours en de publieke ruimte veranderen. Dit zal een dynamiek geven en wekt nieuwsgierigheid op om de nieuwe wijk te blijven bezoeken.

Door deze manier van werken, schrappen van de verticale onderverdeling en behoud van de horizontale, kan worden verder gebouwd op het reeds bestaande juridische kader van bouwhoogtes.

Hieraan gekoppeld zal de mogelijk te bebouwen zone worden uitgebreid ten opzichte van het BPA.

De zone voorbij het inkomgebouw van de parking, dus tussen het parkeerdek en de wegenis, zal ook worden opgenomen in de te bebouwen zone. Zo ontstaan er meer mogelijkheden om het parkeerdek te integreren in een nieuw volume en nieuwe architectuur.

Ook de zone tussen het parkeergebouw en kavel 0 zal kunnen worden toe gebouwd. Op heden is nog geen uitspraak over het al dan niet mogelijk maken van bebouwing in deze zone. Dit omdat de zone niet binnen het contour van het RUP valt, het al dan niet voorzien van bebouwing zal geen noemenswaardige impact hebben op de nieuwe bebouwing binnen het RUP en deze wordt op heden best nog vrij gehouden om alle mogelijke aantakkingen tussen het plangebied en de Brugse binnenstad over/onder de R30 open te laten.

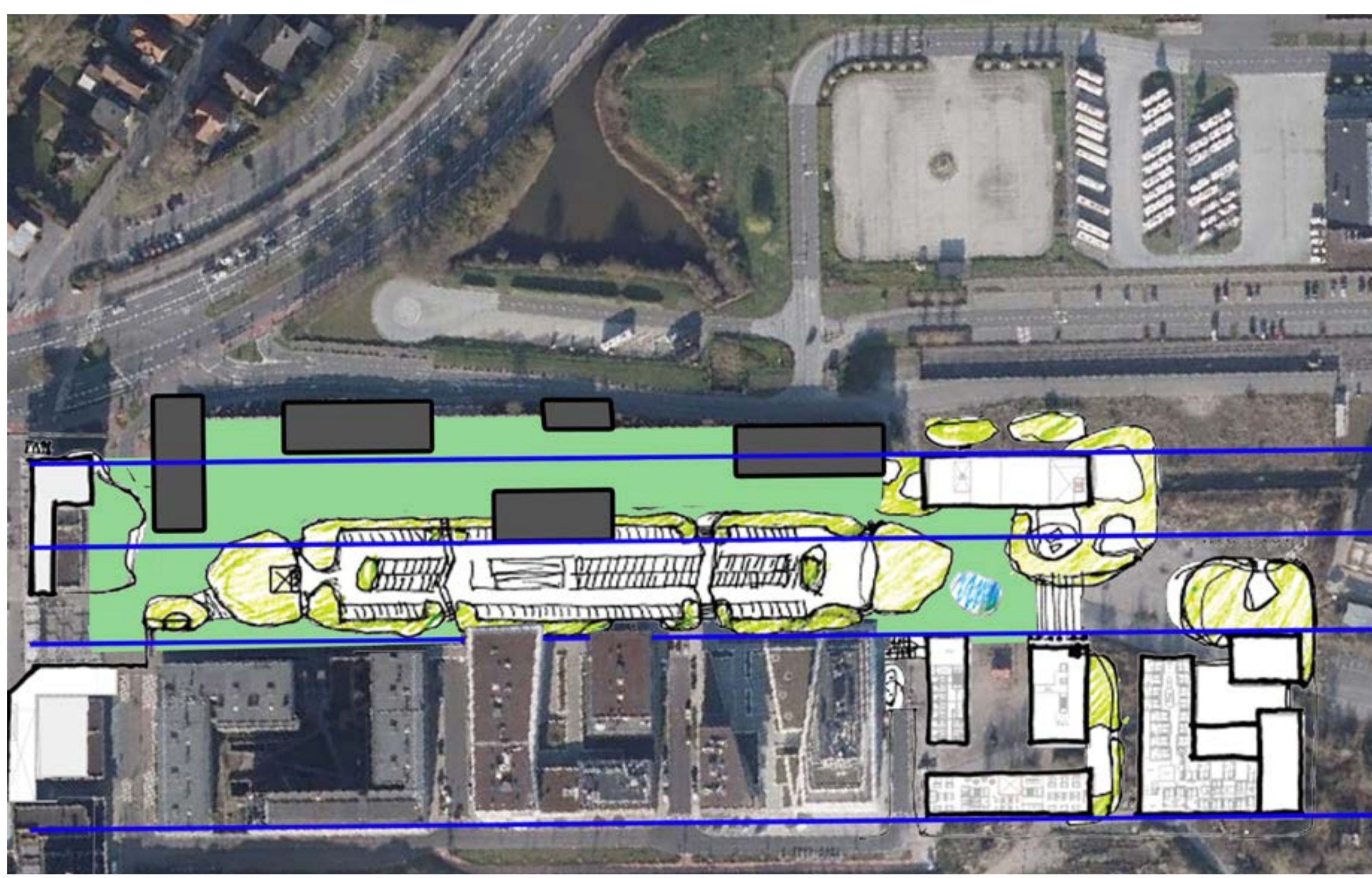
Dit alles geeft een nieuwe ruimtelijke enveloppe waarbinnen de nieuwe volumes kunnen worden voorzien.

De stationsomgeving mag geen concurrentie gebied worden voor de Brugse binnenstad, de functies moeten complementair zijn op het aanbod van het kernwinkelgebied. Dit hoeft ook niet gezien de stationsomgeving een ander publiek heeft.

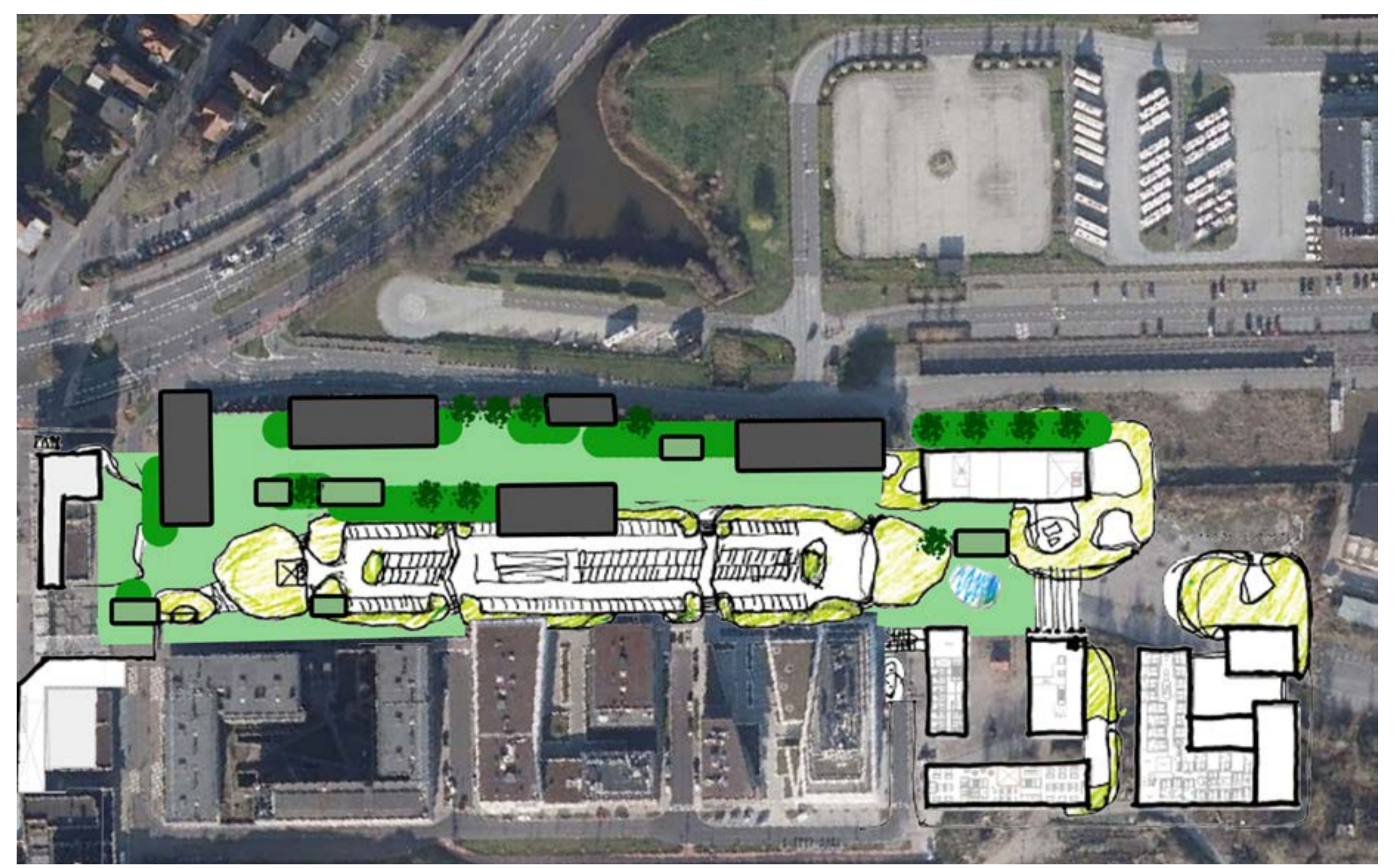
Qua functies moet de nadruk liggen op bewoners en forenzen die gebruik maken van het station. Een stationsomgeving is per definitie het brandpunt van allerlei stromen: de pendelaar parkeert zijn wagen in de parking en neemt de trein naar het werk, de student komt aan en reist per fiets naar school, de toerist wordt verwelkomd en wandelt richting binnenstad, enz. Op elk moment van de dag heerst een dynamiek van komen en gaan.

## RUP - STATIONSOMGEVING

### Flexibiliteit in oriëntatie paviljoenen



### Flexibiliteit in oppervlakte paviljoenen



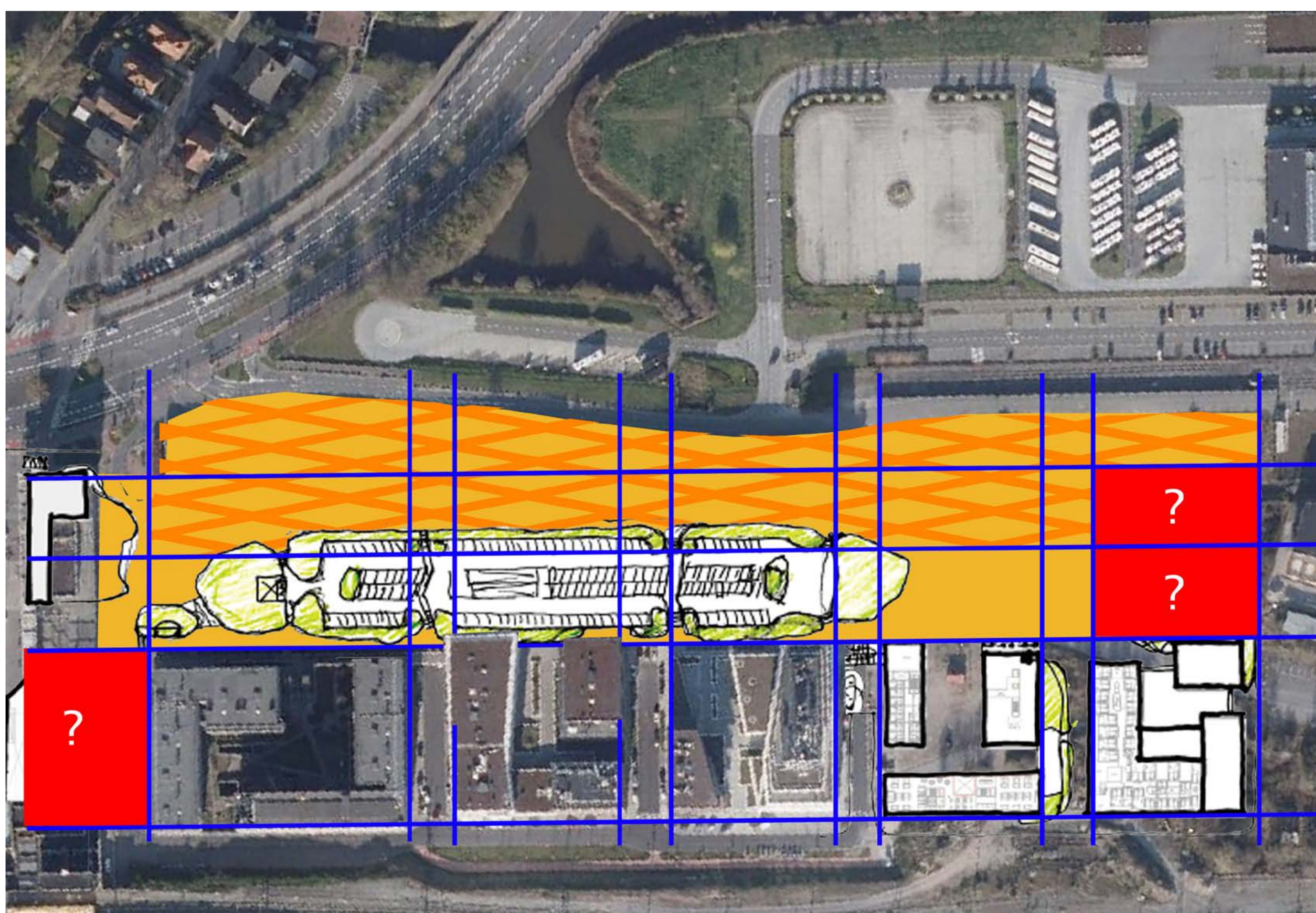
### Bestemmingen (sport, recreatie, ondersteuning, pop-up)



In het kader van zuinig ruimte gebruik en het opladen van de site kunnen ook de daken van de lagere volumes worden gebruikt. Dit om bijvoorbeeld recreatie en sport te voorzien of terrassen.

Dit zal bijdragen tot een levendig zicht vanuit de omliggende appartementen. Uiteraard moet erover worden gewaakt dat hier geen overlast genererende functies komen.

### Bouwhoogte begin en einde site



Op het dek kan een variëteit van volumes worden voorzien met verschillende groottes en oriëntaties.

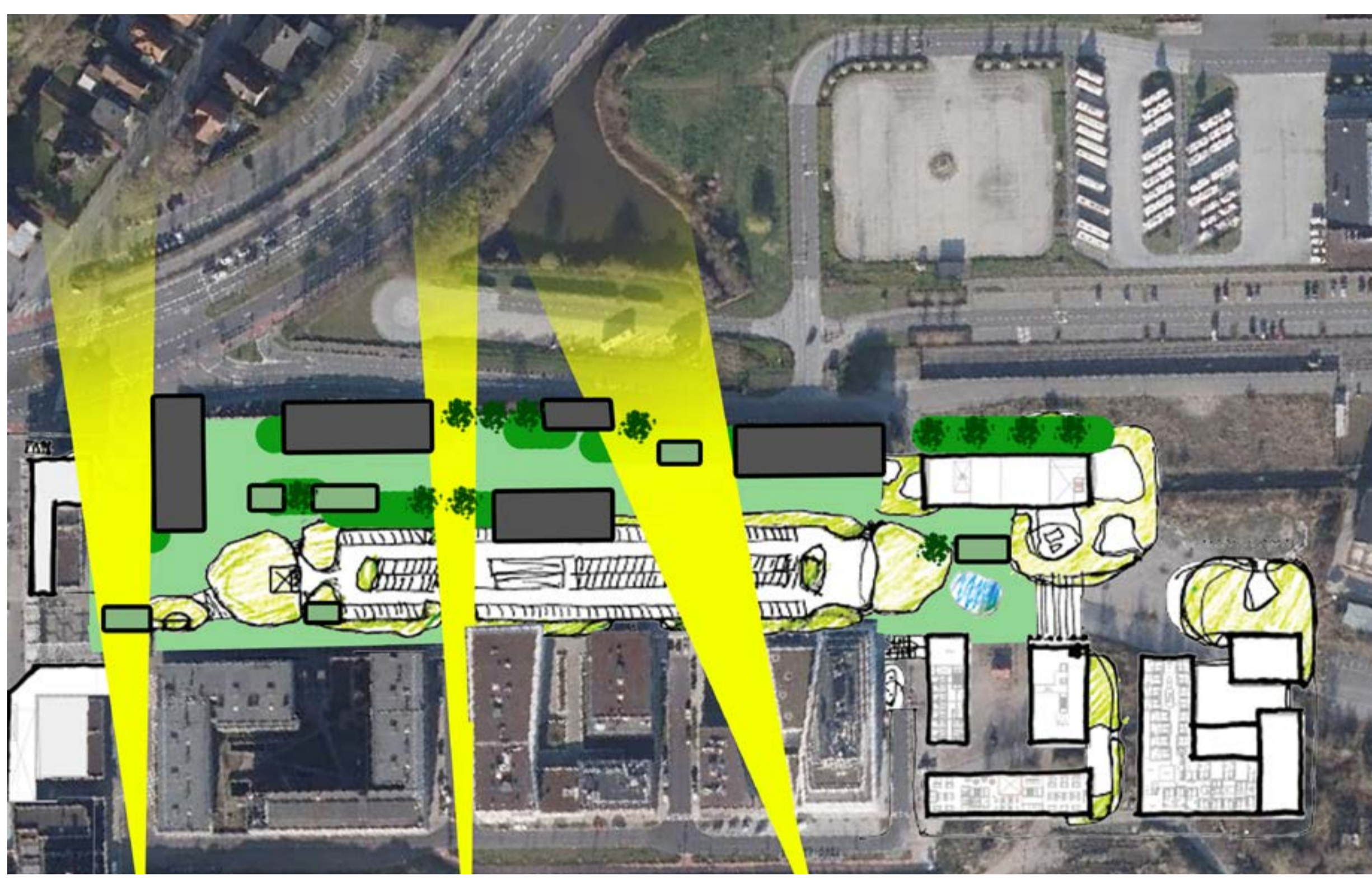
Door de flexibiliteit kunnen de grotere gebouwen worden voorzien van één of meerdere functies. De vrijheid in oriëntatie kan er toe bijdragen de publieke ruimte beter en optimaler te betrekken bij de bebouwing. Er kan een wandeling doorheen de site worden gecreëerd met interessante en aantrekkelijke plaatsen. Plaatsen om te passeren, maar ook plaatsen om te verblijven.

Door het draaien van de volumes zullen ook verschillende perspectieven en doorzichten ontstaan wat zal bijdragen tot het gewenste coulisse effect.

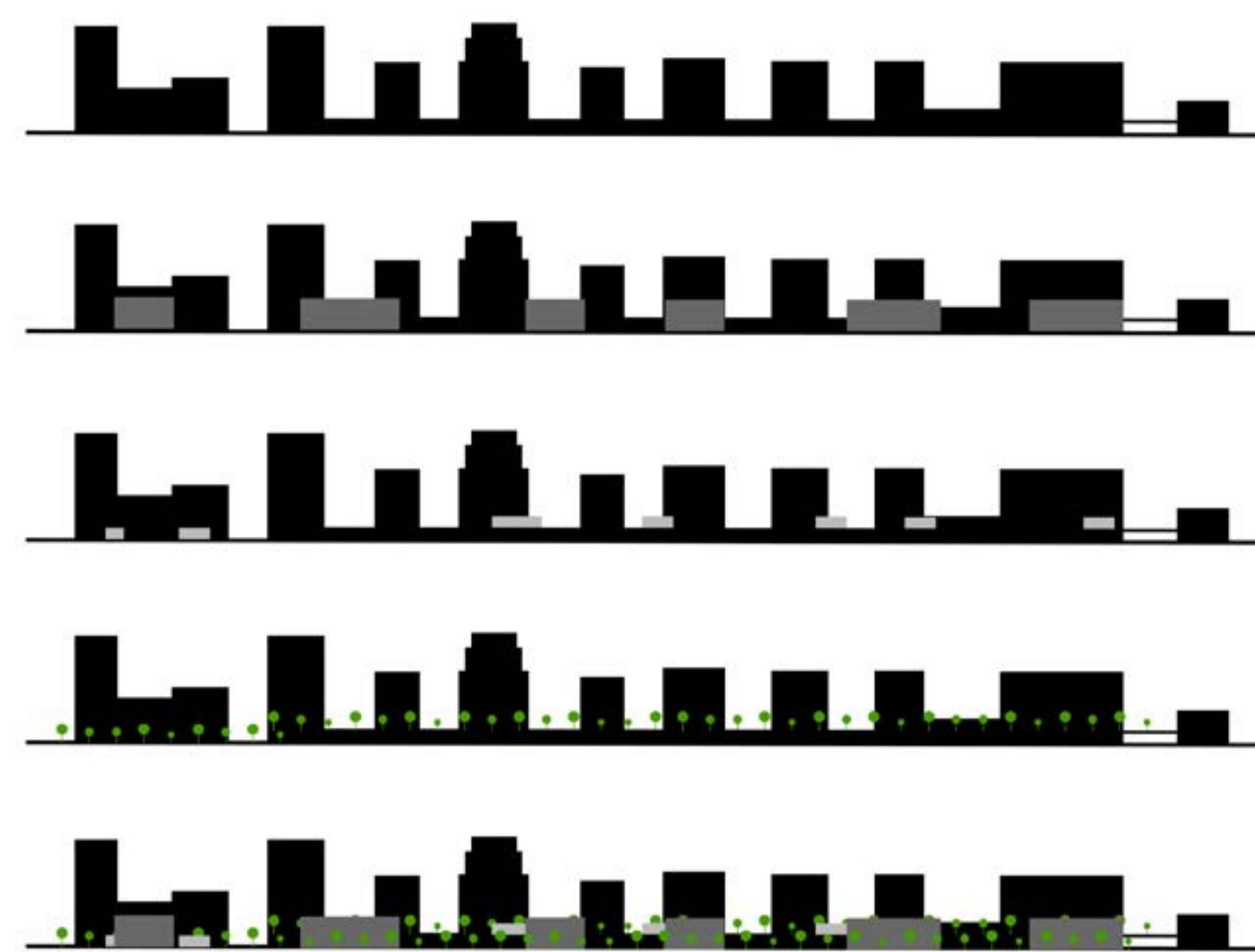
De grotere volumes kunnen niet verder komen dan de reeds in het BPA bepaalde lijn. De kleinere paviljoenen krijgen dezelfde vrijheid als de grotere volumes. Deze zullen wel een kleinere footprint krijgen.

## RUP - STATIONSOMGEVING

### Zichten van en naar UNESCO



### Coulisse werking

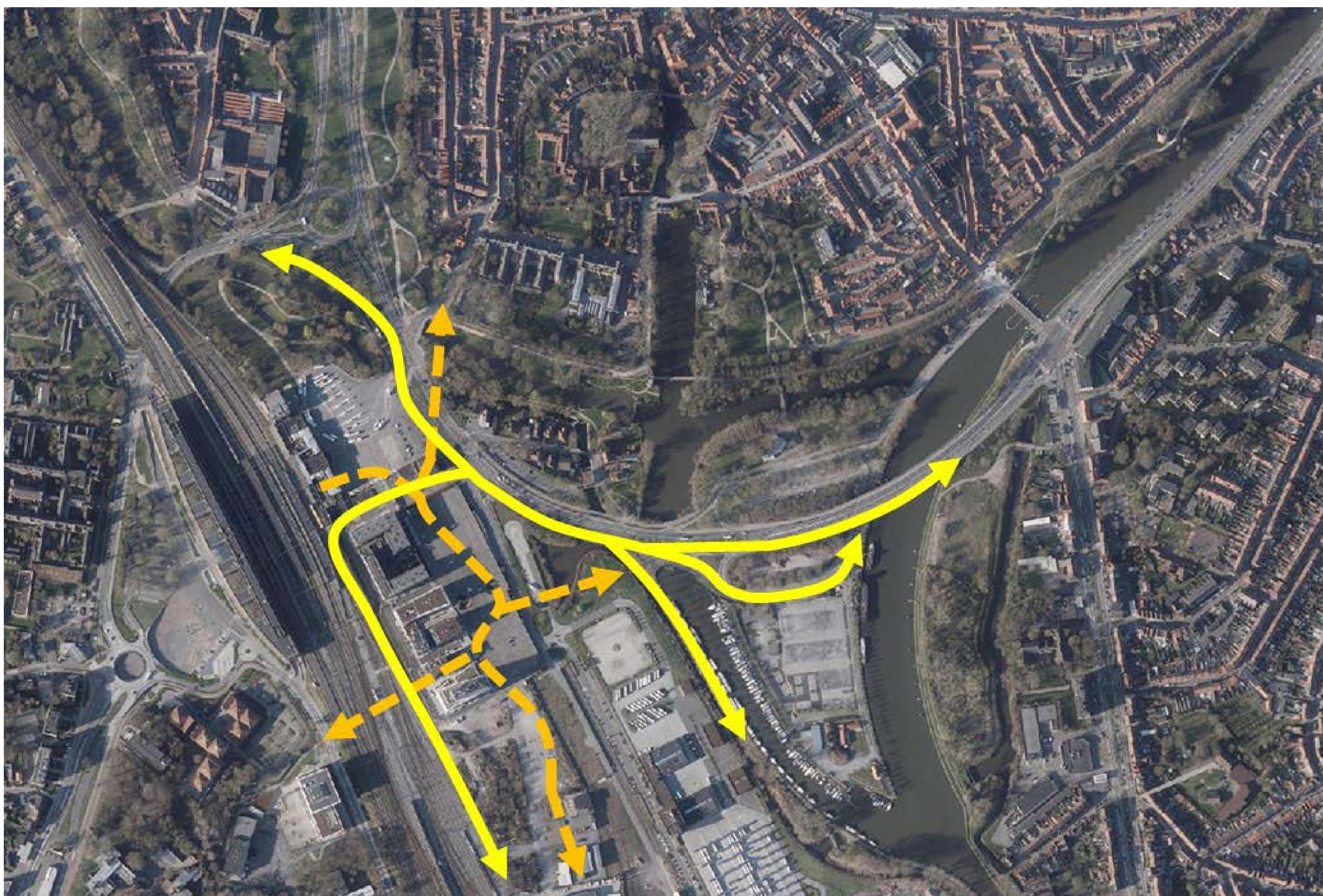


De vrijheid in het plaatsen van volumes zal bijdragen tot de coulisse werking. Een coulisse werking valt te vergelijken met het kijkdooseffect of de opbouw van een decor in het theater. Verschillende objecten als lagen boven of achter elkaar stapelen.

Door een gelaagdheid te creëren zullen de bestaande volumes van 40m hoog niet meer als vrijstaande, hoge iconische gebouwen worden gezien. De volumes zullen niet meer vrijstaand zijn, maar worden opgenomen in de stedelijke context.

De coulissewerking kan worden bereikt door het voorzien van volumes en groen. Zichten van en naar het UNESCO werelderfgoed zullen verder worden onderzocht.

### Linken en doorsteken



Door een netwerk aan trage wegen, nieuwe bruggen en tunnels uit te bouwen en deze te koppelen aan de kwalitatieve uitbouw van publieke groenruimtes, zoals het ontwikkelen van een recreatief sportpark op het voormalig rangeerstation en in het Lappersfortbos, worden Assebroek en Sint-Michiels beter met elkaar verknoopt.

De belangrijkste verbinding is toch deze van de ruime stationsomgeving richting de Brugse binnenstad. Momenteel is er een minder vlotte verbinding tussen het projectgebied en de binnenstad. Voetgangers moeten de drukke ringweg (R30) oversteken via een lichtengeregeld kruispunt (witte onderbroken lijnen).

Breder dan de vesten zouden nog nieuwe fietsbruggen en verbindingen rondom Brugge, in de Groene Gordel kunnen komen. Dit om een recreatief fietspad te creëren in de 'tuin van Brugge'. De groene gordel kan dienen als fysisch systeem en als onderlegger voor het volledige grondgebied, dit gekoppeld aan fietssnelwegen voor woon-werkverkeer.