

B R U
G G E

RUIMTELIJKE
ORDENING
SECTOR WEST

225

gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan

RUP Stationsomgeving

I Startnota

augustus 2020
RUP_31005_214_00225_00001

Sabine Liebaert, arch. g.o.a. hoofd van dienst sector west
Tristan Gobyn, ruimtelijk planner
Winrik Soetens, technisch hoofdmedewerker

Definitief vastgesteld door de Gemeenteraad d.d.
Gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad d.d.
Definitief van kracht d.d.

Voorlopig vastgesteld door de Gemeenteraad van Brugge in zitting van xx/xx/xxxx

Namens Colin Beheydt,
Algemeen directeur Stad en OCMW Brugge
i.o. de bureauchef

De Voorzitter

Eddy FRANCKAERT

Annick LAMBRECHT

Het College van Burgemeester en Schepenen bevestigt dat onderhavig plan ter inzage van het publiek op het Gemeentehuis werd neergelegd van xx/xx/xxxx tot en met xx/xx/xxxx

Namens Colin Beheydt,
Algemeen directeur Stad en OCMW Brugge
i.o. de bureauchef

De Burgemeester

Eddy FRANCKAERT

Dirk DE FAUW

Definitief vastgesteld door de Gemeenteraad van Brugge in zitting van xx/xx/xxxx

Namens Colin Beheydt,
Algemeen directeur Stad en OCMW Brugge
i.o. de bureauchef

De Voorzitter

Eddy FRANCKAERT

Annick LAMBRECHT

Tristan GOBYN, ruimtelijk planner

Inhoudstafel

1.	Inleiding.....	3
2.	Aanleiding voor opmaak van het plan	4
3.	Ligging van het plangebied	6
3.1.1.	Ligging t.o.v. Gewestplan	8
4.	Feitelijke bestaande toestand	9
4.1.	Stadsontwerp Groen Brugge door Neutelings Riedijk	9
4.2.	Bijzonder Plan van Aanleg (BPA).....	12
4.2.1.	Kritische evaluatie van het BPA 'La Brugeoise'	12
4.2.2.	Bestemmingsvoorschriften	13
4.2.3.	Inrichtingsvoorschriften.....	14
4.3.	Fysische toestand	18
5.	Planningscontext.....	26
5.1.	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV).....	26
5.2.	Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen (PRS).....	28
5.2.1.	Brugse ruimte	29
5.2.2.	Selecties en ruimtelijke bepalingen	30
5.3.	Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Brugge (GRS).....	36
5.3.1.	Basisdoelstellingen.....	36
5.3.2.	Gewenste ruimtelijke ontwikkeling	38
5.3.3.	Gewenste deelstructuren	40
5.3.1.	Gewenste ruimtelijke structuur van de binnenstad en Kristus Koning	46
5.3.2.	Gewenste ruimtelijke structuur van Sint-Michiels.....	47
6.	Andere relevante (beleids)plannen	48
6.1.	Het Brugse Beleidsprogramma 2019-2024.....	48
6.2.	Mobiliteitsplan	48
6.3.	Streefbeeld R30	50
6.4.	Brugge Zuid	52
6.5.	klimaatplan.....	53
7.	Juridisch bestaande toestand	54
7.1.	Ligging t.o.v. gewestelijke en provinciale RUP's.....	54
7.1.1.	Afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge.....	54
8.	Visie – gewenste ontwikkeling	59
8.1.	Doelstellingen.....	59
8.1.1.	Creatie van een nieuwe voorzijde	59
8.1.2.	Intensief ruimtegebruik	59
8.1.3.	Schaalbreuk verzachten	60
8.1.4.	Ruimtelijke integratie parkeergebouw	60
8.1.5.	Strategische gebouwveloppes	60
8.1.6.	Het station als poort tot de stad.....	61
8.1.7.	Een nieuw startpunt voor de toekomst.....	61
8.1.8.	Optimale stedenbouwkundige verankering.....	61
8.2.	Ontwerpend onderzoek naar uitwerken visie.....	63
8.2.1.	Masterplan	63
8.2.1.1.	Bildt.....	63
8.2.1.1.	Ontwerpend onderzoek.....	64
8.2.1.1.1.	Hoogtes en zichtlijnen- visuele impactstudie	65
8.2.1.1.1.	Functies	67

8.2.1.1.1. Architecturaal voorkomen	68
8.2.2. Mobiliteit	77
8.2.2.1.Bijkomende verbindingen	77
9. Visie – concreet te onderzoeken	79

1. Inleiding

Dit document is de startnota bij het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de stationsomgeving van Brugge. Het betreft een herziening van het BPA 80 La Brugeoise. Doel van de opdracht is de ontwikkeling van een welomlijnd plangebied op een manier die maatschappelijk en ruimtelijk duurzaam is en die, naast het bieden van een oplossing voor de gegeven problematiek, een meerwaarde realiseert zowel ten aanzien van het plangebied zelf als ten aanzien van de omgeving.

In de voorbereidende fase moet een planteam worden samengesteld (VCRO art. 5.4.2). Met dit planteam moet een startnota en procesnota opgemaakt worden. Het doel is om zo de eerste planopties aan te geven en deze opties te onderbouwen en te motiveren. De documenten vormen de basis voor latere de eerste raadpleging van publiek en adviesvraag.

Conform de VCRO art. 2.2.4. §2 bevat de startnota:

1. een beschrijving en verduidelijking van de doelstellingen van het voorgenomen ruimtelijk uitvoeringsplan;
2. een afbakening van het gebied of de gebieden waarop het plan betrekking heeft;
3. een beknopte beschrijving van de alternatieven voor het ontwerpplan of voor onderdelen ervan, die de initiatiefnemer heeft overwogen, en een beknopte beschrijving van de voor- en nadelen van de verschillende alternatieven;
4. een beschrijving van de reikwijdte en het detailleringsniveau van het voorgenomen ruimtelijk uitvoeringsplan en daaraan gekoppeld de reikwijdte en het detailleringsniveau van de te voeren effectonderzoeken zoals in die fase gekend;
5. de relatie met het ruimtelijk structuurplan en, in voorkomend geval, met andere relevante beleidsplannen;
6. de beschrijving van de te onderzoeken effecten en van de inhoudelijke aanpak van de effectbeoordelingen, met inbegrip van de methodologie, zoals bepaald door de wetgeving van de op te maken effectbeoordelingen en van andere onderzoeken die nodig zijn voor het plan. In voorkomend geval bevat de startnota ook een weergave van de gedane analyse, vermeld in artikel 4.2.6, § 1, 5°, en artikel 4.4.1 van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid, met inbegrip van de redenen waarom geen planmilieueffectrapport, respectievelijk ruimtelijk veiligheidsrapport moet worden opgemaakt;
7. in voorkomend geval, relevante gegevens uit vorige effectbeoordelingen of uit de goedgekeurde rapporten die daaruit zijn voortgekomen;
8. in voorkomend geval, de impact of het effect dat het geïntegreerde planningsproces kan hebben op mens of milieu in een ander gewest of land of op de gebieden die onder de federale bevoegdheid vallen;
9. een overzicht van instrumenten die samen met het voorgenomen ruimtelijk uitvoeringsplan ingezet kunnen worden, als die al bekend zijn in deze fase.

2. Aanleiding voor opmaak van het plan

Voorliggende startnota geeft aan wat de inhoud en doelstellingen van dit RUP kunnen zijn.

Het RUP betreft een herziening van het BPA 80 La Brugeoise, fase stationsomgeving. Doel van de herziening is de ontwikkeling van een welomlijnd plangebied op een manier die maatschappelijk en ruimtelijk duurzaam is en die, naast het bieden van een oplossing voor de gegeven problematiek, een meerwaarde realiseert zowel ten aanzien van het plangebied zelf als ten aanzien van de omgeving.

De herziening is nodig omdat blijkt dat op vandaag een aantal fundamentele problemen worden ervaren bij het realiseren van deze stedenbouwkundige en architecturale visie. Dit komt deels door de 'kort door de bocht' vertalen van het oorspronkelijke masterplan van Neutelings Riedijk.

Zowel de mogelijke volumes, afmetingen, hoogtes, inplanting ervan alsook de bestemmingen zijn binnen het BPA te rigide.

In het BPA moeten de volumes die op het dek van de parking kunnen worden geplaatst zeer concreet op een bepaalde lijn liggen en 'moeten' deze een footprint hebben van 1000 m².

Hiervan moeten we af. Om de stedenbouwkundige visie daadwerkelijk te realiseren en draagvlak te creëren, zal deze moeten worden gedragen en besproken in een planteam.

Er wordt sinds jaar en dag aangedrongen op een totaalvisie op de site. Het is opportuun om een toekomstvisie op te maken voor een ruimere omgeving waar het project Nieuw Brugge zich in verhoudt maar ook deel uit maakt van de bredere visie en niet de basis of uitgangspunt is van de visie.

Op vandaag wordt de projectsite beleefd als een eindpunt van de stad: eens men zich heeft begeven naar het meest zuidoostelijke punt van de huidige projectontwikkeling kan men niet verder. Het bovendeck van de parking loopt nog een stuk door, maar bereikt iets verder ook haar grens aan de terreinen van Bombardier. Om deze reden heeft het plangebied voorlopig nog weinig aantrekkingskracht. Het betreft geen doorgangsruijme, maar slechts een bestemming. En dan nog voornamelijk wonen. Wie er komt, moet er ook daadwerkelijk zijn, maar passeert er niet om elders heen te gaan. Eventuele bedrijven hebben er dan ook geen toevallige passanten. Wanneer het plangebied wordt ontwikkeld, moeten er voldoende trekkers worden voorzien aan de meest oostelijk gelegen zijde van het gebied. Mensen moeten er willen en moeten zijn. Dan pas kan de site ook een nieuw begin vormen.

Hierbij moet rekening worden gehouden met volgende aandachtspunten:

- Algemeen meer flexibel mogelijkheden naar bestemmingen en volumes toe. Dit door het herzien van de verouderde voorschriften van het BPA.
- Een kwalitatieve afwerking van het parkeergebouw zal en moet primeren op de bestaande afbakening van de parking. Het RUP zal op een andere manier moeten worden uitgewerkt waarbij niet de huidige begrenzing van het parkeergebouw het uitgangspunt zal zijn maar de afwerking en relatie tussen het maaiveld en het parkeerdek.

- De mogelijkheid om de A-loten derwijze te ontwikkelen dat op het parkinggebouw paviljoenen kunnen worden voorzien; dit door een flexibeler inplanting/footprint voor de bebouwing op de A-kavels
- De voorgestelde bouwhoogtes en bezettingen zoals vastgelegd in het huidig BPA moeten worden herzien; hierbij moeten verschillende hoogteaccenten worden onderzocht.
- Er dient verbindingen met de omgeving te worden onderzocht. Verbinding tussen het station en de binnenstad, de verbinding tussen het stationsplein en het project 'Nieuwe Brugge', 'Nieuwe Brugge' en Sint-Michiels, het verbinden van kavels 0 en 1 op het niveau +1, etc.

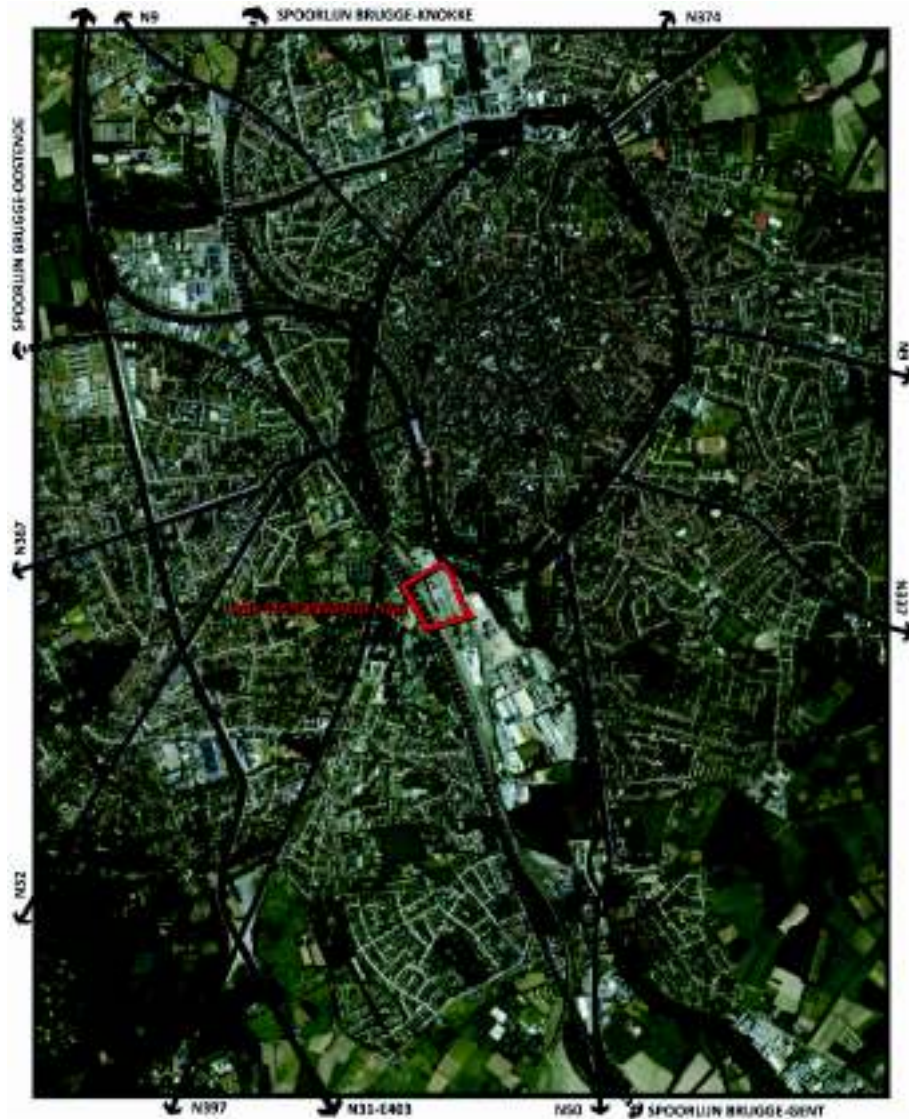
3. Ligging van het plangebied

Brugge is gelegen in het noorden van de provincie West-Vlaanderen. De buurgemeenten van Brugge zijn Knokke-Heist, Damme, Beernem, Oostkamp, Zedelgem, Jabbeke, Zuienkerke en Blankenberge. Deelgemeenten van Brugge zijn Zeebrugge, Zwankendamme, Lissewege, Dudzele, Koolkerke, Sint-Kruis, Assebroek, Sint-Michiels, Sint-Andries en Sint-Pieters. Brugge telt 116.982 inwoners op een oppervlakte van 13.840 ha.



Ruimtelijke situering van Brugge binnen de provincie

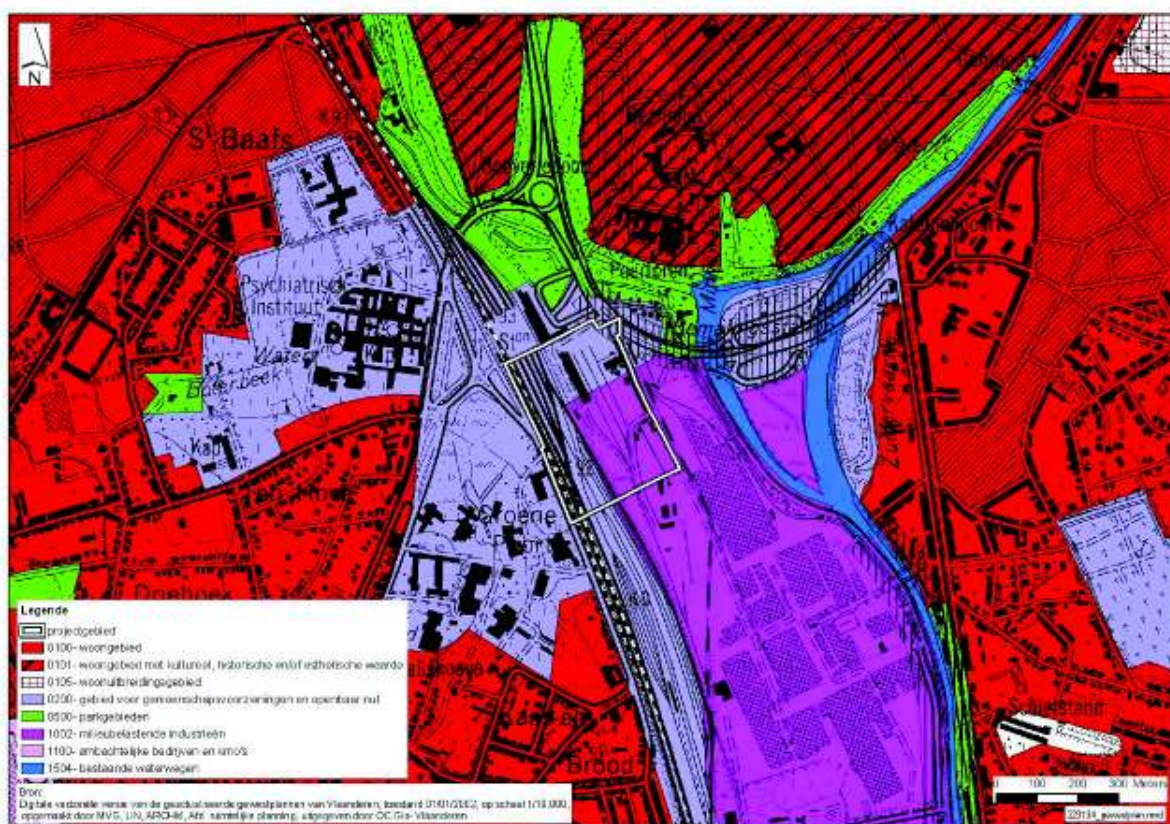
Het plangebied van het RUP Stationsomgeving bevindt zich in het zuiden van het eivormige stadscentrum, tussen de Buiten Begijnenvest en de spoorwegbundel van het station. Aan de zuidoostelijke zijde bevinden zich de terreinen van Bombardier, producent van treinstellen en vliegtuigen, gelegen binnen het grotere bedrijventerrein La Brugeoise. Ten noordwesten sluit het plangebied aan op het Stationsplein. Het plangebied bevindt zich op wandelafstand van de stadskern, die men te voet o.a. kan bereiken via het Koning Albert I-park en 't Zand.



Ligging van het plangebied binnen Brugge

3.1.1. Ligging t.o.v. Gewestplan

Volgens het gewestplan Brugge – Oostkust (3) (K.B. d.d. 07/04/1977) is het plangebied deels gelegen in gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut en deels in gebied voor milieubelastende industrieën. De industriegebieden zijn bestemd voor de vestiging van industriële of ambachtelijke bedrijven. Ze omvatten een bufferzone. Voor zover zulks in verband met de veiligheid en de goede werking van het bedrijf noodzakelijk is, kunnen ze mede de huisvesting van het bewakingspersoneel omvatten. Tevens worden in deze gebieden complementaire dienstverlenende bedrijven ten behoeve van de andere industriële bedrijven toegelaten, namelijk: bankagentschappen, benzinstations, transportbedrijven, collectieve restaurants, opslagplaatsen van goederen bestemd voor nationale of internationale verkoop. De gebieden voor milieubelastende industrieën zijn vervolgens bestemd voor bedrijven die om economische of sociale redenen moeten worden afgezonderd.

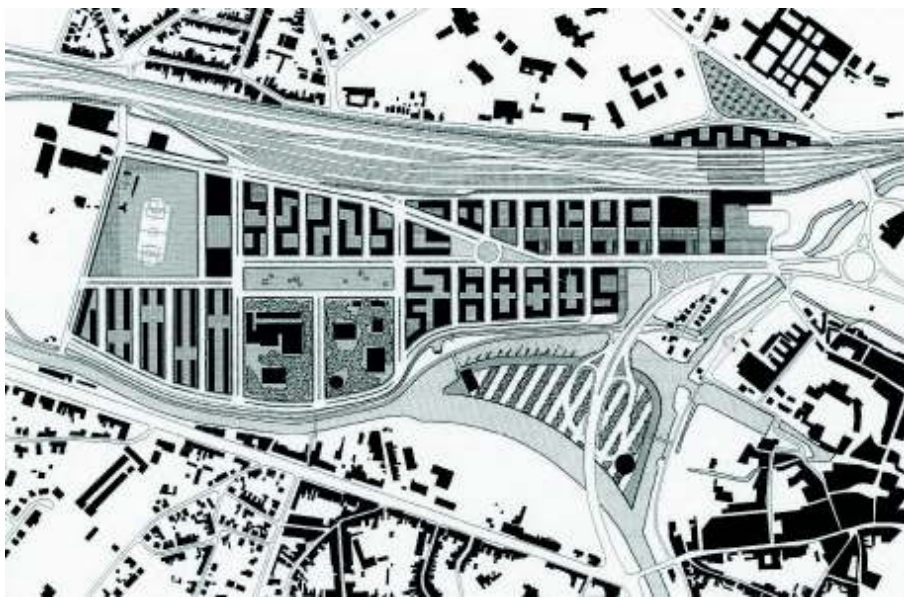


Gewestplan Brugge-Oostkust

4. Feitelijke bestaande toestand

4.1. Stadsontwerp Groen Brugge door Neutelings Riedijk

In 1997-1998 werd door het Architectenbureau een studie opgemaakt voor het stationsgebied. Deze studie werd 'Groen Brugge' genoemd. Het betreft hier een studie voor de volledige stationsomgeving die reikt tot Ten Briele. Deze zone heeft een grote potentie voor de 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 aan 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.

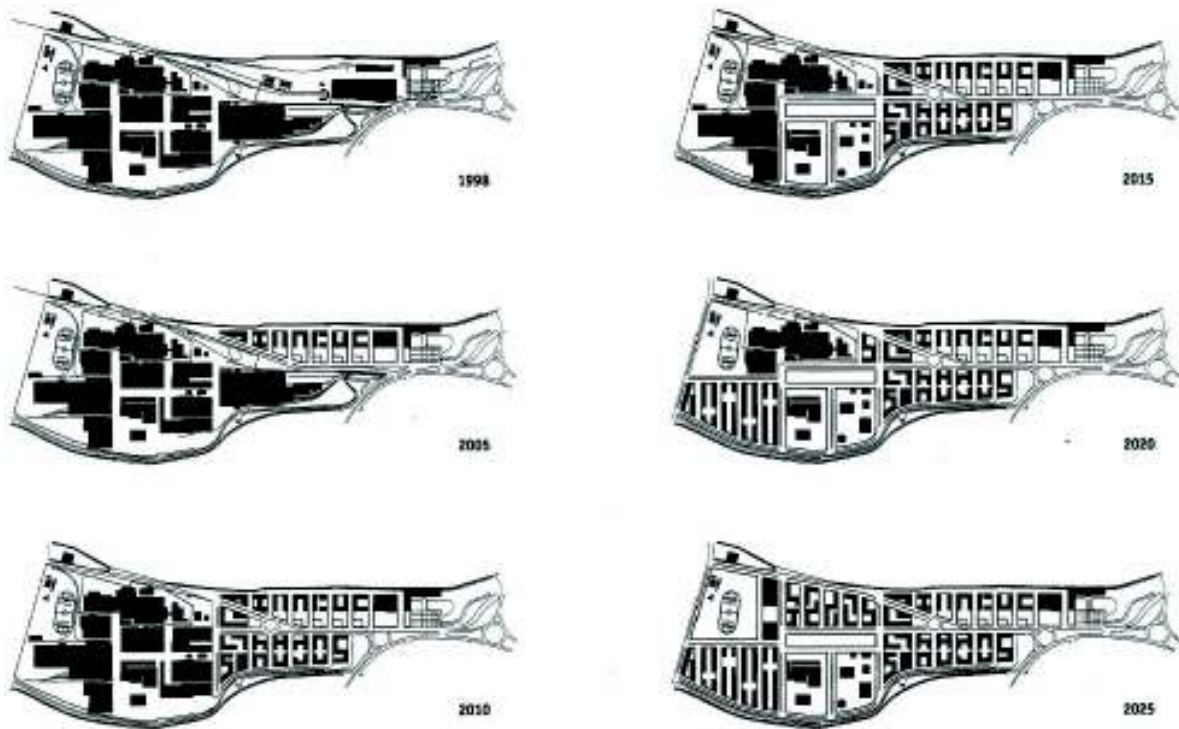


Plan met voorbeeldinvullingen (bron: studie Groen Brugge door Neutelings Riedijk Architecten)

Voor het volledige gebied is een ontwikkelingsmodel voorgesteld, waarbij dit gebied, mocht zich in een verre toekomst ontwikkelingen voordoen, naadloos kan worden aangesloten bij het vernieuwde stationsgebied. De lange termijnvisie die wordt vooropgesteld gaat uit van een status quo van het terrein, waarbij de huidige kavelverdeling wordt gebruikt om in verschillende stappen over te gaan tot een nieuw stadsdeel met 5 nieuwe wijken, een centraal openbaar park en wonen aan het water. Het plangebied van het RUP zou hierbij één wijk zijn.

De toekomstvisie wordt getekend volgens het patroon van de huidige fabrieksafdelingen. De grenzen tussen deze wijken worden steeds gevormd door brede groen omzoomde straten, zodat er bufferzones blijven tussen industriële activiteiten en andere functies. Er wordt doorheen de site een groene boulevard getrokken die functioneert als hoofdontsluiting voor het gebied. In het middengebied worden een aantal interessante 19^e eeuwse industriële gebouwen behouden en uitgerust met nieuwe functies. Over het gehele gebied wordt een verkavelingspatroon voortgezet zoals dat reeds is ingezet in de eerste fase van het

stationsgebied, dit met gelijkaardige straatprofielen. Zo ontstaat één samenhangend stadsdeel, het Nieuwe Brugge, dat een groene wig vormt vanaf Steenbrugge via het stationsgebied tot aan 't Zand.



Stappenplan – toekomstvisie (bron: studie Groen Brugge door Neutelings Riedijk Architecten)

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'.

Ten tijde van de opmaak van de studie 'Groen Brugge' werd het studiegebied gedomineerd door het nog steeds aanwezig parkeergebouw aan het station. Toen was al duidelijk dat het gebouw met zijn 75 m op 240 m en zijn positie in de flessenhals een wig blokkeert voor de ontwikkelingsmogelijkheden van het achterliggende gebied.

Door middel van enkele eenvoudige technische ingrepen kon het gebouw worden getransformeerd tot een structurerend element en de motor van een nieuwe ontwikkeling.

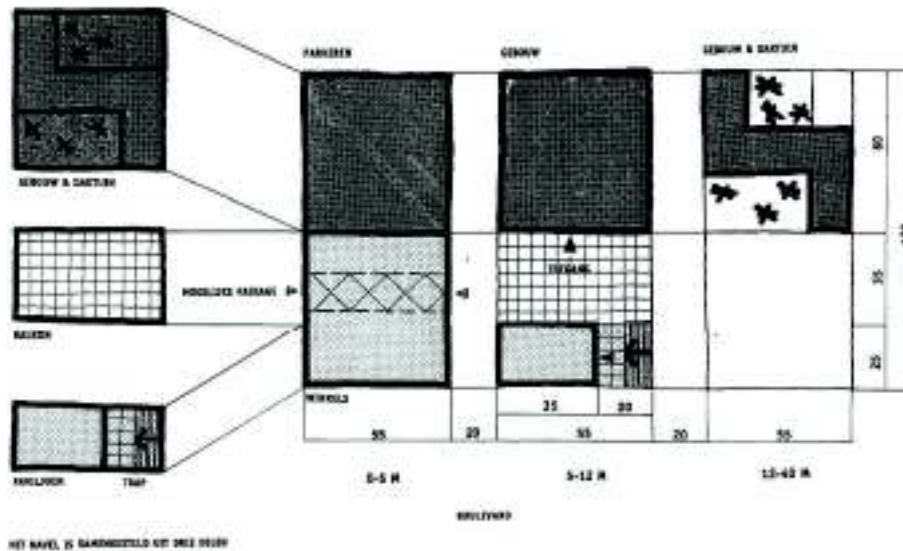
De eerste handeling was door het gebouw op twee plaatsen te doorsnijden met een straat. Zo kon de grootschaligheid teruggebracht worden tot Brugse proporties en een normaal stratenpatroon. Op die manier zouden drie afzonderlijke blokken ontstaan die op de begane grond ingevuld kunnen worden met winkels. De nieuwe blokken konden dan binnen hetzelfde maatsysteem worden aangevuld met meerdere kavels. Dit is vandaag wel nog mogelijk op de kavels 4 en 5. Met de ingrepen werd het mogelijk geacht om een aantrekkelijke uitstraling voor het gebouw, gericht op de R30, te bewerkstelligen.

Er werd geoordeeld dat het parkeerdek de potentie had om een ruisachtige balkon op Brugge te worden. Parallel aan de transformatie van het dek moest ook de begane grond getransformeerd worden van parking naar winkels. Het dek moest een invulling krijgen met

publieke functies, die animeren en activeren. Deels openluchtactiviteiten, deels in de vorm van paviljoenen. Dit gebeurede niet maar het uitgangspunt moet worden herhaalt binnen het RUP. De transformatie van het dek is primordiaal voor het injecteren van kwaliteit in de stationsomgeving.

Dit werd echter nooit gedaan, het parkeergebouw werd integraal, zonder aanpassingen behouden. Het RUP wenst de aanpassingen opnieuw op tafel te gooien.

De regels en voorschriften betreffende de bebouwingspercentage, gevelpercentages en blokopbouw werden reeds uitgeschreven in het masterplan. De regels zijn het directe gevolg van de één op één vertaling van de schema's die bij het masterplan werden gevoegd.

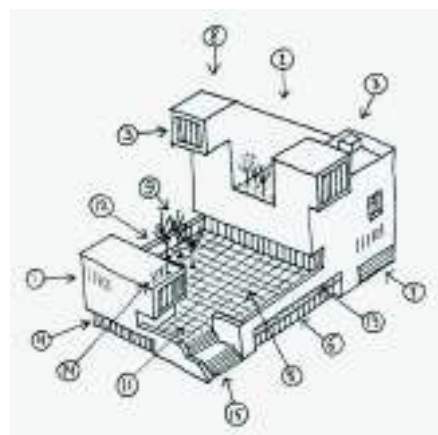


Schematische voorstelling kavelopbouw

Deze architectonische regels zijn echter achterhaald en hebben er in de praktijk voor gezorgd dat er weinig architecturale kwaliteit en speelsheid op de site aanwezig is. Zoals de schetsen in het masterplan aantonen werd wel gestreefd naar een verscheidenheid in architectuur. Binnen het RUP zullen er nieuwe architecturale regels en beeldkwaliteit moeten worden bepaald.

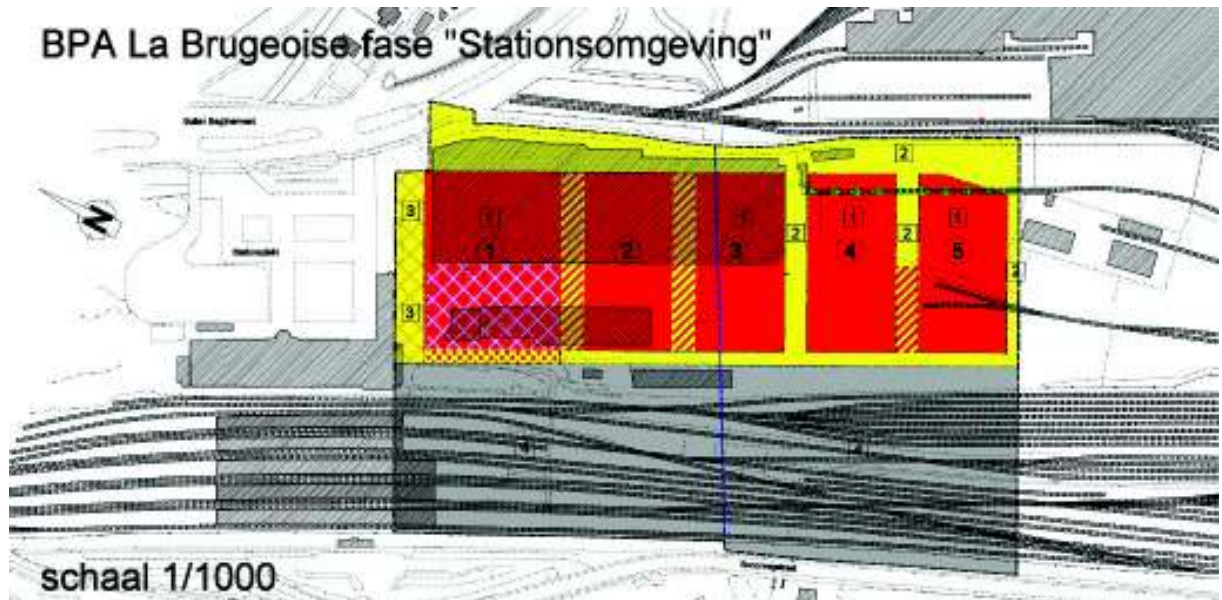
Om het plangebied van het RUP en de bestaande toestand goed te snappen en conclusies te kunnen trekken uit de bestaande ruimtelijke context is het belangrijk om het vigerende BPA La Brugeoise fase 'Stationsomgeving' goed te analyseren en evalueren. De bestaande toestand van de stationsomgeving is het direct gevolg van het Masterplan 'Groen Brugge' van Willem-Jan Neutelings uit 1997-1998 en de vertaling van dit masterplan in een BPA.

Het stadsontwerp Groen Brugge dat werd vertaald in het BPA Stationsomgeving, beoogde de versterking van het stationsgebied voor grootschalige stedelijke functies.



4.2. Bijzonder Plan van Aanleg (BPA)

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.



Bestemmingsplan van het BPA La Brugeoise

In wat volgt wordt het BPA grondig toegelicht, waarna een kritische evaluatie wordt gevoerd m.b.t. de in het plan genomen beleidsopties. Dit zal een verheldering betekenen voor de opgesomde doelstellingen van de herziening. Het betreft immers een zeer complex dossier, met een lange voorgeschiedenis, waarbij grondig moet worden nagedacht, geanalyseerd en geëvalueerd.

4.2.1. Kritische evaluatie van het BPA 'La Brugeoise'

Het BPA La Brugeoise moest een vertaling vormen van de ruimtelijke concepten uitgezet door Willem-Jan Neutelings in zijn masterplan 'Groen Brugge'. Dit plan omvatte echter een visie op een veel ruimer gebied, wat niet doortikte in een BPA met een grotere perimeter. De doorvertaling van het deel van het masterplan naar het BPA werd ook veel te rigide uitgevoerd.

Het bestuur wou immers in die tijd niet raken aan de site Bombardier, omwille van (terechte) economische overwegingen. Het gevolg is de ontwikkeling van een beperkt deel van het masterplan, binnen een totaal andere context.

Sinds de opmaak van het masterplan door Willem-Jan Neutelings versnipperd de site Bombardier vandaag steeds verder, de Lijn heeft er ondertussen een nieuwe stelplaats gebouwd, Syntra West heeft zijn school gebouwd, VTI is begonnen met de ontwikkeling van een nieuw schoolgebouw, enz. Dit zijn ingrepen die een verdere realisatie van het masterplan Groen Brugge hypothekeren, waardoor dit laatste steeds meer haar relevantie verliest en zo ook het BPA La Brugeoise.

We pleiten daarom ervoor om het BPA integraal te herzien en niet enkel te focussen op een verhaal van bouwhoogtes en bezettingsgraden. De ruimtelijke compositie van de site, de functionele invulling, de vormgeving van stromen, enz. moeten op een fundamenteel niveau worden herzien, verankerd binnen de huidige stedenbouwkundige context, met de blik op een duurzame toekomst. Hierbij moeten volgende zaken minimaal in vraag worden gesteld:

- Het BPA verplicht een zeer strikte lineaire ontwikkeling van de kavels, die een vrij uniform front van bebouwing creëert met een wandelboulevard ertussen in plaats van een belevingsvolle, dynamische ruimte. We stellen ons vragen bij de ruimtelijke beleving van een dergelijke ontwikkeling. Er wordt bv. een rechtlijnig pad naar 'niets' gecreëerd, niet bepaald een aantrekkelijke publieke ruimte. De huidige compositie van bebouwbare en niet bebouwbare oppervlakte staat momenteel ook elk gevoel van schaal in de weg. Streven naar een hoge graad van ruimtelijke beleving is binnen het huidige BPA onmogelijk.
- Het BPA werkt de creatie van een achterkant en wand aan de zijde van het perron in de hand. Dit is net de plaats waar dit absoluut niet mag gebeuren. Duizenden toeristen bezoeken jaarlijks Brugge met de trein, waarbij het station vanzelfsprekend de poort tot de stad betekent. De benadering tot de stad dient bijgevolg een verwelkoming te zijn en het vooruitstrevende karakter van Brugge binnen een historische context te beklemtonen. De achterzijde van de reeds gerealiseerde kavel 1B is hier jammer genoeg geen voorbeeld. Om deze reden stellen we de vraag of volumes van gebouwen niet over de volledige site kunnen worden gespreid. Op die manier kan op bepaalde plaatsen meer ruimte worden gecreëerd t.a.v. het spoor, kunnen densiteiten worden gespreid, en kan sprake zijn van een meer rendabele en aantrekkelijkere ontwikkeling van de A-kavels aan de zijde van de R30. Zo kan het parkeergebouw optimaal worden ingekapseld, worden de eerder uitgevoerde versterkingswerken aan het parkeerdek daadwerkelijk gevaloriseerd en kan mogelijks op deze plaats wel een kwalitatieve woonontwikkeling worden gerealiseerd, hoewel het BPA dit oorspronkelijk niet nastreeft. Dit uiteraard rekening houdend met de bepalingen en beperkingen opgelegd door UNESCO.
- Het inkapselen van het parkeergebouw is een noodzaak, maar kan met het huidig BPA niet worden gerealiseerd (de betreffende zone bevindt zich in de zone voor openbare wegenis, met inbegrip van de infrastructuur nodig voor het goed functioneren van de openbare weg en de goede verkeersafwikkeling, dus ook parkeergarages). De rand van de parkeergarage aan de boulevardzijde moet worden ingewerkt in een totaalontwikkeling, waarbij ook hoofdbebouwing aan deze zijde mogelijk moet zijn, uiteraard rekening houdend met de impact op het UNESCO-werelderfgoed. Zodoende worden ook de inspanningen en kosten die werden geleverd om het parkeerdek te versterken gevaloriseerd.

4.2.2. Bestemmingsvoorschriften

Het BPA beschrijft vijf zones of kavels voor grootschalige stedelijke functies. De bestemmingsvoorschriften laten o.a. woongelegenheden, kantoren, handel, horeca, sportinfrastructuur en recreatie, socio-culturele activiteiten, onderwijs, reizigersfuncties, overheidsinitiatieven inzake sociale economie, bioscoop, enz. toe.

Als handel is hierbij enkel toegelaten: volumineuze handel en overheidsinitiatieven inzake sociale economie. Onder volumineuze handel wordt begrepen detail- en groothandel waarvan het assortiment artikelen met overwegend grote afmetingen omvat zoals voertuigen, artikelen t.b.v. huisinrichting, meubelen, doe-het-zelf-artikelen, bouwmaterialen, artikelen voor tuinrichting, land- en tuinbouwwerktuigen, sport- en speelgoedartikelen, kampeerartikelen, huishoudtoestellen, audiovisuele apparatuur, rijwielen, boten, auto-toebehoren e.a. met uitsluiting van kleding, schoenen en voeding. De oppervlakte van de volumineuze handelszaken moet minimum 1.000m² bedragen. Het opsplitsen van handelszaken voor volumineuze handel in oppervlakten die kleiner zijn dan 1.000m² is niet toegelaten. Deze norm is echter niet van toepassing op de initiatieven inzake sociale economie. Een hypermarkt of shopping-centrum is niet toegelaten. Onder 'hypermarkt' wordt een handelszaak begrepen, waar binnen één en dezelfde niet opgedeelde verkoopsruimte en met gegroepede kassa's een zo volledig mogelijk assortiment van artikelen beschikbaar is, waaronder voeding. Onder 'shopping-centrum' wordt een verzameling van overwegend kleine (kleiner dan 1.000m²) afzonderlijke detailhandelszaken begrepen, al dan niet met gemeenschappelijke circulatieruimte en/of parkeergelegenheid.

De functionele invulling van de kavels is verder vrij, mits over het geheel van de kavels een gebalanceerde gemengde programmatie van stedelijke functies (zoals wonen, werken, handel en recreatie) ontstaat en een breed scala aan functies aangeboden wordt. Alle kavels hebben als nevenfuncties op niveaus -1 en 0 winkels (volumineuze handel), parking en fietsenstalling. De toegangen naar de functies op de verdiepingen dienen aan te sluiten op het dek van het parkeergebouw dat moet ingericht worden als een 'publiek uitgaansbalkon' met restaurants, cafés e.d.

Daarnaast kan het parkeren worden georganiseerd op de begane grond van de kavels begrepen in het bestaande parkeergebouw en is ook toegelaten in drie lagen, deels boven- en deels ondergronds, in het achterste deel van de kavel.

4.2.3. Inrichtingsvoorschriften

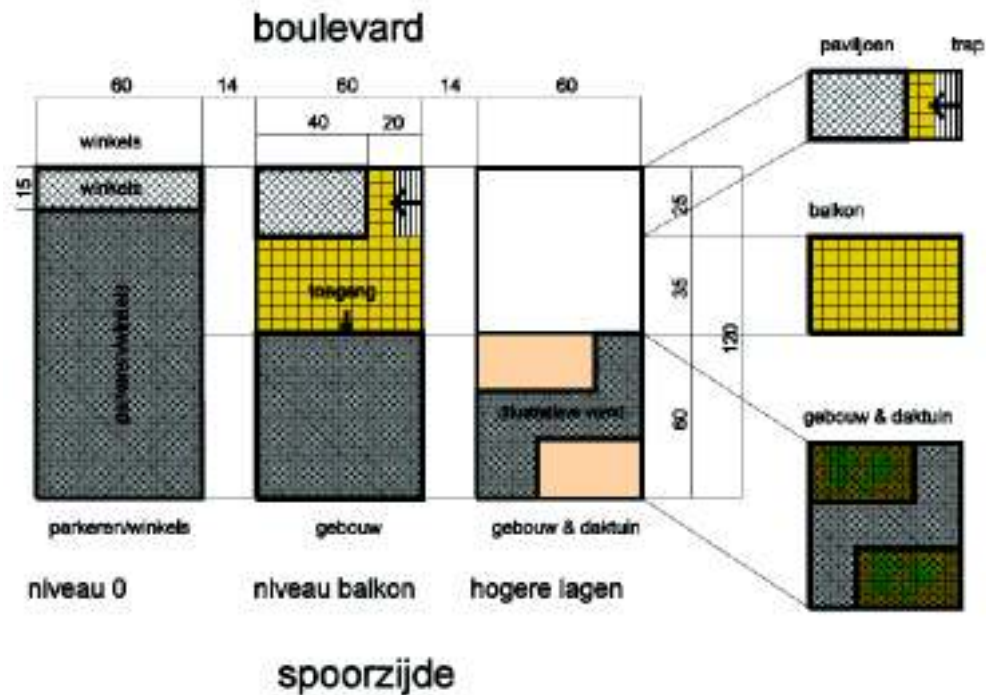
Op het vlak van inrichtingsvoorschriften worden de kavelopbouw, de bebouwings- en de gevelpercentages gedetailleerd omschreven, samen met inzichtelijke en verduidelijkende schematische figuren. Ook worden een aantal architectonische regels opgelegd, die het voorkomen van de gebouwen in vrij grote mate bepalen. Deze inrichtingsvoorschriften zijn het resultaat van het 1 op 1 vertalen van het masterplan van Neutelings zonder enige vorm van vrijheid in te schrijven.

Qua kavelopbouw zijn de kavels samengesteld uit drie delen:

- Een boulevardzone: een strook met trappen naar het openbaar balkon aan de voorzijde, alsmede een lage bebouwing langs de boulevard tot maximum 12 meter hoogte. Het geheel wordt ingevuld met stedelijke (zie bestemmingsvoorschriften) en/of commerciële functies (volumineuze handel).
- Een balkonzone: een strook uitgevoerd als open bovendek op minimum 4 meter vloerhoogte, uitgerust met stedelijke functies en daaronder parking en/of winkelruimten (volumineuze handel) op de begane grond. Het dek wordt ingevuld met stedelijke functies en open luchtactiviteiten, deels in de vorm van paviljoenen.

- Zone aan de spoorwegzijde: een strook bestemd voor de hoofdfunctie(s) van de kavel met groot gedifferentieerd bouwvolume tot maximum 40 meter hoogte. De aanzethoogte van de hoofdfunctie(s) is vrij te bepalen tussen minimum +4.00m en max. 5.50m, mits een kwalitatieve relatie gerealiseerd wordt met de balkonzone.

Onderstaand indicatief schema uit het BPA verduidelijkt dit:



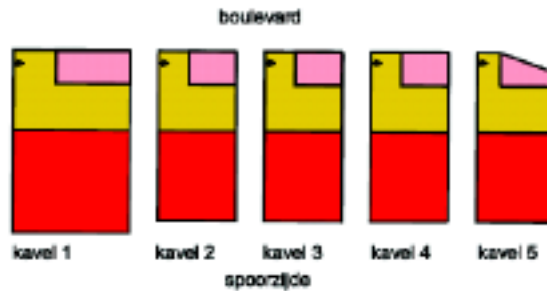
De kavel is samengesteld uit drie delen

Schematische opbouw A en B-kavels binnen het BPA

In een latere overeenkomst tussen de NMBS en ontwikkelaar Groep GL werden de bebouwbare delen, boulevardzone en zone spoorwegzijde, respectievelijk benoemd als A-kavels en B-kavels.

Voor elke globale kavel is telkens een minimaal en een maximaal bebouwingspercentage per hoogtezone (0-4m/4-12m/12-26m/26-40m) vastgesteld, zodat 'een zekere consistentie over het plan wordt verkregen'. Deze consistentie wordt nu als iets negatief gezien en zorgt net dat er geen creativiteit en variëteit kan worden bekomen.

Op de kavels binnen de zone aan de spoorwegzijde, de B-kavels, is het realiseerbare vloeroppervlak per verdieping zodanig verdeeld dat een oplopende doorsnede naar de sporen toe ontstaat met verjonging naar boven toe. Het hierna volgend schema illustreert dit principe.



hoogte	0-4 m	4-12 m	12-26 m	26-40 m	
	100 %	60-100 %	33-66 %	20-33 % (*)	(*) 0% van toepassing op kavel 1
	100 %	100 %	0 %	0 %	
	100 %	0 %	0 %	0 %	
	trappewijze				

Differentiatie van bebouwingspercentages volgens kavelopbouw (Bron: BPA La Brugeoise)

Sowieso moet de volledige footprint van elke globale kavel op de onderste laag van 4 meter volledig worden bebouwd, dit gebeurt voor de kavels 1 tot 3 voor een deel door het bestaande parkeergebouw. Echter, de doorsteken werden niet gerealiseerd, nochtans een belangrijk uitgangspunt binnen het masterplan van Neutelings. Aan de boulevardzijde kunnen op de A-kavels paviljoenen worden opgetrokken met een maximale hoogte van 12 meter. Dit gebeurde op heden nog niet. De lijn waarop de paviljoenen moeten komen te staan loopt ook niet in lijn met de bestaande parking. Dit zou er voor zorgen dat er ruimtelijke en esthetisch een niet optimale inplanting op het parkeerdek van die paviljoenen zou ontstaan.

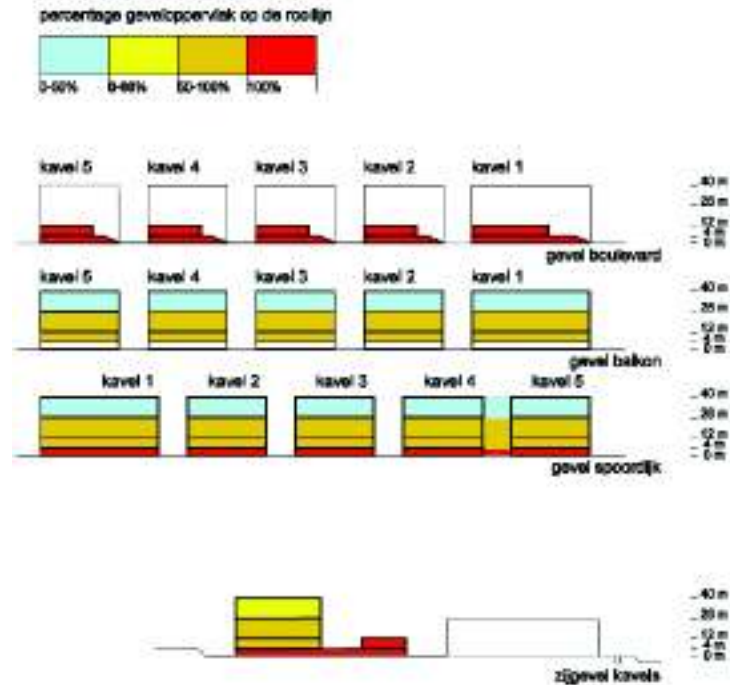
Aan de spoorwegzijde kunnen op de B-kavels gebouwen worden opgetrokken tot een hoogte van 40 meter, met die verstande dat in de zone tussen 26 en 40 meter bouwhoogte een bebouwingspercentage kan worden gerealiseerd tussen de 20 en de 33%. Men is dus in principe verplicht om per kavel een gedeelte te bouwen tot een hoogte van 40 meter. Ook deze hoogtes worden in vraag gesteld. Dit voornamelijk omdat de aandacht naar de doorzichten en de impact op het UNESCO gegeven onvoldoende naar voor komt en ook onvoldoende werd onderzocht. Het RUP zal hier verder op ingaan.

Het te realiseren geveloppervlak op de rooilijn wordt gedifferentieerd met de bedoeling een 'dynamische sculpturale blokopbouw te stimuleren'. Daarbinnen is een vrije architectonische uitwerking mogelijk. Het hierna volgende schema vormt een indicatieve illustratie van dit principe.

Aan de zijde van de boulevard wordt dus een zeer beperkte gevel gerealiseerd. Dit is mede ingegeven door de impact van de gebouwen op het UNESCO-werelderfgoed.

Aan de zijde van het balkon en het spoor dient 50 tot 100% van de gevels op de rooilijn te worden gebouwd voor die gedeelten die een hoogte hebben tussen 4 en 26 meter. De hogere delen kunnen voor 0 tot 50% op de rooilijn worden gerealiseerd. De onderste illustratie geeft een beeld van het dwarsprofiel van de ontwikkeling: aan de zijde van de boulevard worden de gebouwen voor 100% op de rooilijn opgericht. Aan de zijde van het spoor geldt dit enkel voor

de onderste laag van 4 meter. 50 tot 100% van de lagen tussen 4 en 26 meter moet op de rooilijn worden gebouwd. Voor de hogere bouwlagen geldt een percentage van 0 tot 50%. Ook deze regels zorgen er voor dat er een zeer gelijkende architectuur ontstaat over de volledige lijn wat een visuele verarming met zich mee brengt.



Differentiatie van gevelpercentages op rooilijn volgens kavelopbouw (Bron: BPA La Brugeoise)

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

4.3. Fysische toestand

Het plangebied van voorliggend RUP grenst aan haar noordzijde aan de wegenis, De Hendrik Brugmansstraat, tussen de stationsparking en het volume aan het Stationsplein. De Hendrik Brugmansstraat zorgt voor een fysieke barrière tussen het stationsplein en het plangebied van het RUP. De Hendrik Brugmansstraat is een eenrichtingsstraat. Deze weg wordt enkel gebruikt om toegang te verlenen aan de ontwikkelingen in deze omgeving. Ter hoogte van het station (tussen de parking en het stationsplein) zijn langs beide zijden van de weg parkeerstroken voorzien. Achter de parkeerstroken lopen brede voetpaden en fietspaden. Hoewel de wegenis niet intensief wordt gebruikt door wagens is dit wel een drukke, zeker op piekmomenten, route voor fietsers om de 'ondergrondse' fietsenstalling te bereiken.



Een brug over de Hendrik Brugmansstraat moet zorgen tussen een verbinding van het stationsplein met het plangebied van het RUP en alle functies die zich er in bevinden. Deze is te bereiken via trappen/roltrappen/lift die starten aan het stationsplein. Dit zorgt voor een conflictvrije verbinding tussen de stationsparking en het station. Desalniettemin kan wel gesteld worden dat de trappen/roltrappen niet heel comfortabel zijn. De looplijnen op de parking zelf zijn niet goed vormgegeven. Dit is stedenbouwkundig en naar gebruik geen

optimale verbinding waardoor het plangebied als afgelegen kan worden beschouwd. Op vandaag wordt de projectsite beleefd als een eindpunt van de stad.

De ontwikkeling van 'kavel 0' zorgt voor een versterking van dit gevoel. Dit volume vormt nog eens een bijkomende visuele buffer tussen het stationsplein en de ontwikkeling 'Nieuw Brugge'.

In het westen wordt de grens gevormd door de spoorwegtalud en de wegenis rondom de ontwikkeling 'Nieuw Brugge'. De wegenis heet hier ook de Hendrik Brugmansstraat. De verblijfskwaliteit voor voetgangers en fietsers is hier minder hoog. Gezien dit gedeelte van de weg enkel dient om toegang te geven tot de gebouwen hoeft dat op heden geen probleem te zijn. Echter in de toekomst zien we dit anders.

Dit deel van de Hendrik Brugmansstraat moet in twee delen worden gezien. Een eerste deel dan langs kavel 1 loopt en een tweede deel vanaf kavel 1 tot aan kavel 3, en zal worden doorgetrokken tot kavel 5.

In het eerste deel zijn op heden nog geen commerciële functies aanwezig, wel een toegang tot het 'Huis van de Bruggeling' en enkele toegangen tot de fietsenstalling. Om deze reden is er een voetpad en fietspad voorzien onder de uitkraging van het gebouw op kavel 1. Dit voetpad en fietspad loopt echter dood op de wegenis waarna men als fietser de straat moet oversteken.

Hier komen we in het tweede deel van de straat. In het tweede deel zijn er op heden ook nog geen 'ingangen' tot functies voorzien. Dit moet in de toekomst veranderen om ook van deze zijde van het project 'Nieuw Brugge' een voorzijde te maken. Om deze reden werd reeds een

voetpad voorzien tussen de gebouwen en een parkeerstrook. Op dit gedeelte van de weg is een breed fietspad voorzien (langs de spoorbedding).



Tussen elke kavel is op heden een cul-de-sac voorzien. Zo is er tussen kavel 2B en 3B een ruimte van 16m voorzien. Deze doodlopende straten worden gebruikt als achterkanten en louter ter ontsluiting van dienstingangen en leveringen. Deze moeten kwalitatiever worden ingericht en ook als toegang dienen tot het parkeerdek.



De oostelijke grens wordt gevormd door de Chantrellstraat waar de stelplaats van de openbaar vervoermaatschappij De Lijn gelegen is.

De Chantrellstraat zorgt naast de ontsluiting van de stelplaats van De Lijn ook voor de ontsluiting van de stationsparking. Dit hoeft geen betoog dat de Chantrellstraat op sommige momenten een zeer drukke weg is.

Aan de zuidzijde van het parkeergebouw bevindt zich nog een braakliggende site, die de overgang vormt naar de terreinen van Bombardier. Deze gronden zullen in de nabij toekomst worden ontwikkeld door Infrabel met een nieuw tractieonderstation, sociaal-sanitair gebouw en de verbouwing van het LCI. Dit is het bestaande LCI dat zal worden verplaatst.

Deze zone maakt ook de overgang tussen het eerder stedelijke van het project 'Nieuw Brugge' en de industriële zone Ten Briele – Bruggeoise.



Aan het stationsplein werd reeds een kavel 0 gerealiseerd, ontworpen volgens de voorschriften van het vigerende BPA 306 West Brugge Fase 'Stationsplein'. Zoals reeds meegegeven vormt Kavel 0 een buffer tussen het stationsplein en de achterliggende ontwikkeling 'Nieuw Brugge'.

Wel hebben de functies (Express Ccarrefour, kebabzaak, broodjeszaak, pastabar, take-away pizza, optiekzaak, uitzendkantoor, Rode Kruis en notariskantoor) die er zijn in onder gebracht hebben wel, vanaf het stationsplein, een zeker aantrekkingskracht. Maar ook onder de monumentale trap zitten 3 reca zaken die een behoorlijke aantrek hebben. Dit ondanks hun ligging en oriëntatie.



Het plangebied zelf wordt vandaag voor een groot deel bezet door een parkeergebouw met een capaciteit van 1.200 plaatsen, verdeeld over een gelijkvloerse laag en een bovendeck. Het parkeergebouw sluit rechtstreeks aan op de ring R30 en fungeert als een zeer belangrijke parking voor het centrum van de stad, alsook voor pendelaars, die zich met de trein naar het werk begeven. Dit is ook het beeld wat de mensen hebben van het plangebied. Op vandaag wordt de projectsite beleefd als een eindpunt van de stad. Eens men zich heeft begeven naar het meest zuidoostelijke punt van de huidige projectontwikkeling kan men niet verder. Om deze reden heeft het plangebied voorlopig nog weinig aantrekkingskracht. Het betreft geen doorgangsruijme, maar slechts een bestemming. Wie er komt, moet er ook daadwerkelijk zijn, maar passeert er niet om elders heen te gaan. Eventuele bedrijven hebben er dan ook geen toevallige passanten. Wanneer het plangebied wordt ontwikkeld, moeten er voldoende trekkers worden voorzien aan de meest oostelijk gelegen zijde van het gebied. Mensen moeten er willen en moeten zijn. Dan pas kan de site ook een nieuw begin vormen.



Het was al van bij de opmaak van het BPA de bedoeling om het bovendeck van de parkeergarage een functie te geven als publieke ruimte, mits de verloren parkeerplaatsen elders worden gecompenseerd. Het bovendeck wordt in het BPA als 'balkon' benoemd.

Het inrichten van het parkeerdek, het balkon, als publieke ruimte werd ook ingeschreven in de voorschriften van het BPA.

- Het balkon moet een aantrekkelijke buitenruimte vormen die een extra verblijfskwaliteit geeft aan het bouwblok.
- De zone vooraan langs de boulevard moet publiek domein zijn en vrij toegankelijk door middel van een trap en een uitkijkterras, alsmede een paviljoenopbouw met een publieke functie.
- Het overige open gedeelte van het balkon moet zoveel mogelijk overdag publiek toegankelijk zijn, maar mag wel een toegangscontrole kennen (semi-publiek domein).
- Op het balkon geldt een permanent recht van doorgang vanaf de boulevard ten behoeve van de achterliggende hoofdfunctie(s).
- Het balkon moet een gesloten borstwering hebben tot minimaal 40 cm boven dakniveau in hetzelfde gevelmateriaal als het bouwblok. Daarboven is een transparante borstwering (hekken, relingen) toegelaten. Indien de borstwering bestaat uit een dichte muur van meer dan 1,20 m hoogte moeten er over tenminste 25% van het oppervlak openingen zijn op ooghoogte, zodat uitzicht vanaf het balkon gewaarborgd is.
- Het balkon moet verzorgd aangelegd worden met beloopbare vlakken of daktuinen

Vandaag is echter een weinig kwalitatieve situatie ontstaan, waarbij er geen sprake is van een aangename publieke verblijfsruimte. Het 'publiek uitgaansbalkon', dat wordt nagestreefd met het BPA, kent vooralsnog geen enkele aanzet.

Normaal ligt het maaiveld niveau op de begane grond, het maaiveld van het plangebied van het RUP echter bevindt zich eigenlijk op het niveau van het bovendeck van de parking, het is hier waar het 'leven' zich afspeelt en zal moeten afspelen. Dit gegeven resulteert in een niveauverschil tussen deze beide publieke ruimtes, wat zich uit in een grote trappenpartij vanaf het Stationsplein. Op zich is de vormgeving van het geheel niet helemaal verkeerd. De ervaring van een 'poort' tot het project is er, maar toch blijft een barrièrewerking sterk aanwezig.

De monumentale trap en aanliggende roltrap die als verbinding tussen het stationsplein en de ontwikkeling 'Nieuw Brugge' moet fungeren werkt niet.



Bovendien is een hoogteverschil ontstaan van circa 1 m tussen het niveau van het bovendeck van de parkeergarage en het niveau van de toegangen tot de commerciële laag, zoals onder ander het Huis van de Bruggeling, van het project. Dit hypothekeert de continuïteit van de publieke ruimte die er in de toekomst moet komen en resulteert in een tweede barrière die zal moeten worden weg gewerkt om tot een kwalitatieve openbare ruimte te komen.

De barrièrewerking van het project bereikt een climax op kavel 1 wanneer men de functies van de verdiepingen wil bereiken. In het bouwblok bevinden zich een hotel en studentenhuysvesting, gesitueerd omheen een binnentuin. Deze binnentuin bevindt zich echter bovenop de commerciële voorzieningen, wat resulteert in een niveauverschil van nog eens ± 4 meter. In de verdere kavels komt dit niet

meer voor en maakt de tussenruimte deel uit van het publiek domein wat zorgt voor meer dynamiek en leven.

Ook werden op vandaag enkel de B-kavels, de kavels aan de zijde van het spoor, ontwikkeld. Het reeds gerealiseerde project omvat een plint waar het de bedoeling was om grootschalige commerciële voorzieningen en diensten te voorzien.

Dit is goed te zien in kavel 1 B, zowel naar locatie van de functies als ook in het architecturaal voorkomen van het bouwblok. Deze plint wordt vanaf het bovendeck van de parkeergarage optisch ervaren als een normale commerciële gelijkvloerse laag en kan zorgen voor leven op dit niveau.

Vanop het parkeerdek zijn het 'Huis van de Bruggeling' en de fitnessclub 'Basic fit' goed zichtbaar. Echter zorgt het eerder vermelde hoogteverschil van circa 1 m hier voor een fysieke barrière.



Naast het 'Huis van de Bruggeling' en de fitnessclub 'Basic fit' zijn er ook nog appartementen en een 'Ibis budget hotel' met 184 kamers. Zoals eerder gezegd ligt het hotel op +4 m ten opzichte van de promenade.

Het maaiveldniveau is voorzien van functies horende bij het 'Huis van de Bruggeling' zoals archief en berging alsook van de fietsenstalling voor meer dan 3.000 fietsen horende bij het station.

Hoewel men hier, conform het BPA tot 40 m hou zou kunnen worden gebouwd, werd de bouwhoogte beperkt tot 26 m. Dit in navolging van de voorwaarde gesteld in het advies van Onroerend Erfgoed, waarin expliciet gevraagd werd de bouwhoogte te beperken tot maximum 26 m ter vrijwaring van het Unesco werelderfgoed.

Op het effectieve maaiveldniveau, de begane grond, is dit een totaal ander verhaal. Hier ervaart men een massieve onderlaag, die quasi geen enkele relatie legt met de publieke ruimte, noch op maaiveldniveau, noch met het parkeerdek. Buiten de toegang tot een grote fietsenstalling in functie van de pendelaar is er nagenoeg geen transparantie te merken in het gebouw, buiten enkele lichttoegangen voor de fietsenstalling, waardoor een blinde gevel is ontstaan met een hoogte van ± 8 meter overhoeks langs de Hendrik Brugmansstraat. Bovendien werd een ruimte open gelaten tussen het parkeergebouw en het project, die dan weer wel werd overbrugd om de aansluiten op het brugdek te realiseren. Deze open ruimte zorgt ook voor het hoogteverschil tussen het parkeerdek en het toegangsniveau voor de functies op de verdieping. Dit heeft geleid tot het ontstaan van bestemming loze corridors, die geen enkele sociale controle genieten. De gerealiseerde gebouwen creëren barrière na barrière tussen de stad en de projectontwikkeling.

De meest schrijnende aanblik van het project situeert zich aan de zijde van de sporenbundel. Er is duidelijk een achterzijde gecreëerd ten aanzien van het spoor. Voor deze kavel zien we een quasi volledig blinde gevel, met uitzondering van enkele openingen die werden toegevoegd om het Huis van de Bruggeling te kunnen huisvesten. Het is een gebouw met kleine openingen geplaatst op een massieve plint zonder enige transparantie. Dit was ingegeven vanuit de moeilijke verzoenbaarheid van verblijfsfuncties met de overlast die een station veroorzaakt. Dit is echter geen reden om een gesloten achterzijde te creëren langs het spoor. Duizenden toeristen bezoeken jaarlijks Brugge via het openbaar vervoer. Deze modus vormt de poort tot de stad voor velen, dus moet de eerste indruk van de stad ook ineens goed zijn. Daarom dient men de vraag te stellen of de verblijfsfunctie überhaupt de juiste functie is voor deze plek.

Kavel 2 B binnen het project "Nieuw Brugge" is voorzien van een parking, een kantoorgebouw, 47 appartementen, 156 studentenkamers en dienst- en horecaruimtes. In de plint vinden we de personal fitness 'ctrl gym' en het uitzendkantoor 'accent jobs'.

Deze kavel is opgevat in drie gebouwendelen, verbonden door een halfondergrondse parking (-1/2 en +1/2), waar zich ook de toegang bevindt tot de (fietsen)bergingen en technische ruimtes. Alle hoofdfuncties hebben hun evacuatie niveau op het maaiveld. De hoofdtoegangen situeren zich rond een centraal binnenplein op het boulevardniveau. Dit centraal binnenplein op boulevardniveau is al een grote meerwaarde in het streven naar kwaliteit en dynamiek op de site in vergelijking met kavel 1 waar dit binnenplein 4 m hoger lag dan de boulevard.

De volledige kavel beslaat een oppervlakte van 60 m x 60 m. In de zuidhoek wordt een kantoorgebouw voorzien, in de westhoek studentenhuisvesting, in het noorden en oosten van het kavel worden de volumes met woonfuncties ingevuld (waaronder een gedeelte sociale appartementen met afzonderlijke toegang).

De bouwhoogtes van de volumes sluiten aan op de bestaande bouwhoogte van het reeds gerealiseerde kavel 2B.



Kavel 3 B wordt opgebouwd met een hotel, kantoren en 48 appartementen op een parkeergebouw. Het hotel "Park Inn by Radisson" met 109 kamers en omkaderende faciliteiten. Dit volume is het hoogste gebouw binnen de volledige ontwikkeling met zijn 40 m. Onderaan het hotel en gekoppeld aan het hotel ligt brasserie 'The Black Swan'. Deze brasserie heeft een terras aan het binnenplein wat voor een meerwaarde en dynamiek zorgt.

Het volledige kavel 3B beslaat een oppervlakte van 59 x 60m (3540m²). De volledige footprint van het kavel is bebouwd.

Er zijn twee onderscheiden gebouwendelen, een groter en hoger deel met het hotel aan de voorzijde en kantoren aan de spoorzijde en daarboven een aantal luxe appartementen en een kleiner en lager deel met daarin 30 kleine appartementen en een handelsfunctie.

Architecturale kwaliteit is hier al hoger dan kavels 1 en 2. Er is bewust gekozen voor meer diversiteit in bouwhoogtes, om de site meer variatie en herkenbaarheid te geven en het bestaande silhouet van gelijkaardige bouwblokken te breken.

De bouwhoogte van het hoofdvolume van het grootste gebouw sluit aan op de bestaande bouwhoogte van het reeds gerealiseerde kavels 2B en 1B. Bovenop dit bouwvolume worden echter nog eens drie teruggetrokken lagen met appartementen voorzien.

Het kleinere volume daarentegen heeft een lagere bouwhoogte dan de reeds gerealiseerde bebouwing op kavels 2B en 1B.

Deze bouwblok sluit eveneens via een (gedeeltelijke) realisatie van de boulevard aan op de naastliggende ontwikkelingen.

In elke fase die werd gebouwd werd de bestaande boulevard doorgetrokken om een doorgang te maken van kavel naar kavel. Zo sluiten de hoofdfuncties aan op de boulevard. De boulevard werd ingezet vanaf het Stationsplein.



Zoals gesteld vorm de boulevard de rode draad, de ruggengraad, doorheen de ontwikkeling. Langs de boulevard zijn de verschillende bouwblokken gelegen met er tussen telkens de binnentuinen/binnenpleinen. Ter hoogte van kavel 1 is de boulevard nog relatief smal maar de wordt breder naarmate men dieper in het plangebied komt. De bredere boulevard zorgt voor merkkelijk meer kwaliteit, licht en lucht in de omgeving.

Het binnen van kavel 1 ligt zoals vermeld in de hoogte. Om deze reden ontbreekt het deze semipublieke ruimte elke vorm van relatie met de stad en zelfs met de boulevard. Deze onpersoonlijke binnentuin kan nooit een aantrekkingskracht uitoefenen op het publiek, daar ze een eindpunt betekent binnen de projectontwikkeling. Eens boven, moet men steeds op zijn stappen terugkeren, teneinde zich ergens naartoe te begeven. Het is m.a.w. een bestemming, maar geen

passageruimte. Dynamiek creëren op een dergelijke plek is een onmogelijke taak.

Het ontwerp van de binnentuin an sich is relatief kwalitatief te noemen. Verschillende ruimtes worden gecreëerd waar het aangenaam verblijven kan zijn, mocht de ruimte ook daadwerkelijk worden gebruikt door passanten en bewoners.

In de volgende bouwblokken werd de binnenruimte op het niveau van de boulevard voorzien waardoor deze tussenruimtes wel gebruik kunnen worden.

De binnenpleinen van kavels 2 en 3 worden als stedelijk plein ingericht gelinkt aan de boulevard.

Bij kavel 3 is het binnenplein bovendien zo opgevat dat een eventuele latere verbinding naar de kant Sint-Michiels (campus Groene Poorte, Howest, Kulab, KTA,...) steeds daar zou kunnen aantakken op de ontwikkelingen aan deze zijde stationsomgeving.

De optie voor dergelijke brug of andere verbinding maakt momenteel deel uit van het ontwerpend onderzoek binnen de opmaak van het RUP ter herziening van het vigerende BPA.

5. Planningscontext

5.1. Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) is een beleidsdocument dat werd goedgekeurd door de Vlaamse regering in september 1997 en door het Vlaams parlement in november 1997.

Om in te spelen op nieuwe ruimtelijke uitdagingen wordt het plan geregeld herzien. Dit gebeurde voor het laatst in de periode 2010-2011.

Parallel aan de verdere uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen bereidt de Vlaamse Regering een nieuw Beleidsplan Ruimte voor.

De Vlaamse Regering keurde op 30 november 2016 het Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen goed. Dit is een belangrijke nieuwe formele stap op weg naar het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, dat het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen zal vervangen. Het uiteindelijke Beleidsplan Ruimte Vlaanderen zal bestaan uit een strategische visie en een operationaliseringsprogramma in de vorm van een set beleidskaders. Ook de stad Brugge is in kader van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen het bestaande structuurplan (GRS) aan het herzien in het een Beleidsplan Ruimte Brugge (BRB).

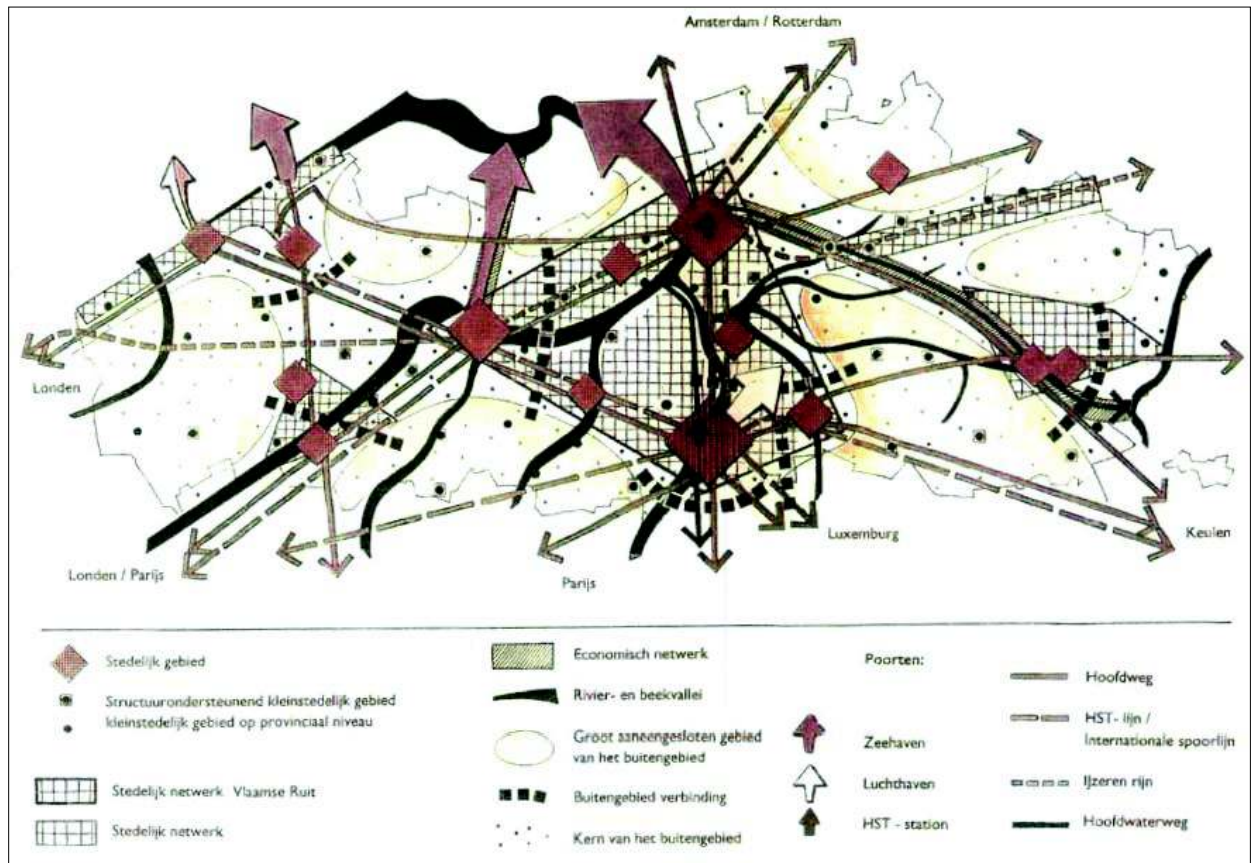
Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen geeft het wettelijk kader aan waarin de ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden. Het uitgangspunt is het streven naar een duurzame ruimtelijke ontwikkeling. Naast informatieve en richtinggevende bepalingen worden ook bindende bepalingen vastgelegd. Het RSV vormt de inhoudelijke basis voor provinciale en gemeentelijke uitvoeringsinstrumenten en -plannen. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wordt verder geconcretiseerd in het Provinciaal Structuurplan.

In het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen wordt de gewenste ruimtelijke ontwikkeling aangegeven voor structuurbepalende elementen en componenten op Vlaams niveau: de stedelijke gebieden en netwerken, het buitengebied, de gebieden voor economische activiteiten en de lijninfrastructuren.

De visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen wordt kernachtig verwoord in de metafoor "Vlaanderen, open en stedelijk". Het RSV streeft namelijk naar een duidelijk onderscheid tussen openheid en stedelijkheid.

Concreet richt het ruimtelijk beleid op Vlaams niveau zich op:

- de selectieve uitbouw van de stedelijke gebieden, het gericht verweven en bundelen van functies en voorzieningen waaronder de economische activiteiten binnen de stedelijke gebieden; daarbij gaat absolute prioriteit naar een zo goed mogelijk gebruik en beheer van de bestaande stedelijke structuur;
- het behoud en waar mogelijk de versterking van het buitengebied en een bundeling van wonen en werken in de kernen van het buitengebied;
- concentreren van economische activiteiten in die plaatsen die deel uitmaken van de bestaande economische structuur van Vlaanderen;
- optimaliseren van de bestaande verkeers- en vervoersinfrastructuur waarbij de ruimtelijke condities worden gecreëerd voor het verbeteren van het collectief vervoer en de organisatie van vervoer genererende activiteiten op punten die ontsloten worden door openbaar vervoer.



Brugge in het RSV (bron: RSV)

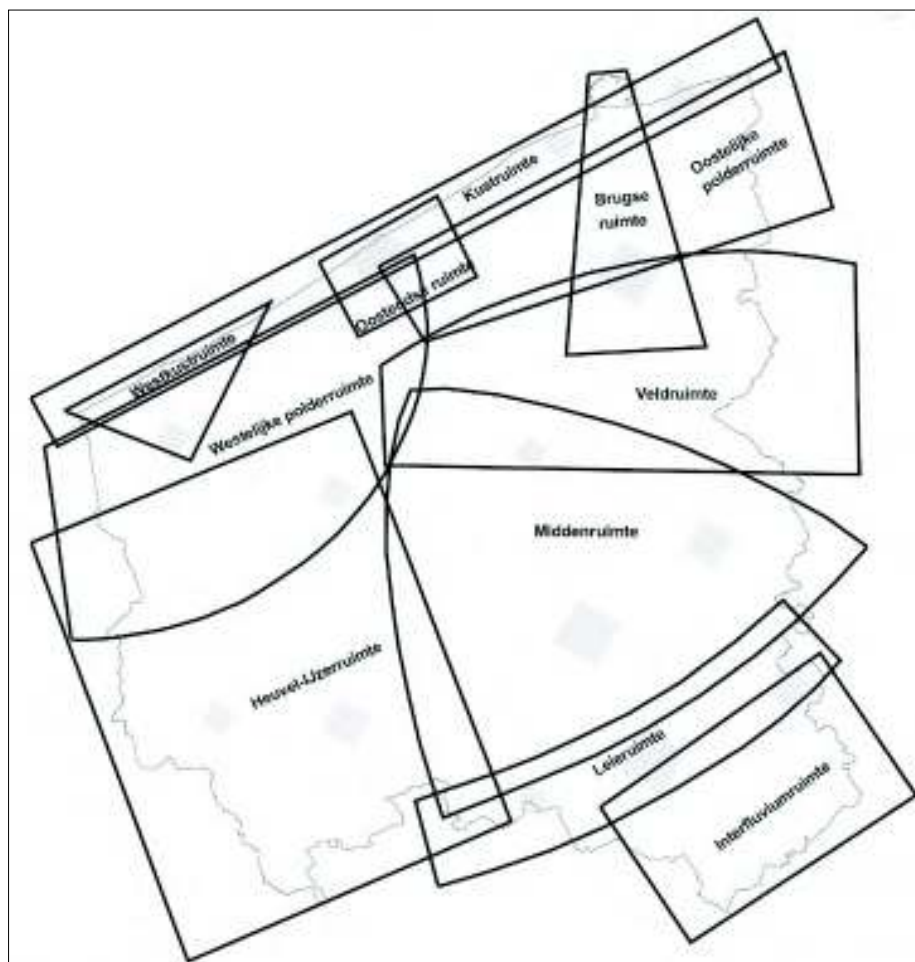
5.2. Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen (PRS)

Het PRS is goedgekeurd bij MB van 06/03/2002. Het omvat een informatief, richtinggevend en bindend gedeelte. In het bindend gedeelte worden de acties omschreven waarmee de gewenste structuur bekomen wil worden.

In het PRS worden de elementen van bovenlokaal belang (over de gemeentegrenzen heen) nader uitgewerkt a.d.h.v. deelstructuren en deelruimten.

De visie op het niveau van de provincie en van de verschillende deelstructuren worden gebiedsgericht vertaald naar deelruimten toe. Per deelgebied worden voor specifieke elementen ontwikkelingsperspectieven en beleidsdoelstellingen aangegeven.

Brugge behoort grotendeels tot de “Brugse ruimte”, die overlapt met de “Kustruimte”, de “Oostelijke polderruimte” en de “Veldruimte”. De “Brugse ruimte” omvat het samenhangend systeem van het regionaalstedelijk gebied Brugge en de economische poort Zeebrugge.

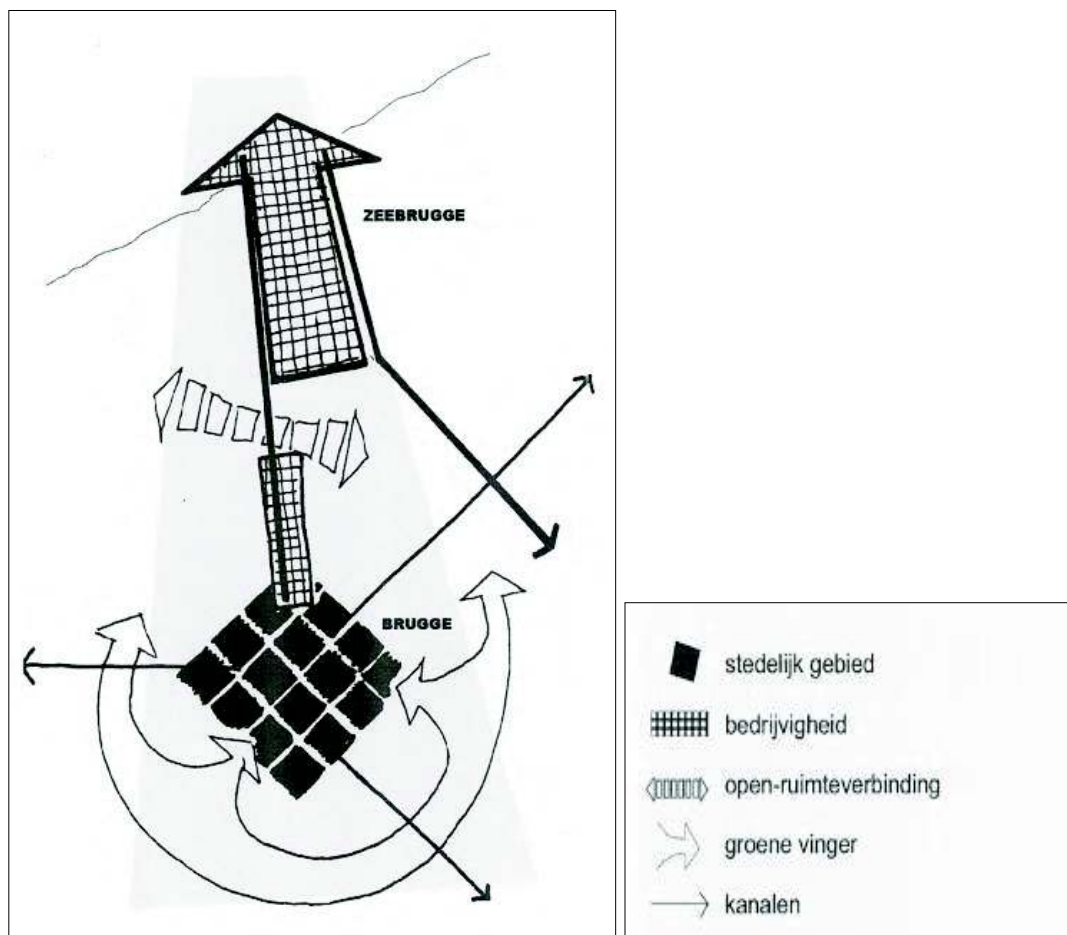


De diverse deelruimten volgens het PRS West-Vlaanderen
(bron: PRS West-Vlaanderen)

5.2.1. Brugse ruimte

Volgende elementen zijn bepalend voor het beleid in de Brugse ruimte:

- Een compacte, duurzame uitbouw van de zeehaven: ondersteunen van overslag en havengebonden activiteiten die een toegevoegde waarde creëren, duurzaam ruimtegebruik, aandacht voor de leefbaarheid van de omgevende kernen en natuurwaarden.
- Het regionaalstedelijk gebied Brugge ondersteunen als concentratie van stedelijke activiteiten: ruimtelijk aanbodbeleid richten op regionale bedrijventerreinen, mogelijkheid voor specifieke (hoogwaardige) bedrijventerreinen, verdere ontwikkeling van Brugge als toeristisch-recreatief knooppunt complementair aan de Kustruimte.
- Een duidelijke open-ruimteverbinding om haven en stad ruimtelijk te scheiden: om de eigenheid van haven en stad te behouden en als verbinding tussen de twee poldergebieden.
- De kanalenstructuur accentueren als landschappelijke bakens: duidelijke grenzen voor haven, ondersteuning van de ecologische en recreatieve potenties.
- Versterking van de groene vingers in het stedelijk gebied: Tillegembos, kanaal Brugge-Sluis, Kanaal Brugge-Oostende en Kanaal Brugge-Gent.



Structuurschets van de beleidsbepalende elementen in de Brugse Ruimte

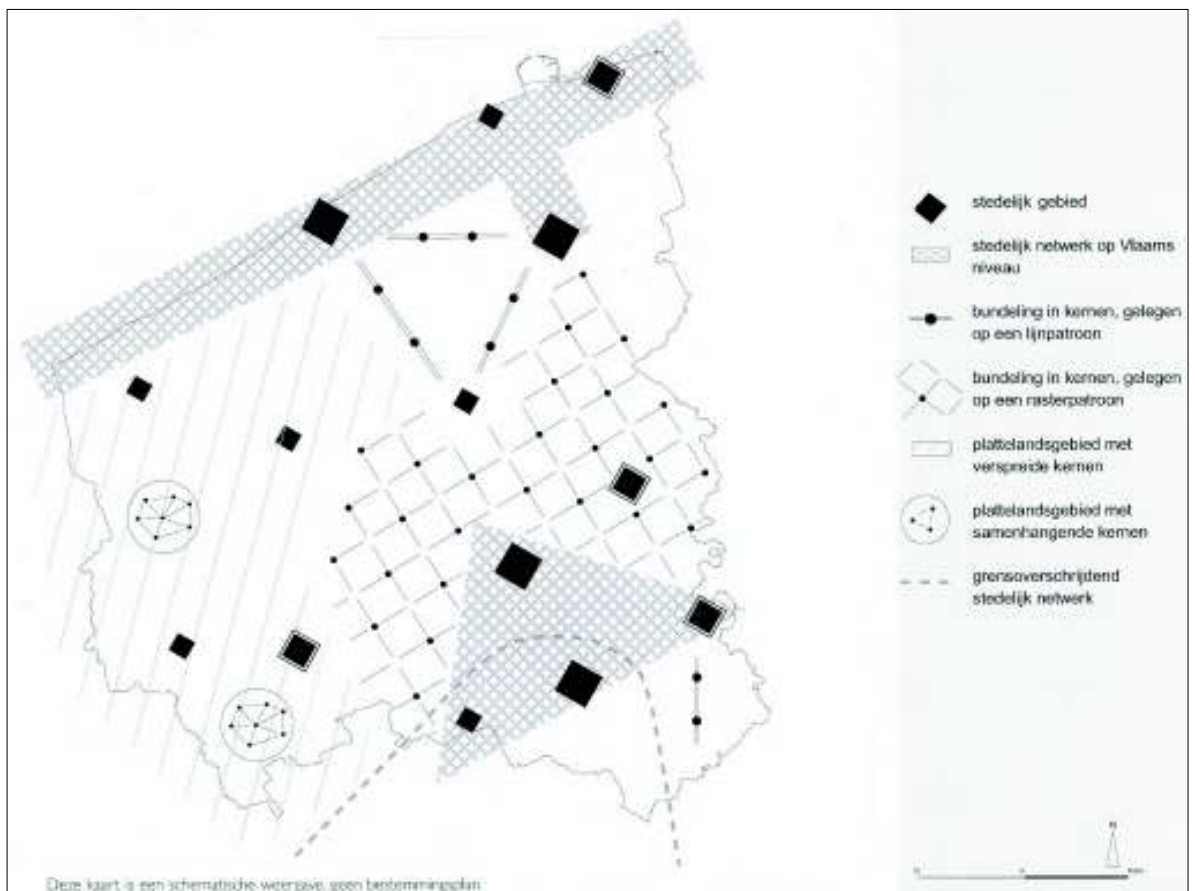
(bron: PRS West-Vlaanderen)

5.2.2. Selecties en ruimtelijke bepalingen

- Voor de nederzettingstructuur:

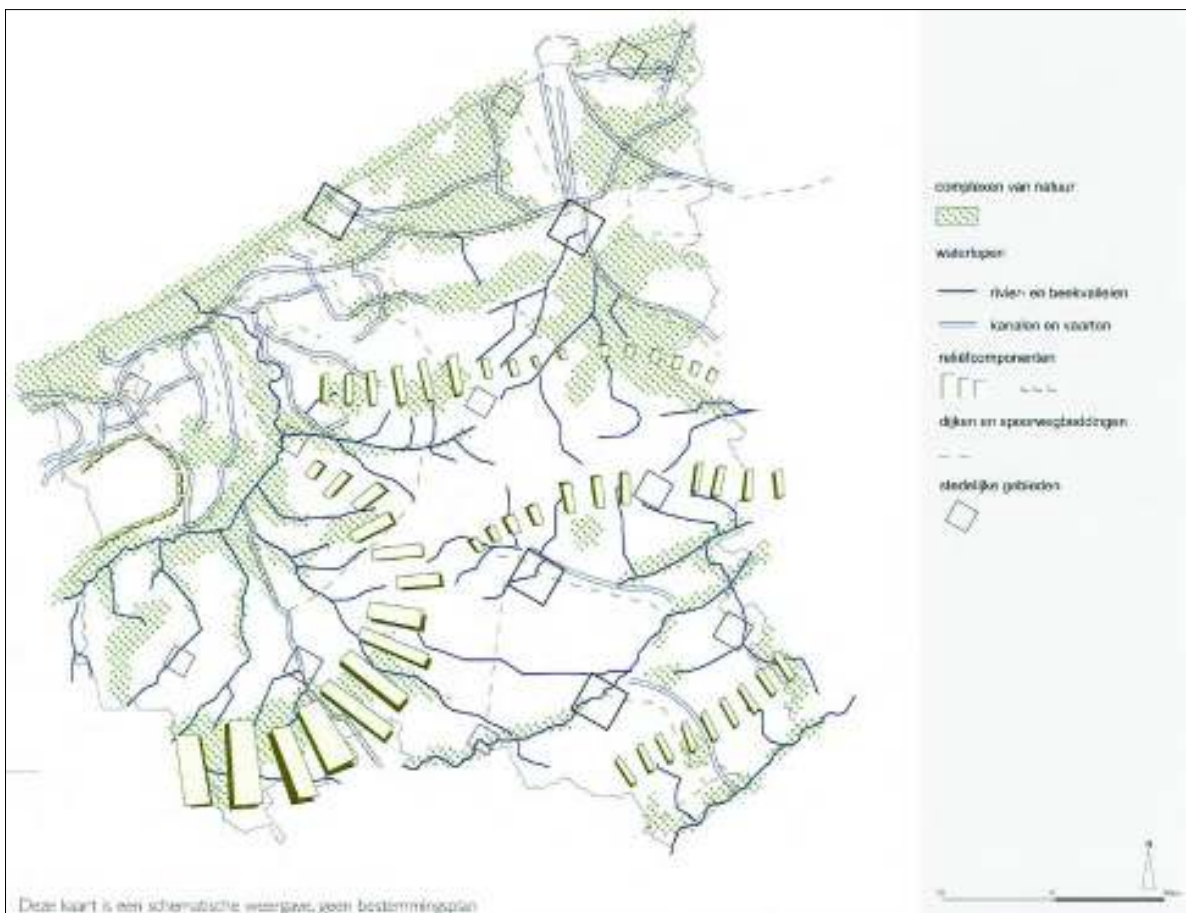
Brugge behoort gedeeltelijk tot het regionaalstedelijk gebied Brugge met een verzorgende rol op regionaal vlak voor stedelijke voorzieningen en de economische infrastructuur.

Specifiek ten aanzien van woonwagengedwongen dient er binnen het stedelijk gebied Brugge een doortrekkersterrein met 25 standplaatsen voorzien te worden, en een residentieel terrein met 10 à 20 standplaatsen als een behoeftenonderzoek door het stadsbestuur de noodzaak daarvan aanwijst. Dudzele en Lissewege behoren niet tot dit gebied, en zijn geselecteerd als woonkern. Deze woonkernen spelen dan ook een beperkte rol: slechts de eigen groei kan opgevangen worden in de kernen. Zwankendamme, Zeebrugge en Kruisabele zijn niet geselecteerd op provinciaal niveau. Zeebrugge is niet geselecteerd wegens zijn ligging: het ligt bijna volledig omkneld door het havengebied, zodat selectie een bedreiging zou vormen voor het natuurreservaat ten westen van de kern. Het stedelijk gebied Brugge behoort samen met Oostende, Knokke-Heist, Blankenberge en Veurne tot het stedelijk netwerk van de Kust. De rol van dit gebied ligt vooral in de kustgebonden toeristisch- recreatieve ontwikkeling. Ook de maritieme transportfunctie van de poorten is belangrijk.



Gewenste ruimtelijke nederzettingstructuur (bron: PRS West-Vlaanderen)

- Voor de natuurlijke structuur:
 - De omgeving Beverhoutsveld - Assebroekse Meersen - Ryckvelde t.e.m. Oedelemberg, de omgeving Moere Blote tot Vloethenveld, de kustpolder Brugge - Damme - Lapscheure en de kustpolder Oostende - Zeebrugge - Brugge worden in de buurt van Brugge aangeduid als natuuraandachtszones.
 - Het Zuidervaartje, de Kerkebeek, het gebied ten oosten van het Leopoldkanaal (strand Oostdam, Vuurtorenweide, polders langs het Leopoldkanaal), het gebied ten noorden van Brugge (Kasteel Ten Berge, Blauwe Toren, Zeveneke, Sint-Pietersplas, poldergebied Ter Doest), het gebied tussen Varsenare en Sint-Andries, de groene gordel en de kastelen rond Brugge, de Vulgenbroeken en het gebied Vijvekapelle - Sijseleveld worden geselecteerd als natuurverbindingsgebieden.
 - De kanalen Oostende - Brugge, Brugge - Sluis, Gent - Brugge, het Leopoldkanaal en de Lissewegevaart worden geselecteerd als natte ecologische infrastructuur.
 - De dijk Brugge - Blankenberge en de verlaten spoorwegbedding Steenbrugge - Maldegem worden geselecteerd als droge ecologische infrastructuur.

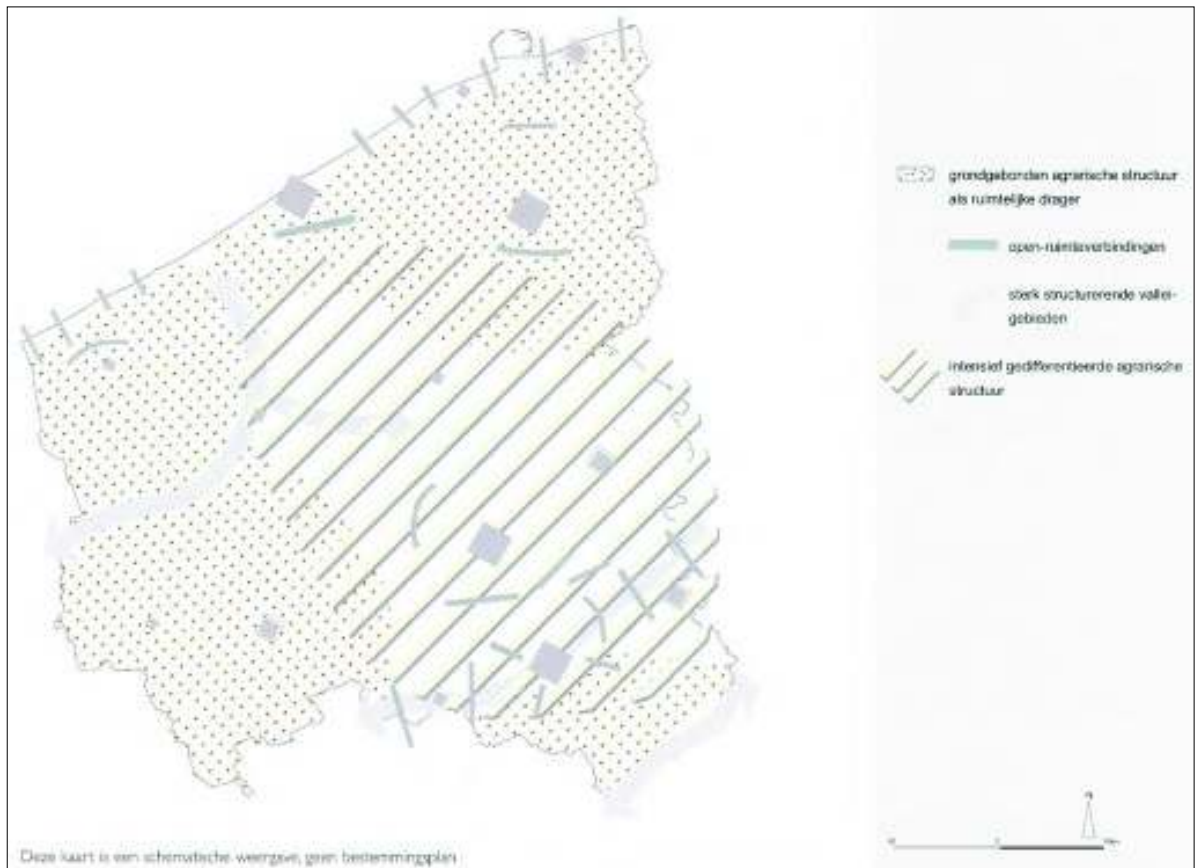


Gewenste ruimtelijke natuurlijke structuur (bron: PRS West-Vlaanderen)

- Voor de agrarische structuur:

De gewenste agrarische structuur van West-Vlaanderen bestaat in hoofdzaak uit twee deelgebieden: de grondgebonden agrarische structuur en de intensief gedifferentieerde agrarische structuur. Brugge ligt volledig in het gebied met de grondgebonden agrarische structuur. Grotere aaneengesloten gebieden met grondgebonden landbouw moeten

behouden en versterkt worden omwille van de samenhang van de agrarische structuur zelf. Dit komt ook de landschappelijke waarde, het open houden van het buitengebied of het recreatief medegebruik ten goede. De landbouwsector kan gebiedsgericht actieve taken opnemen op het vlak toerisme en recreatie en landschaps- en natuurbeheer.



Gewenste agrarische structuur (bron: PRS West-Vlaanderen)

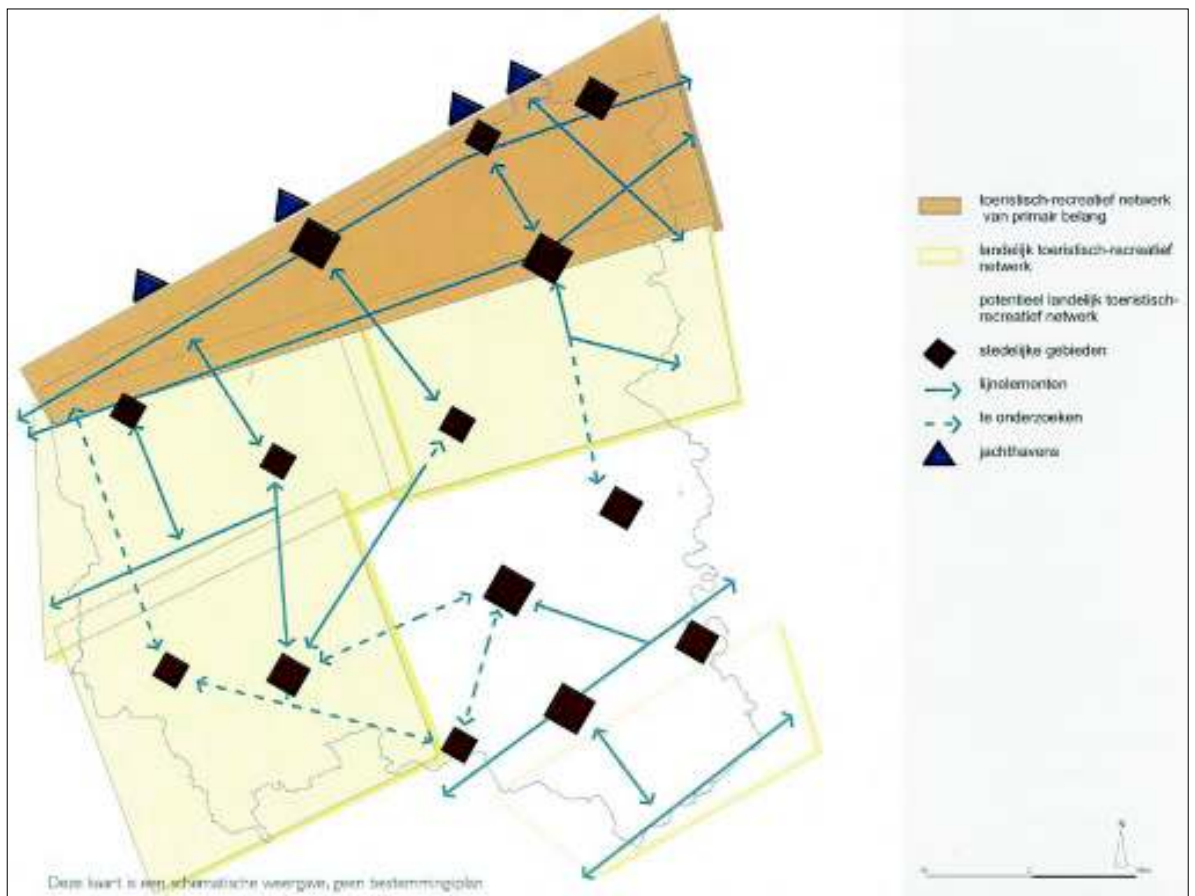
- Voor de structuur bedrijvigheid:

Het regionaalstedelijk gebied Brugge is een economisch knooppunt. Met het oog op de bundeling en concentratie van activiteiten wordt er voor de regionale bedrijventerreinen een aanbodbeleid gevoerd in verhouding tot het schaalniveau van het stedelijk gebied. Dit aanbodbeleid richt zich niet alleen tot endogene ontwikkeling en clustervorming maar ook tot nieuwe bedrijfsactiviteiten. Bepaalde specifieke regionale bedrijventerreinen kunnen worden voorzien volgens de uitrustingsgraad, het schaalniveau en de ruimtelijke structuur van het stedelijk gebied. De visievorming is gebeurd tijdens het afbakeningsproces van het regionaalstedelijk gebied Brugge. De bestaande bedrijven buiten bedrijventerreinen dienen vastgelegd te worden in ruimtelijke uitvoeringsplannen of plannen van aanleg.

- Voor de structuur toerisme en recreatie:

- Het stedelijk gebied Brugge, Tillegembos, Fort van Beieren, Ryckvelde met het domein van Male en Beisbroek-Tudor worden geselecteerd als knooppunten.

- De kanalen Brugge – Sluis, Brugge – Gent, het Leopoldkanaal, de oude spoorwegbedding Steenbrugge – Maldegem en de oude dijk tussen Brugge en Blankenberge worden geselecteerd als lijnelement.



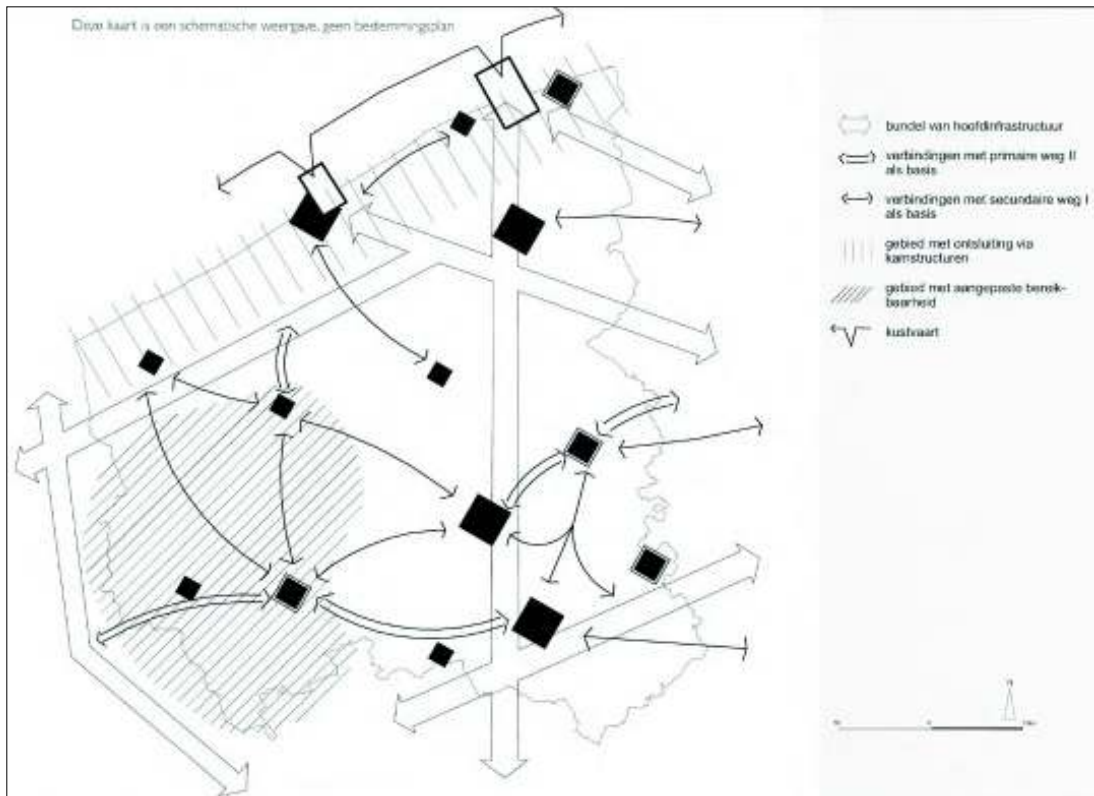
Gewenste ruimtelijke structuur toerisme en recreatie

(bron: PRS West-Vlaanderen)

- Voor de structuur verkeer en vervoer:
 - De N9 van de R30 (Brugge) tot de N44a (Maldegem) is geselecteerd als secundaire weg I.
 - De R30b van de N9 tot de N376 (Brugge), de R30 van de N376 tot de N50 (Brugge), de N9 van de N31 tot de R30b, de N50 van de rotonde Meulestee (Brugge) tot de N50g (Rodenbachstraat in Oostkamp), de N371 (Blankenbergsesteenweg) van de Kolvestraat tot de N31 (Brugge), de N309 (Heidelbergstraat) van de N31 tot de N50 (Brugge), de N34 en N34c van kruispunt Vredeslaan (Blankenberge) tot de N31 (Zeebrugge), de N34a van het kruispunt Hullstraat tot het kruispunt Oostelijke Dam (Zeebrugge) (ontdubbeling over Zeesluis), de N34 van het kruispunt Oostelijke Dam (Zeebrugge) tot het kruispunt Koningslaan (Knokke-Heist), de N367 (Gistelsesteenweg) van de N31 (Brugge) tot de N377a (Jabbeke), de N32 (Torhoutsesteenweg) van de N31 (Brugge) tot de R34 (Torhout Noord) en de N397 (Koning Albert I-laan) van de A10 (oprit 7) tot de N31 (Brugge) zijn geselecteerd als secundaire wegen II.
 - De R30 Guldenvlieslaan-Koningin Elisabethlaan van de N351 tot de N376 (Brugge), de N9 van de R30b Sint-Pieterskaai tot de R30 Koningin Elisabethlaan (Brugge), de N50

van de R30 tot rotonde Meulestee (Baron Ruzettelaan, Brugge), de N367 (Gistelsesteenweg) van het kruispunt N31 tot de N32 (Brugge), de N32 (Torhoutsesteenweg) van het kruispunt N31 tot de N342 (Brugge), de N342 (Spoorwegstraat) van de N32 tot de N397 en de N371 (Blankenbergsesteenweg) van de N9 tot de Kolvestraat (Brugge) zijn geselecteerd als secundaire wegen III.

- o Het NMBS-station van Brugge is geselecteerd als een knooppunt voor regionaal openbaar vervoer.



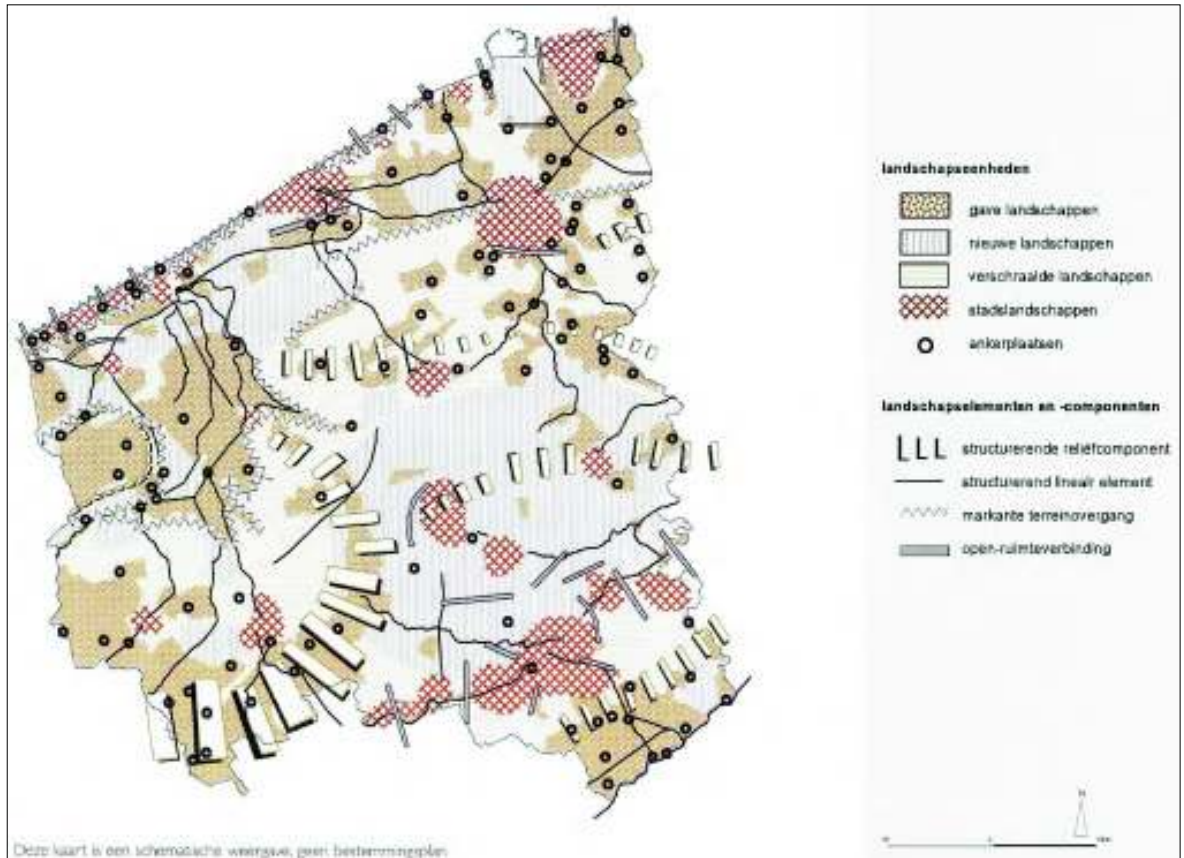
Gewenste ruimtelijke structuur verkeer en vervoer (bron: PRS West-Vlaanderen)

- Voor de landschappelijke structuur:

In de omgeving van Brugge worden volgende elementen indicatief en niet-limitatief aangeduid als bovenlokale landschapseenheden, -elementen, en -componenten:

- o ankerplaatsen: duinen-polderovergang Fonteintjes, polders Dudzele: Aarsele weiden, Tudor, polders van Damme, Maleveld en bossen van Male, Ryckeveld, Assebroekse Meersen, Groot Ter Doest, Koolkerke: Fort van Beieren, Oudemaarspolders, Tillegemkasteel en —bos
- o markante terreinovergang: overgang duin – polder en overgang polder - zandstreek
- o structurerende lineaire elementen: de kanalen Brugge - Sluis, Brugge – Oostende, Leopold- en afleidingskanaal van de Leie
- o open-ruimteverbindingen: Oudemaarspolder en Kreekrugpolder ten westen van het kanaal, delen van het poldergebied omgeving Ter Doest, achterland haven Zeebrugge, ten zuiden, ten westen en ten oosten van Brugge
- o stadslandschappen: Brugge
- o nieuw landschap: haven van Zeebrugge

- o gave landschappen: Oudemaarspolder en Kreekrugpolder ten westen van het kanaal, poldergebied omgeving Hoeve Ter Walle, poldergebied omgeving Ter Doest, poldergebied Koolkerke-Dudzela, moere van Meetkerke, kasteelparken ten noordwesten van Brugge, kasteelparken en bosgebieden in Sint-Andries – Varsenare, Wulgenbroeken, Sijseleveld en Maleveld, Spijkerkasteel, Ryckeveld en ruimere omgeving van Sijseleveld, Assebroekse Meersen, Chartreusemeersen, Gemene Weiden.



Gewenste ruimtelijke landschappelijke structuur (bron: PRS West-Vlaanderen)

5.3. Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Brugge (GRS)

Het GRS is goedgekeurd door de deputatie van West-Vlaanderen op 03/08/2006. Het omvat een informatief, richtinggevend en bindend gedeelte.

Het GRS dateert van 2006 en is na meer dan 10 jaar aan herziening toe. Hoewel dit GRS zeker nog waardevolle informatie en inzichten bevat, is er niet geopteerd om het bestaande structuurplan als vertrekpunt voor de herziening te nemen. Er is namelijk meer nodig dan enkel een update van de inhoud van dit structuurplan. De stad wil met deze herziening niet alleen de inhoud, maar ook de vorm van het structuurplan herdenken. Het ruimtelijk beleid van de stad heeft nood aan een meer strategisch, meer dynamisch en meer realisatiegericht beleidsplan. Er is daarom geopteerd om een beleidsplan op te maken en niet langer een structuurplan. Dit Beleidsplan Ruimte Brugge (BRBrugge) is een herziening van de ruimtelijke visie uit het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (GRS) van de stad Brugge. Hoewel het BRB nog in een voorontwerp fase zit zijn er al veel waardevolle elementen die kunnen worden meegenomen binnen de opmaak van het RUP 'Stationsomgeving'.

Om het BRB nog niet in voege is, is het GRS nog van toepassing. Het RUP toetsen we dan ook aan het GRS.

5.3.1. Basisdoelstellingen

In het richtinggevend gedeelte van het GRS worden zeven essentiële basisdoelstellingen beschreven om Brugge als stad, als woon- en werkplek leefbaar te houden (enkel de voor dit RUP relevante elementen worden nader beschreven):

- Brugge centrumstad
Brugge vervult een belangrijke centrumrol voor zowel de eigen inwoners als voor de andere gemeenten van het regionaalstedelijk gebied en zelfs ver daarbuiten. Dit geldt zowel op vlak van onderwijs als medische verzorging, cultuur, handel en andere soorten van dienstverlening. De stad wenst deze rol als centrumgemeente te behouden en verder te ontwikkelen. Bijzondere aandacht gaat hierbij naar kwaliteitsverhoging, het versterken van de culturele voorzieningen en het behoud van de attractiviteit van de commerciële dienstverlening.
- Brugge woonstad
Brugge is een aantrekkelijke woongemeente en wenst dit ook te blijven. Ten opzichte van de tot voor kort bestaande tendens tot stabilisering of verlies van bevolking is het de betrachting van Brugge om het aantal inwoners in de verstedelijkte zones van de stad opnieuw te doen toenemen. De aanzet tot kentering van de vroegere tendens heeft zich reeds vanaf 1998 afgetekend. Dit betekent permanente aandacht voor het woonweefsel in de historische binnenstad en in de kernen van de deelgemeenten en het aanbieden van voldoende bouwmogelijkheden in de stedelijke randwijken en -gemeenten. Aldus ontstaat er een stedelijke woonconcentratie waardoor de versnippering van de omgeving wordt tegengegaan en het landschap wordt gevrijwaard.
- Brugge economische pool

De stad moet zich verder ontwikkelen als een tewerkstellingsgebied. Naast de werkgelegenheid in de dienstverlening die zich vooral in de historische binnenstad bevindt, beschikt de stad reeds over verschillende goed uitgeruste bedrijventerreinen. De stad, als regionaalstedelijk gebied, heeft bovendien een bovenlokale opvangfunctie voor grootschalige en regionale bedrijven. Er dienen daarom voldoende ruimtelijke mogelijkheden te worden aangeboden voor het bedrijfsleven zodat bedrijven zich verder kunnen ontwikkelen, met inachtnaam van de ruimtelijke, sociale en milieurovoorwaarden. De haven van Zeebrugge als jonge Vlaamse poort fungeert daarbij als locomotief voor het aantrekken van economische activiteiten.

- Brugge toeristisch centrum en stad aan zee
- Brugge bereikbare stad
- Brugge een stad tussen polders en bossen
- Brugge een monumentenstad

5.3.2. Gewenste ruimtelijke ontwikkeling

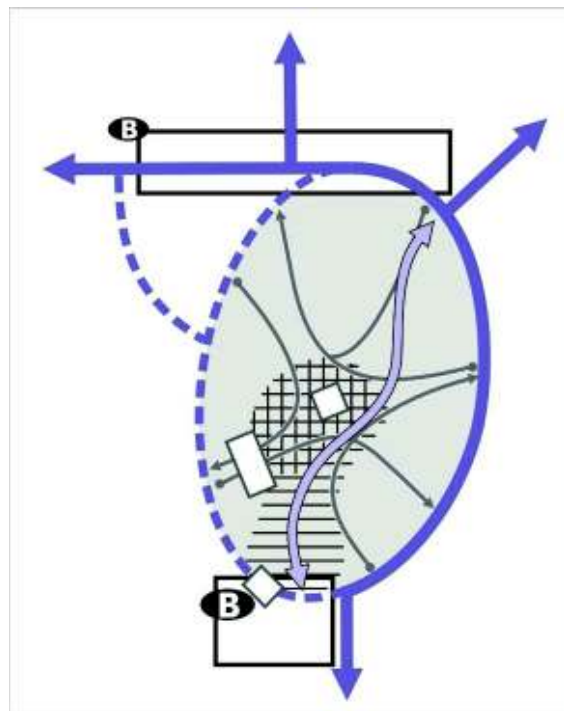
De gewenste ruimtelijke ontwikkeling van Brugge steunt op zes algemene principes:

- Brugge als stad: één centrale kern, vier vleugels.
- N31 als wegontsluiting van bovenlokale functies
- Openbaar vervoerscorridors als structurerende elementen
- Een dubbele groene gordel
- Brugge als middelpunt van kanalenlandschap
- Brugge op de rand van polders en zandstreek

Ook per deelruimte worden ruimtelijke principes omschreven voor de gewenste ruimtelijke ontwikkeling:

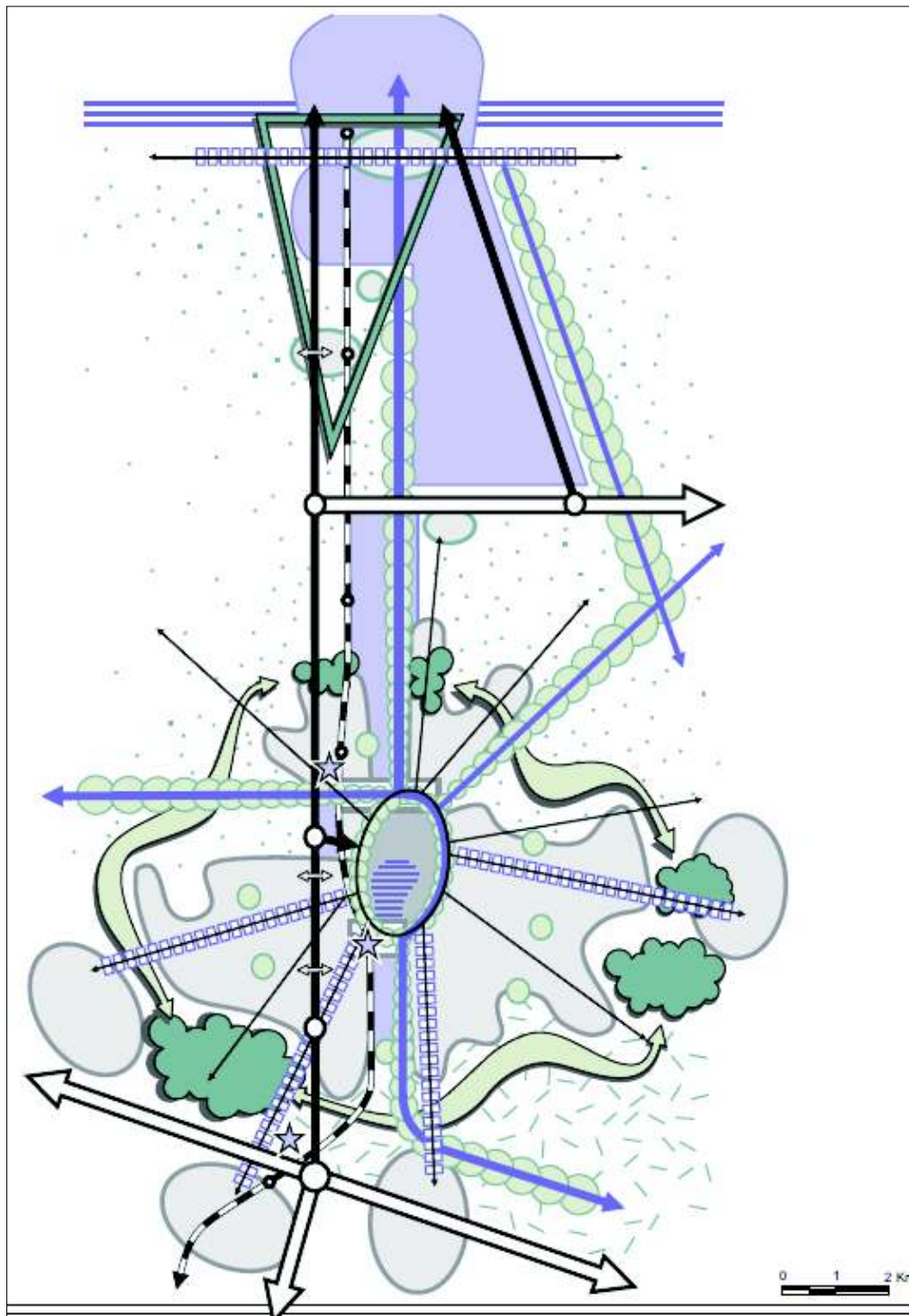
- Een leefbare en evenwichtige binnenstad

De binnenstad als hét hart van de stad is en blijft het middelpunt van het stedelijk gebied. Het is bij uitstek de plek, waar het historisch besef van haar bewoners kan worden versterkt. Vooral hier profileert de stad zich als ontmoetingsplaats. Door interne en vooral externe dynamiek van de stad werd in het verleden al gestart met versterking van het kernwinkelgebied. Zo zijn er mogelijkheden tot uitbreiding van het gebied tot buiten de Smedenpoort. Het gebied valt gedeeltelijk samen met het toeristisch kerngebied, gesitueerd tussen 't Zand, de Markt en het Minnewater. Maar ook andere plekken in de binnenstad zijn toeristisch aantrekkelijk of vervullen op cultureel vlak een belangrijke functie.



Zo is in het structuurplan van 1972 een kijk-as afgebakend die in noordzuidrichting de binnenstad in tweeën snijdt. Deze as vormde ook het uitgangspunt voor het verkeerscirculatieplan uit 1992 als autoluw gebied.

- Een heldere structuur voor de stadsrand
- De haven: een toegankelijke poort



	Binnenstad als hoofdkern		Hoofdweg		Te bufferen woonkernen rond haven
	Woonvleugels		N31 als ontsluitingsweg bovenlokale functies en ontsluiting haven		Ankerpunten binnen de groengordel
	Haven- en bedrijventerreinen		Structurerende steenwegen op stedelijk niveau in de rand		Open ruimte corridor
	Toeristisch kerngebied		Structurerende steenwegen op regionaalstedelijk niveau		Groenassen geënt op kanalenstructuur
	Strategisch project (stationsomgeving, campus AZ St-Jan, Chartreusegebied)		Barrièrewerking verminderen		Stadsbossen
	Stedelijke ontwikkelingszones stationsomgeving + Sint-Pieterskaai		Lightrail en haltes		Meersengebied
	Toeristisch netwerk van de kust				Poldergebied

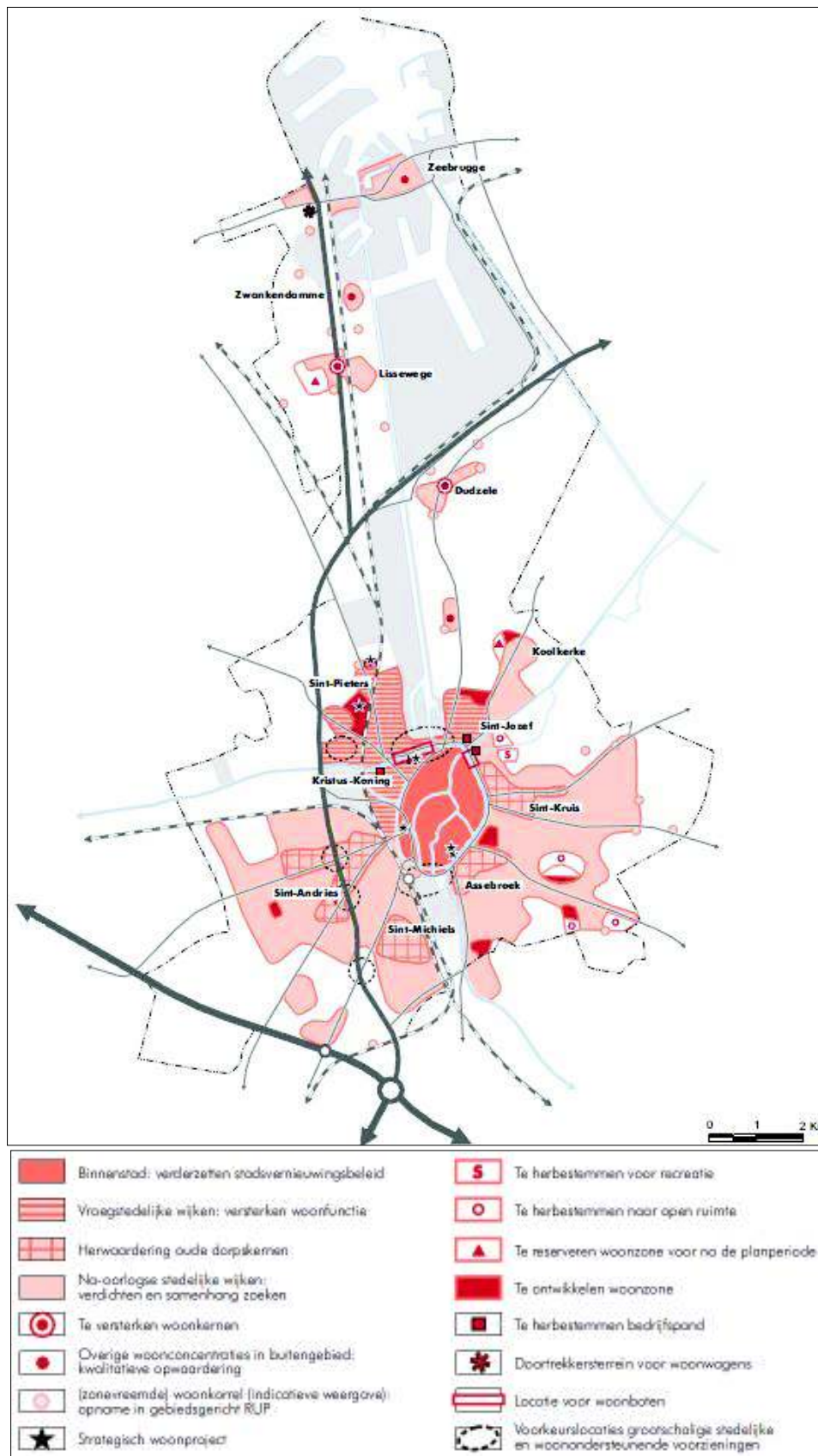
Gewenste ruimtelijke structuur van Brugge (bron: GRS)

5.3.3. Gewenste deelstructuren

Voor de gewenste nederzettingsstructuur zijn volgende elementen van belang voor onderhavig RUP:

- Ruimtelijke principes
 - Aandacht voor de onmiddellijke en ruime groene omgeving. Naast het aanbieden van kwalitatieve woningen dient eveneens maximale aandacht te gaan naar de kwaliteit van de woonomgeving. Omgevingselementen zoals goede ontsluiting, de aanwezigheid van handel en voorzieningen, groen en recreatiemogelijkheden winnen meer en meer aan belang. Vooral aan de aanwezigheid van meer groen wordt belang gehecht. Wenst men het wonen in de stad aantrekkelijk te houden, dan zal aan die behoefte antwoord dienen gegeven te worden. In dit opzicht dienen de zogenaamde 'groene gordel' rond Brugge evenals de groene enclaves in het bebouwde weefsel, maximaal gevrijwaard en behouden te worden.
- Componenten van de gewenste nederzettingsstructuur
 - Stedelijk gebied.
Binnenstad : continueren van het stadsvernieuwingsbeleid
De historische binnenstad als hét hart van de stad is en blijft het middelpunt van het stedelijk gebied. De binnenstad is met zijn rijk bebouwde historische omgeving, de dooradering van de reitjes en de aanwezigheid van diverse stedelijke functies een aangename plek om te wonen. Hier bovenop kent de binnenstad door de massale aanwezigheid van monumenten ook een belangrijke toeristische functie: vooral het gebied tussen het Minnewater, 't Zand en de Markt trekt massa's buitenlandse toeristen aan. Er dient over gewaakt te worden dat het toerisme de woonfunctie niet verder verdringt, opdat de leefbaarheid gegarandeerd blijft. Al decennia lang is in de Brugse binnenstad een beleid gevoerd van kwalitatieve stadsvernieuwing, waardoor binnenstedelijke aftakeling geen kans kreeg. In de toekomst dient dit beleid verder gezet en versterkt met een permanente aandacht voor het behoud van het wonen in de stad. Ruimte voor nieuwe bouwlocaties is niet ruim voorhanden, waardoor alle aandacht verder aangewend wordt voor kwalitatief herstel van het stadswefsel. Naast renovatie-, vernieuwbouw en het aanpakken van de leegstand, dient bijzondere aandacht gegeven te worden aan de problematiek van wonen boven winkels en vernieuwende strategische woonprojecten (in navolging van bijvoorbeeld 't Pandreitje). Voorts dient er ook in de binnenstad gestreefd te worden naar het behoud en de realisatie van verschillende woontypologieën. Een stijging van het bevolkingsaantal in de binnenstad is hierbij geen na te streven doelstelling, maar wel het op peil houden van de bevolking en het streven naar een menging van verschillende gezinstypes en inkomensklassen. De binnenstad mag geen enclave of getto van éénpersoonsgezinnen worden. Op dit ogenblik overtreft het aantal éénpersoonsgezinnen reeds het aantal méérpersoonsgezinnen.
 - Voorzieningen en dienstenfuncties.
Voorzieningen en dienstenfuncties maken deel uit van de nederzettingsstructuur,

en horen thuis in of nabij de woongebieden. Onderscheid moet gemaakt worden op het vlak van de reikwijdte van deze voorzieningen en diensten.



Gewenste nederzettingstructuur van Brugge (bron: GRS)

Voor de gewenste ruimtelijk-economische structuur zijn er geen elementen van belang voor onderhavig RUP.

- Ruimtelijke principes
 - Ontwikkelen van kantoren en diensten op toplocaties in de stationsomgeving en aan het knooppunt van de expressweg N31 en de E40.
- Componenten van de gewenste ruimtelijk-economische structuur
 - Kantoren- en dienstenzones

In eerste instantie komt het station en haar ruimere omgeving (o.a. Kanaaleiland, noordelijk deel Koning Albert I-laan, ...) in aanmerking om de ruimtevraag van kantoren, diensten en verzorgende functies op te vangen.

Het gaat dan met name over functies die een hoge tewerkstellingsgraad en bezoekersafhankelijkheid bezitten (bv. administraties). Deze optie is conform de afbakening van het RSG Brugge waarin de stationsomgeving naar voren geschoven is als toplocatie voor kantoren en als zone voor grootschalige voorzieningen.

Daarnaast is er een groeiende vraag in het Brugse aanwezig voor zogenaamde "kantoorachtigen" of een bedrijvenpark. Gemikt wordt op hoogwaardige diensten, kennisactiviteiten, research en developmentactiviteiten (R&D), informatie- en communicatietechnologieën (ICT). Deze gebruikersgroep van gebouwen met het uiterlijk van een traditioneel kantoorgebouw worden steeds diverser, zijn sterk autoafhankelijk en zoeken een zichtlocatie in het groen als imago-building. Het Vlaams gewest heeft beslist om dergelijke hoogwaardige dienstenzone te ontwikkelen ter hoogte van het knooppunt van de E40 met de Koning Albert I-laan (Chartreuseweg). De inschakeling van de spoorlijn Brugge – Kortrijk in een lightrailstelsel moet worden aangegrepen om de site ook goed te ontsluiten met het openbaar vervoer.
 - Beleids-elementen
 - Ontwikkeling van kantoren

De STATIONSOMGEVING van Brugge is reeds geruime tijd een cruciale plek bevonden in het stedenbouwkundig gebeuren van Brugge (cfr. krachtlijnen uit het RSV). Om de potenties duidelijk te maken werd in 1998 een stadsontwerp gemaakt voor het stationsgebied. In dit ontwerp wordt gesuggereerd om een bijkomende ontsluiting te voorzien richting N31 teneinde de stadsring niet te overbelasten door het voorziene project.

Het stadsontwerp wordt door de stad stapsgewijs omgezet in verschillende BPA's. Twee BPA's werden ondertussen reeds opgesteld voor de binnenstadzijde van het station (BPA West-Brugge fase stationsplein en BPA La Brugeoise fase stationsomgeving). In dit laatste BPA werd slechts een deel van de acht voorziene kavels (0 tot 5) uit het stadsontwerp ingetekend, nl. enkel de gronden van en in gebruik door de NMBS. Aan de Sint-Michielszijde van het station was de opmaak van een BPA niet noodzakelijk (zone voor openbaar nut). Binnenkort wordt aan deze zijde een kantorencomplex gebouwd. Aan de binnenstadzijde worden ondermeer handels- en reizigersfuncties gerealiseerd. In latere fase worden hier nog aanvullende kantoorontwikkelingen voorzien. In afwachting van de volledige realisatie van de stationsomgeving is een bijkomende ontsluiting nog niet noodzakelijk. Bij volledige realisatie zal onderzoek naar een betere ontsluiting noodzakelijk zijn, zodat de verzamel-functie van de Ring behouden blijft.

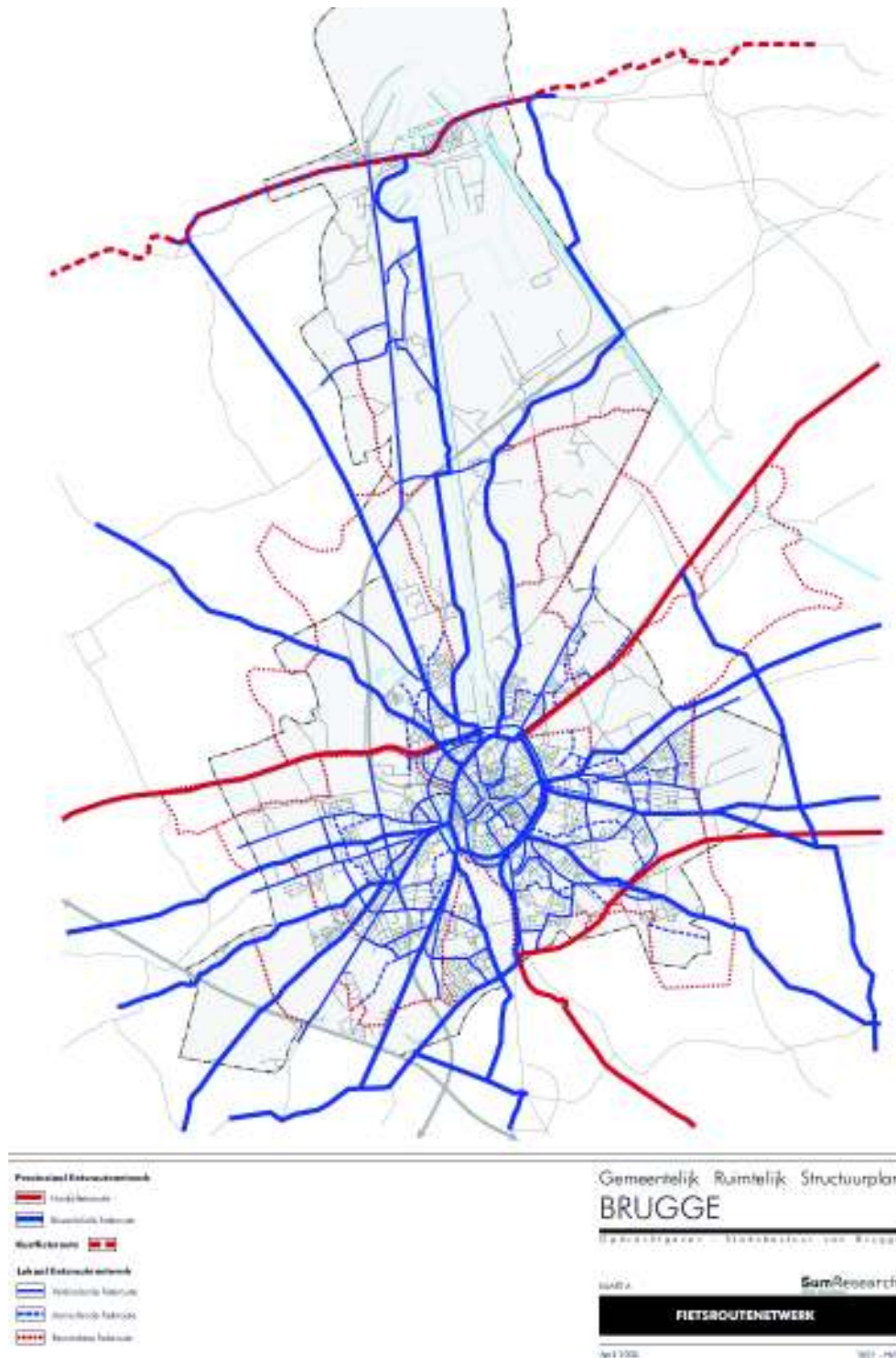
Complementair aan de stationsomgeving zijn er locaties te situeren die een lager mobiliteitsprofiel hebben dan de locaties in de ruime stationsomgeving, maar waar door gerichte investeringen in het openbaar vervoer (op het vlak van infrastructuur en bediening) een hoogwaardiger bereikbaarheidsprofiel kan bekomen worden, zodat de autoafhankelijkheid van de plek niet (langer) determinerend is voor haar ontwikkelingstypologie. Deze locaties bevinden zich nabij de N31 binnen een straal van 1.000 meter van het station en in de omgeving van de Sint-Pieterskaai (R30). De grootschaligheid ervan wordt in toom gehouden (max. 5.000 m² voor nieuwe en uitbreiding van bestaande inplantingen).

Ook het bedrijventerrein waggelwater heeft potenties voor de ontwikkeling van kantoren: het terrein sluit aan bij het bestaande woonweefsel, er zijn mogelijkheden voor verdichting, en er zijn reeds een aantal kantoren gevestigd. Via de opmaak van een gemeentelijk RUP zullen de ontwikkelingsmogelijkheden van Waggelwater verruimd worden, zodat ook nieuwe kantoren hier een plaats kunnen vinden. In het RUP dienen tevens de beperkingen verder gespecificeerd te worden.

Verweven met het wonen kunnen eveneens kleinschalige en op het lokaal niveau georiënteerde kantoren worden toegelaten (max. 1.000 m²). Tenslotte zijn er specifieke potenties voor de ontwikkeling van kantoren boven grootschalige detailhandelszaken.

Voor de gewenste verkeers- en vervoersstructuur zijn volgende elementen van belang voor onderhavig RUP:

- Ruimtelijke principes
De gewenste verkeersstructuur dient zo nauw mogelijk aan te sluiten bij de gewenste ruimtelijke structuur, om de mobiliteitsvraag van de verschillende gebieden op te vangen enerzijds, maar anderzijds ook om sturend op te treden bij de invulling van nieuwe stedelijke gebieden. Deze redenering was ook het uitgangspunt van het gekozen duurzaam scenario in het gemeentelijk mobiliteitsplan:
 - een fijnmazig fietsroutenetwerk.
- Componenten van de gewenste verkeers- en vervoersstructuur
 - Een uitgebreid fietsroutenetwerk.
Het mobiliteitsbeleid in Brugge wil een verdere stijging van het fietsgebruik bewerkstelligen. De fiets is vooral interessant voor de verplaatsingen over korte afstand (tot 5 à 10 km) en in het gebruik als voor- en natransportmiddel voor het openbaar vervoer. Het fietsbeleid is dan ook belangrijk voor de verplaatsingen op gemeentelijk niveau. Hoogwaardige fietsverbindingen zullen een alternatief vormen voor de auto.
Een hiërarchisch fietsnetwerk zal systematisch uitgebouwd worden. Dit netwerk sluit aan op de wenslijnen van het fietsverkeer. Het fietsnetwerk is opgebouwd uit de hoofdfietsroutes en bovenlokale routes, die vastgelegd zijn in het Provinciaal Fietsroutenetwerk, aangevuld met de kustfietsroute en de fietsroutes die op gemeentelijk niveau geselecteerd zijn.



Fietsroutenetwerk (bron: GRS)

Voor de gewenste natuurlijke structuur zijn geen elementen van belang voor onderhavig RUP.

Voor de gewenste agrarische structuur zijn geen elementen van belang voor onderhavig RUP.

Voor de gewenste landschappelijke structuur zijn volgende elementen van belang voor onderhavig RUP:

○ Beleidselementen

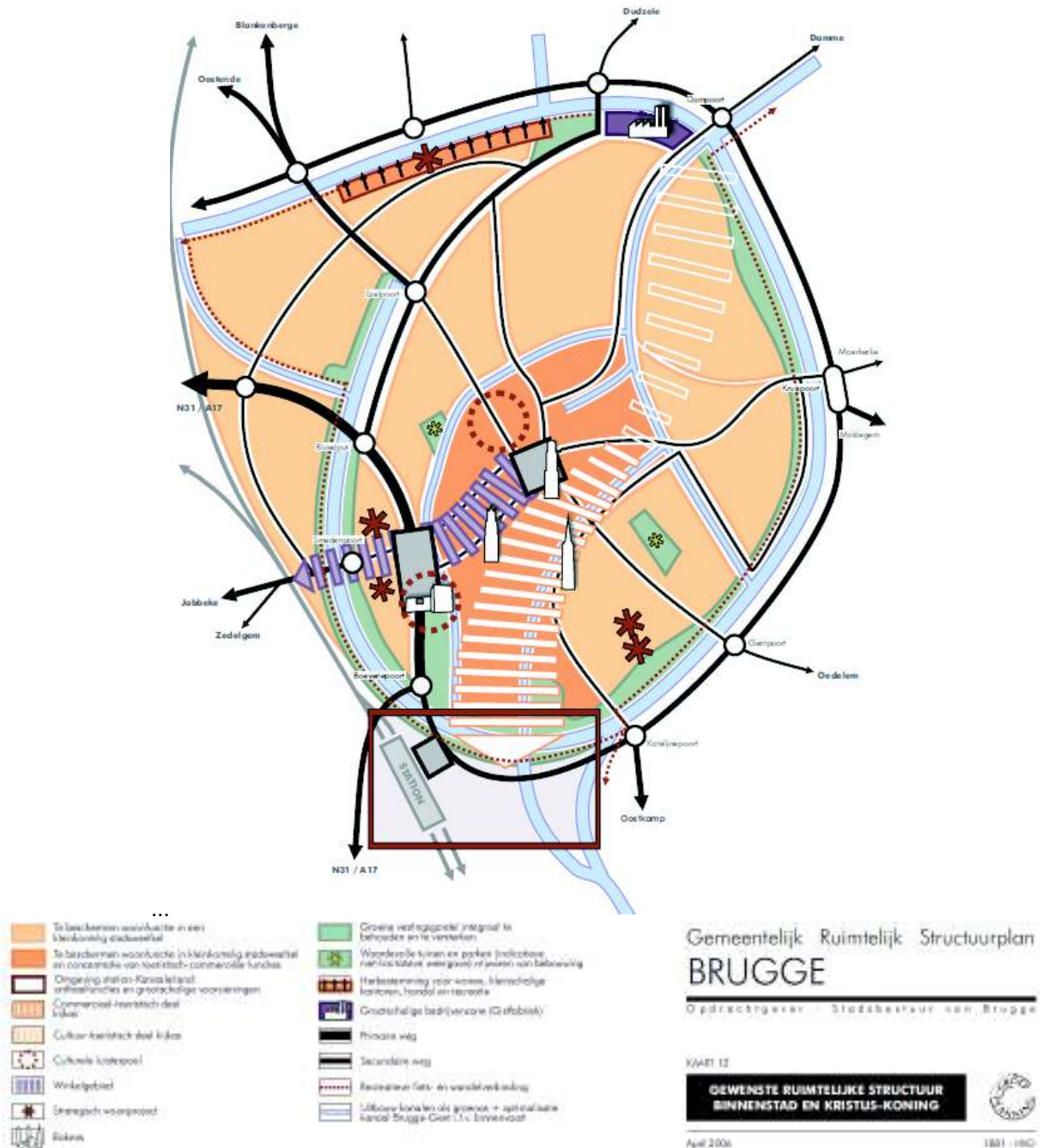
Vier types van landschappen worden onderscheiden.

- Het stadslandschap met in de eerste plaats de historische binnenstad en daarrond de verstedelijkte rand. Dit stedelijk landschap wordt gestructureerd door de groene ring R30, de radiale kanalen en de binnenste groene gordel.
 - Buiten de binnenstad vormen parken, kasteeldomeinen en recreatiegebieden zachte elementen in contrast met het versteende landschap. Het brengt kleur, rust en seizoensgevoel in de stad. Aanvullend aan de parken is de aanplanting van straatbomen de regel bij heraanleg van straten en pleinen. Op die manier kunnen ook linken gelegd worden tussen de verschillende, meestal geïsoleerde groenelementen in de stadsrand.

Voor de gewenste toeristisch-recreatieve en culturele structuur zijn geen elementen van belang voor onderhavig RUP.

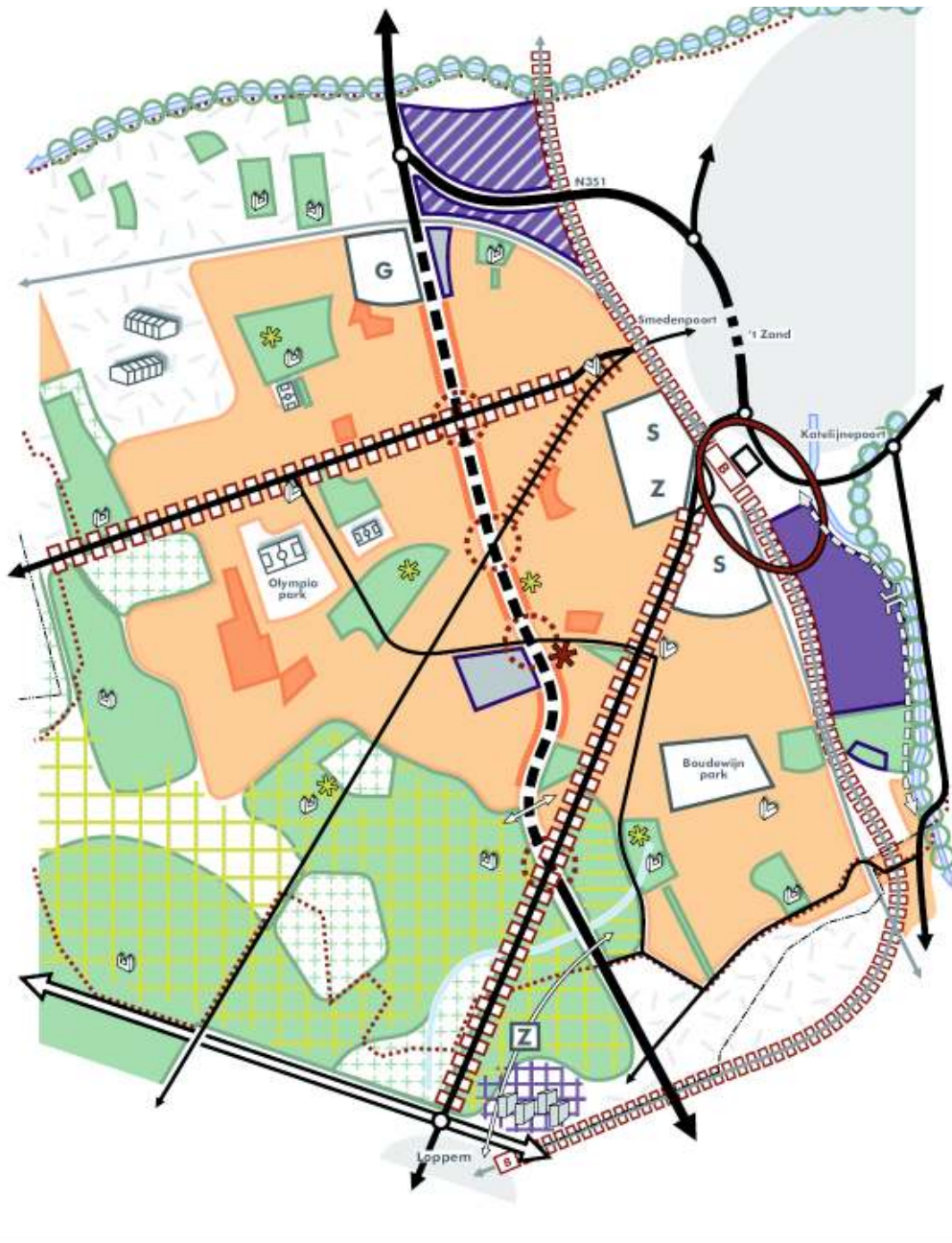
5.3.1. Gewenste ruimtelijke structuur van de binnenstad en Kristus Koning

De omgeving van het station en het Kanaaleiland heeft naast een (toeristische) onthaalfunctie tevens potenties voor de ontwikkeling van grootschalige voorzieningen op stedelijk niveau. Het gebied ligt in de onmiddellijke nabijheid van de binnenstad en heeft zowel voor het autoverkeer als voor het openbaar vervoer een goede bereikbaarheid, waardoor het bijzonder geschikt is voor voorzieningen die veel personenverkeer genereren.



5.3.2. Gewenste ruimtelijke structuur van Sint-Michiels

Ook de herinrichting van de stationsomgeving heeft belangrijke implicaties voor Sint-Michiels. De stationsingang aan de Sint-Michielszijde werd vernieuwd met een aantrekkelijk voorplein en kantoorbebouwing tegenaan de spoordijk. Aan de binnenstadzijde van het station zijn er grootschalige functies voorzien: handel, reizigersfuncties en kantoren.



Gewenste ruimtelijke structuur van de westelijke vleugel (bron: GRS)

6. Andere relevante (beleids)plannen

Er zijn verschillende (beleids)plannen die de gewenste doelstellingen en de visie van die wordt vooropgesteld binnen het RUP ondersteunen en onderschrijven. De relevante plannen worden in dit hoofdstuk aangehaald en verduidelijkt.

Vele beleidsplannen komen niet in aanmerking gezien de specificiteit en plangebied van het RUP.

6.1. Het Brugse Beleidsprogramma 2019-2024

In negentien hoofdstukken en vijfhonderdvijftien beleidspunten zet de stad de grote beleidslijnen uit waar in Brugge mee aan de slag moet worden gegaan. Bij de opmaak van het Brugs beleidsprogramma 2019-2024 werd inspiratie gezocht bij de Global Goals for Sustainable Development, de zeventien doelen die de Verenigde Naties hebben geformuleerd voor een meer eerlijke en duurzame wereld. Met deze doelen wordt meer samenhang aan diverse inspanningen voor sociale, economische en ecologische duurzaamheid gegeven. De Global Goals bieden een sterk en integraal raamwerk voor het dagelijks werk, met een positieve blik op de toekomst.

Hieronder worden de relevante beleidspunten opgesomd voor het RUP Stationsomgeving.

265. Met de juiste ruimtelijke beleidskeuzes bereiden we ons voor op een duurzame en klimaatneutrale toekomst.

268. Hernieuwbare energie, energie-efficiëntie en klimaatadaptatieve maatregelen worden geïntegreerd in de ruimtelijke ordening.

298. Aan het station, kant centrum, zorgen we op korte termijn voor een veiligere overstreek van de R30. De heraanleg van de ring tussen de Unescorotonde en de Vaartdijkstraat willen we realiseren met minder verkeerslichten, maar met een landschapsbrug voor fietsers en voetgangers ter hoogte van het Station. Dit is belangrijk voor de verkeersveiligheid en de duurzaamheid van onze stad; we creëren een nieuwe groene ruimte aan het Station en een vergroot Albertpark. We kiezen er voor een architecturaal knappe toegangspoort tot de stad.

6.2. Mobiliteitsplan

Er werd een eerste mobiliteitsplan conform verklaard in april 2001. In dit beleidsplan stonden alle beleidsopties aangegeven met betrekking tot mobiliteit in al haar geledingen in Brugge. Dit plan was dan ook de basis van het mobiliteitsbeleid.

Het beleidsplan werd in functie van de zogenaamde "Sneltoets" in 2008 geactualiseerd. De geactualiseerde versie van het beleidsplan van het mobiliteitsplan werd conform verklaard dd.23/01/2009 en goedgekeurd door het College van Burgemeester en Schepenen dd. 06/03/2009. Vervolgens werden in 2011 de maatregelen geëvalueerd die op 15 oktober 2008 werden ingevoerd, alsook de doorstroming van het verkeer op de grote verkeersassen. In 2015 werd het volledige mobiliteitsplan herzien.

Het mobiliteitsplan van Brugge werd definitief vastgesteld door de gemeenteraad op 26 januari 2016. Voor de stationsomgeving worden volgende mobiliteitsbehoeften gedetecteerd:

- Er zijn doorstromingsproblemen ter hoogte van de Unescorotonde.

- In het centrum en te Christus Koning worden veel parkeerproblemen ervaren door de bewoners. Zij worden vaak verdrongen door bezoekers. Er is een vraag naar veralgemening van bewonersparkeren en meer gebruik van randparkings door bezoekers en toeristen
- Nagenoeg de volledige R30 wordt als verkeersonveilig ervaren.
- De voornaamste knelpunten op de R30 m .b.t. doorstroming openbaar vervoer zijn het kruispunt Gentpoort, Bloedput, stationsomgeving. Daarnaast zijn er ook een aantal wegvakken waar zich doorstromingsproblemen stellen, bijvoorbeeld Bloedput – Vlamingdam, Bloedput – Gentpoort.

Het STOP-principe vormt de rode draad doorheen het beleidsscenario: voetgangersnetwerken, fietsnetwerken en het openbaar vervoer worden versterkt met het oog op een dalend autogebruik. Om deze 'modal shift' in de praktijk te realiseren zal het parkeerbeleid een sleutelrol spelen. Er wordt immers naar gestreefd om zoveel mogelijk wagens op een afstand van de binnenstad op te vangen op randparkings (op wandelafstand van het centrum) en 'park and ride'-parkings (overstap naar andere vervoersmodi zoals fiets of openbaar vervoer).

Gelet op het specifiek plangebied van het RUP, de stationsomgeving, zullen veel elementen kunnen worden meegenomen uit het Mobiliteitsplan. In se gaat het om het station als mobiliteitshub.

Elementen zoals het openbaar vervoer, goederenvervoer, parkeerbeleid en inrichting van de wegen zijn hier aan de orde.

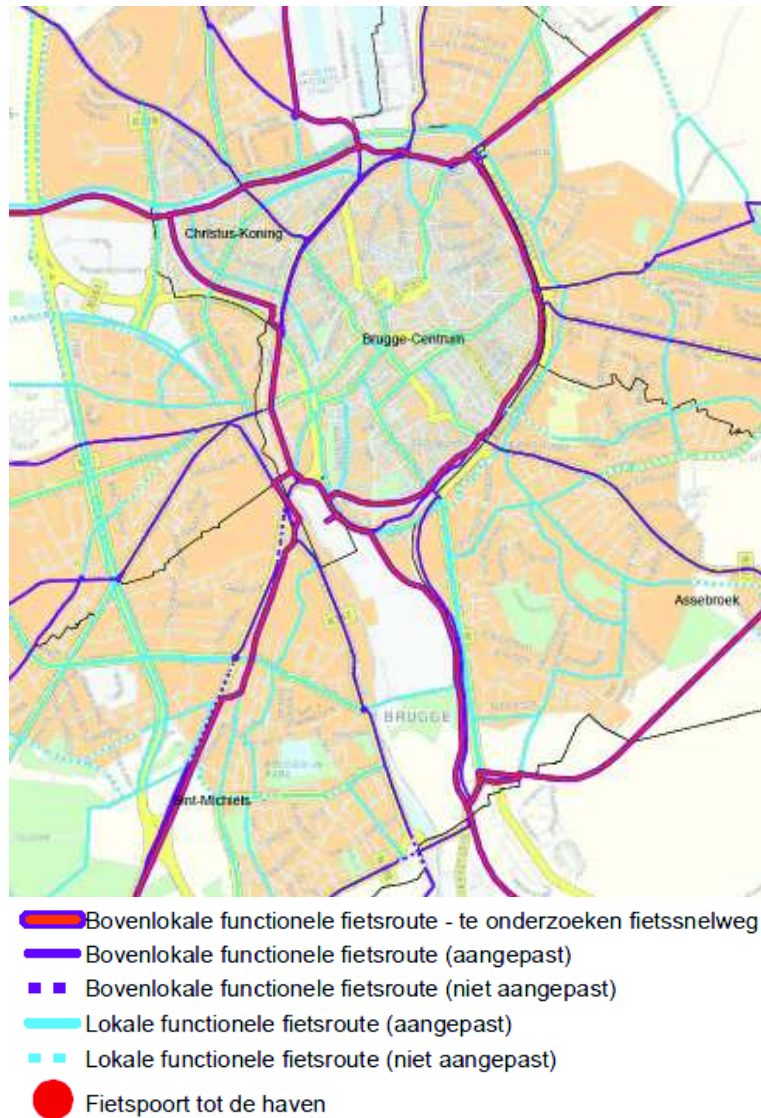
Hieronder wordt een overzicht gegeven van de belangrijkste relevante acties voor het studiegebied:

Infrastructureel:

- Herinrichting Unescorotonde en stationsomgeving
- Realisatie veilige en comfortabele voetpaden
- Aanpassing fietsinfrastructuur N397 Koning Albert I- laan
- Realisatie fietstunnels stationsomgeving Sint-Michiels

Station

- Ontwikkeling stationsomgeving
- Evaluatie treinverbindingen met oog op eventuele bijsturing. Stad Brugge vraagt rechtstreekse verbinding met Brussels Airport
- Herinrichting Koning Albert I - laan als openbaar vervoerscorridor
- Ruimer busaanbod
- Betere afstemming trein – bus
- Onderzoek haalbaarheid hoogfrequente verbinding tussen randparkings en centrum



Fietsroutenetwerk Brugge (bron: Mobiliteitsplan Brugge 2015)

6.3. Streefbeeld R30

Dit is een consensusnota met betrekking tot de herinrichting van de R30 tussen Bloedput en de Gentpoort.

Algemeen kan gesteld worden dat de R30 wordt aangepast in functie van de oversteekbaarheid van zachte weggebruikers, doorstroming van het openbaar vervoer en als belangrijke as in het parkeergebeuren waarbij de inbedding in de groen blauwe vestenstructuur en de functie als dragende as voor regionaalstedelijk gebied niet verloren gaat

Dit wordt gerealiseerd door de R30 ter hoogte van de kruispunten ondergronds te brengen en het lokale verkeer en openbaar vervoer bovengronds af te wikkelen. Sluipverkeer wordt beperkt door bepaalde bewegingen af te sluiten. Ook een aangepaste lichtenregeling wordt als sturende maatregel vooropgesteld in combinatie met OV-voorzieningen. Het openbaar vervoer wordt gefaciliteerd door de aanwezigheid van busbanen en aanpassingen van lichtenregelingen.

Koning Albert I-park

Om de vaak problematische verkeersknoop aan de Unesco-rotonde op te vangen en de oppervlakte van het bestaande Koning Albert I-park te vergroten wordt de rotonde vervangen door een verkeerslichtengeregeld kruispunt. Dergelijk kruispunt neemt een veel kleinere oppervlakte in dan de bestaande rotonde. Door het toepassen van een intelligente verkeerslichtenregeling kunnen de doorgaande verkeersstromen beter gestuurd worden naar het nieuwe tunnelsysteem van de N351 Bevrijdingslaan. Bijkomend wordt de R30 maximaal naar het westen verlegd om het bestaande Koning Albert I-park zo groot mogelijk te maken. De paden worden in het Koning Albert I-park geoptimaliseerd met een nieuwe bijkomende fiets- en voetgangerstunnel om de ring veilig te kruisen. Dit is een belangrijke ingreep voor de fietsrelatie van de binnenstad en de vesten naar het station of van Sint-Michiels naar Asebroek.



Visualisatie stationsomgeving R30 (bron: AWW)

Stationsomgeving

Ter hoogte van het station gaat het doorgaande verkeer ondergronds via een tunnel. Hierdoor kan de weg bovengronds heringericht worden waarbij het stationsplein visueel doorgetrokken wordt over de weg. Door bovengronds het aantal rijstroken te beperken en de voetgangerszone te vergroten krijg je een aangenamere toegangspoort vanuit het station naar het centrum van Brugge.

Het ontwerp voorziet een korte tunnel, gelegen tussen de vesten en de bestaande brug over de vaart. Er werden scenario's onderzocht voor het verlengen van deze tunnel maar dat bleek technisch zeer moeilijk haalbaar. Een tunnel tot voorbij de vesten vergt complexe waterbouwkundige ingrepen om de vesten te kruisen. Een diepere tunnel is technisch mogelijk, maar bemoeilijkt de aansluiting. Terwijl het doorgaande verkeer de stationsomgeving ondergronds kruist, wordt bovengronds de weg heringericht voor lokaal

verkeer met een aansluiting naar het busstation, de stationsparking, de Ketsbruggestraat en Oostmeers. Om in alle richtingen te kunnen aansluiten moet het tracé van Oostmeers beperkt verlegd worden. Voordeel daarvan is dat het Koning Albert I-park kan vergroot worden en de historische vestenstructuur kan worden hersteld.



Indicatief plan stationsomgeving R30 (bron: AWW)

6.4. Brugge Zuid

In deze studie warden de ruimtelijke en verkeerskundige ontwikkelingsmogelijkheden van de zone Brugge Zuid onderzocht. Volgende relevante besluiten werden getrokken uit deze studie:

- De stationsomgeving is een gebied dat omwille van het bereikbaarheidsprofiel, de ligging en de ruimtelijke mogelijkheden bij uitstek stedelijke ontwikkelingsprojecten kan dragen.
- De ontwikkelingen aan de stationsomgeving (kavels 3 tem 5) bieden grote kansen om bijkomende parking te voorzien, bij voorkeur met gedeelte ondergronds.
- De stedelijke projecten op de kavels 2, 3, 4 en 5 zijn voor het wegverkeer ontsluitbaar op de R30 in de bestaande toestand, zij het niet altijd even vlot. Op langere termijn is, onafhankelijk van de keuze van een Nieuwe Zuidelijke Ontsluiting 2.0, een optimalisatie van de aansluiting op de R30 aangewezen in functie van een grootschaliger stadsontwikkelingsproject op het Kanaaleiland en bij uitbreiding op de hele noordelijke rand van Brugge Zuid. Een rechtstreekse connectie tussen het Kanaaleiland en de Vaartdijkstraat of de stationsomgeving (scenario_02 Kanaaleiland als schakel) bieden hiervoor een principiële oplossing.
- De stationsomgeving en Brugge-Zuid zijn op vandaag nauwelijks verbonden. Via de R30 is er een fietspad dat wel aansluiting geeft met de Vaartdijkstraat, maar dit is niet echt een aangename verbinding en op vlak van verkeersveiligheid is deze aan

verbetering toe (ter hoogte uitrit Chantrellstraat en Vaartdijkstraat). Daarnaast zijn er mogelijkheden om bijkomende verbindingen te realiseren: bij verdere ontwikkeling van de bouwkvavels tussen de Chantrellstraat en Hendrik Brugmanstraat en bij het schakelen van dit gebied met het Kanaaleiland (zie hoger). Er kan ook nagedacht worden over een 'hoog boven de sporen' gelegen fiets- en voetgangersbrug van de bouwkvavels aan de Hendrik Brugmanstraat naar de Spoorwegstraat.

6.5. klimaatplan

De Stad Brugge wil minstens 20% CO2 reductie, minstens 20% energiebesparing en minstens 20% hernieuwbare energie realiseren op haar grondgebied tegen 2020 (tov 2011).

De Stad Brugge wil minstens 50% CO2 reductie en 20% energiebesparing voor haar eigen patrimonium (incl. openbare verlichting).

Tegen 2050 wil de Stad Brugge klimaatneutraal zijn voor het ganse grondgebied.

Pijler 1: Meten en monitoren naar klimaatneutraliteit.

Pijler 2: Het stadspatrimonium wordt energie-efficiënter.

Pijler 3: Duurzame mobiliteit verhoogt de kwaliteit en de leefbaarheid van de Brugse binnenstad.

Pijler 4: Alle vergunningen, reglementen en subsidies ondergaan een klimaattoets.

Pijler 5: Stad Brugge initieert en ondersteunt klimaatbewust gedrag.

Pijler 6: Stad Brugge werkt samen met partners aan klimaatneutraliteit.

Pijler 7: Stad Brugge kiest maximaal voor hergebruik van materialen (sluiten van kringlopen).

Pijler 8: Brugge verhoogt haar veerkracht tegen de gevolgen van klimaatverandering door meer groen in de stad.

7. Juridisch bestaande toestand

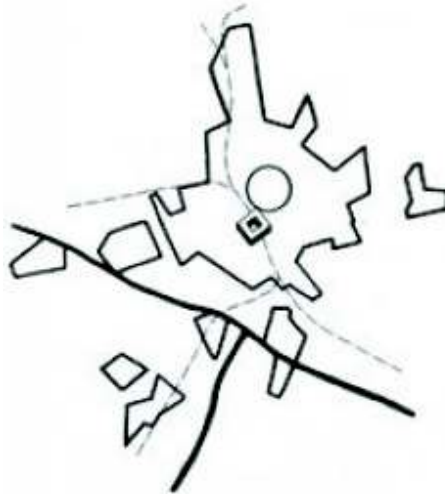
7.1. Ligging t.o.v. gewestelijke en provinciale RUP's

7.1.1. Afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge

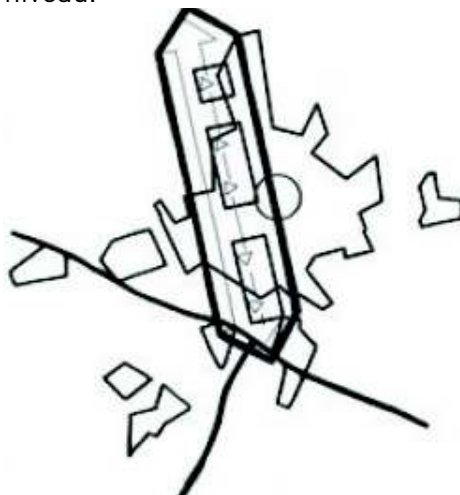
- Ruimtelijke concepten:

Voor de ruimtelijke concepten werd de bestaande ruimtelijke structuur als uitgangspunt genomen. Het geheel van concepten geeft de ontwikkelingsrichting voor het regionaalstedelijk gebied aan.

- Stationsomgeving als strategisch vervoers- en activiteitenknooppunt.



- De expresweg N31 als drager van verzorgende en economische activiteiten van regionaalstedelijk niveau.

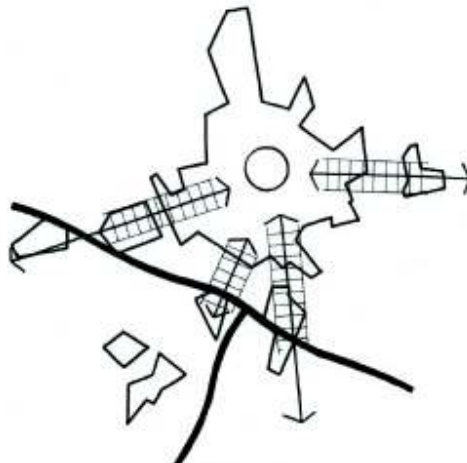


Bij locatie van nieuwe regionaal stedelijke ontwikkelingen zal de her in te richten N31 als drager van een kamstructuur met hoogdynamische activiteiten worden bestendig en versterkt, waarbij een onderscheid dient gemaakt tussen drie deelgebieden die reeds in de bestaande structuur te onderscheiden zijn:

- Een noordelijk deel (tot aan de spoorweg Brugge – Oostende) van de kamstructuur met ontsluitingen naar grootschalige zones die functioneren op regionaalstedelijk niveau
- Een middendeel (tot aan de Koning Albert I-laan) doorheen de stedelijke wijken, waarop naast de woonfunctie, hoofdzakelijk verzorgende functies en diensten van regionaalstedelijk niveau op de kamstructuur geënt zijn
- Een zuidelijk deel door groen en open gebied en met rechtstreekse aansluiting op het hoofdwegenet (A17 en E40).

De complementariteit tussen de stationsomgeving en de gebieden rond de N31 is bij een locatiekeuze een belangrijke focus omdat de pluspunten van elke van de omgevingen optimaal moeten kunnen benut worden. Bijkomende stedelijke activiteiten krijgen er enkel een plek als de nood aan een autogerichte locatie vereist is en als de ligging in de stationsomgeving als multi-modaal knooppunt geen meerwaarde zou bieden voor de stedelijke activiteit.

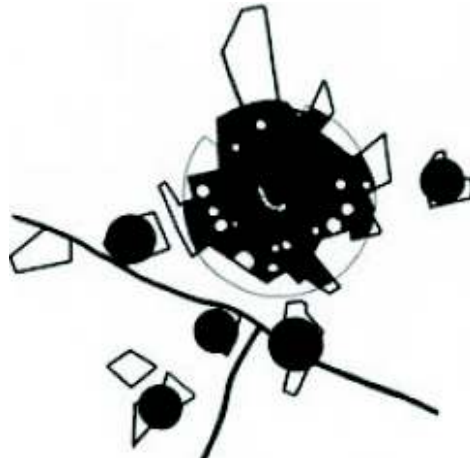
- Vier radiale invalswegen als structurerende elementen binnen het regionaalstedelijk gebied.



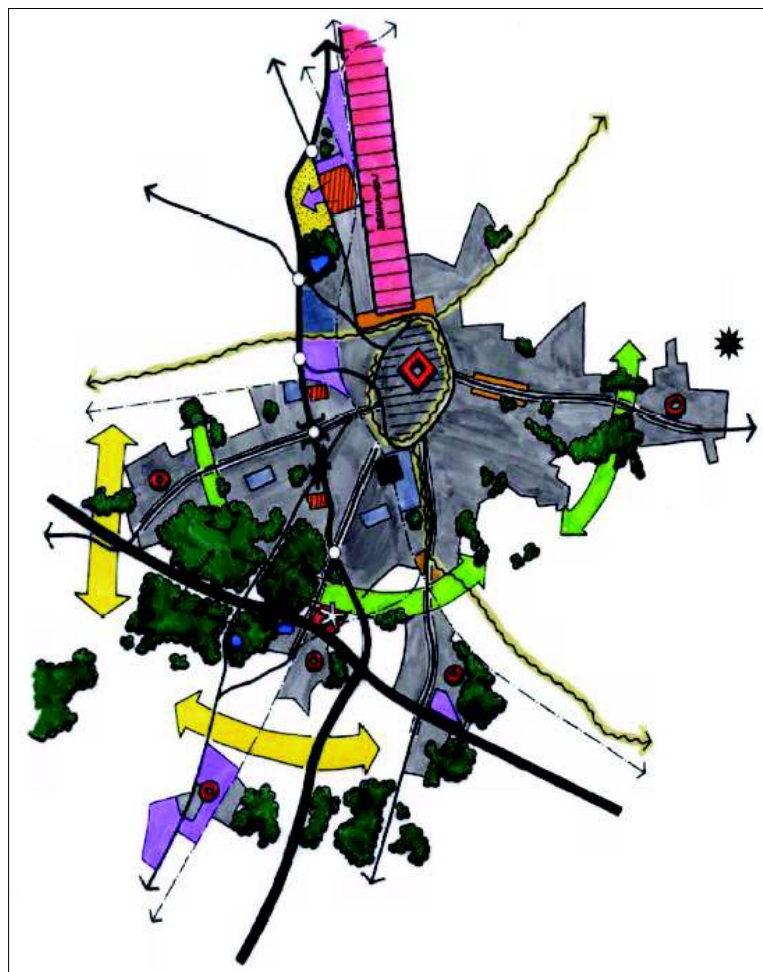
De radiale invalswegen vormen belangrijke infrastructures binnen de mobiliteitsstructuur op stedelijk niveau. Deze invalswegen die in de bestaande ruimtelijke structuur ook een activiteitenstructuur (Gistelse **S**steenweg, Maalse **S**steenweg, Baron Ruzettelaan-Brugsestraat en Koning Albert I-laan) vormen, worden als structurerend element verder versterkt in functie wonen en aanvullende activiteiten bij het wonen die het wijkniveau overstijgen. Deze activiteitenstructuur zal de spil vormen van een duurzamer en – door de eenvoudige structuur – uitstekend leesbaar regionaalstedelijk mobiliteitsbeleid. Door ze verder te versterken met wonen en activiteiten aanvullend aan het wonen, wordt het optimaliseren van het openbaar vervoer en het fietsverkeer langs deze invalswegen nog zinvoller.

- Stadsring als structurerend element

- Groene gordel als aaneengesloten drager van open ruimte-activiteiten.
- Kernstad met "satellieten"



- Hypothese van de gewenste ruimtelijke structuur:
De verschillende aan elkaar complementaire concepten worden samengebracht in de gewenste ruimtelijke structuur. Deze gewenste ruimtelijke structuur geeft de structuur aan voor de nodige bijkomende stedelijke activiteiten. Volgende elementen zijn van belang voor onderhavig RUP:



Hypothese van de gewenste ruimtelijke structuur van het regionaalstedelijk gebied Brugge (bron: toelichtingsnota GRUP "Afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge")

- Wonen

De deelgemeenten Assebroek, Sint-Andries, Sint-Kruis, Sint-Michiels en (in mindere mate) Koolkerke zijn vanuit de binnenstad radiaalsgewijs gegroeid langs de invalswegen door een stelselmatige invulling van de achterliggende gronden. Het begeleiden en structureren van de invulling van de taakstelling is hier de eerste opdracht. Belangrijk hierbij is de aandacht voor de omgeving: de waardevolle open ruimten dienen open gehouden te worden. Anderzijds kan er plaatselijk, en dan vooral in de nabije omgeving van de invalswegen, een bepaalde mate van verdichting (o.a. door meergezinswoningbouw) nagestreefd worden.

Er dienen maatregelen getroffen te worden om de barrièrewerking van de Expresweg N31 in het woonweefsel van Sint-Andries en Sint-Michiels zoveel mogelijk in te perken. Over de ondertunneling van de N31 heen kunnen voorzieningen worden ontwikkeld die een band tussen de wijken creëren. Gezien de structurerende werking van de invalswegen door de stedelijke wijken, wordt in de nabije omgeving ervan verweving van wonen en stedelijk wijkniveau-overschrijdende activiteiten aanvullend aan het wonen, verder nagestreefd. De omgeving van deze invalswegen is namelijk vlot bereikbaar vanuit elke plek van de stedelijke wijken maar kan ook, wegens de verbindingsfunctie van deze invalswegen binnen het stedelijk gebied, vlot bereikt worden vanuit de perifere kernen en vanuit de binnenstad. Door de capaciteit van de wegen te verhogen door er openbaar vervoersassen van te maken wordt verder verdichting ook mogelijk.
- Bedrijvigheid

De Expresweg N31 is de drager voor de ontwikkeling van economische activiteiten op het niveau van het regionaalstedelijk gebied Brugge. Deze functie wordt bestendigd en versterkt. Nieuwe bedrijfsactiviteiten krijgen er enkel een plek als de nood aan een autogerichte locatie vereist is en als de ligging in de stationsomgeving als multi-modaal knooppunt geen meerwaarde zou bieden voor de stedelijke activiteit. Na de ombouw van de N31 nam het bereikbaarheidsprofiel van diverse bestaande zones en potentiegebieden toe. Dit maakt dat over het gehele traject de ontsluiting gelijkwaardiger wordt voor het autoverkeer. Door de opwaardering van de N49 tot hoofdweg en de volwaardige aanleg van de AX tussen Blauwe Toren en Westkapelle (aansluiting op de N49/A11) zal een belangrijk deel van de wegontsluiting van de zeehaven niet afhankelijk blijven van de N31. Dit komt de rol van de N31 als stedelijke economische ontwikkelingsas ten goede en biedt mogelijkheden voor bijkomende activiteiten, geënt op de N31.
- Grootschalige voorzieningen

De gewenste structuur voor grootschalige voorzieningen is gebaseerd op een zo groot mogelijke multi-modale bereikbaarheid. Nieuwe grootschalige locaties moeten een plek vinden in de omgeving van het station, hét stedelijk openbaar vervoersknooppunt, en in tweede instantie ter hoogte van de binnenhaven, voor zover deze niet in het zeehavengebied opgenomen worden. Ter hoogte van bestaande grootschalige voorzieningen, gekoppeld aan de N31, een invalsweg of

een stadsring kunnen ontwikkelingen van de bestaande voorzieningen verder uitgebouwd worden.

- Recreatie en toerisme
Naast het belang van de groene gordel voor het behoud en duurzame ontwikkeling van ecologisch en landschappelijk waardevolle gebieden wordt de belangrijke recreatieve functie van de gordel voor de Bruggelingen en voor de bewoners van de perifere kernen onderkend. Op gerichte plaatsen wordt ter hoogte van de invalswegen, waar de bereikbaarheid optimaal is, een stedelijk recreatief open ruimte-programma voorzien. Deze kunnen doorheen de groene gordel met elkaar verbonden worden met een fietsverbinding. De groene gordel vormt aldus een bindmiddel tussen de recreatieve activiteiten in het stedelijk gebied en het buitengebied van het Brugse Ommeland. Aandacht moet hierbij gaan naar het doorbreken van de barrièrewerking van de N31 ter hoogte van belangrijke verbindingen met het buitengebied, zoals Chartreuse en Sint-Pietersplas.
- Verkeer en vervoer
De gewenste structuur voor het wegverkeer van het regionaalstedelijk gebied wordt gevormd door de N31, de stadsring en de radiale invalswegen. Ter hoogte van de verkeerswisselaar A10/E40 en A17/E403 is de N31 gekoppeld aan het hogere wegennet. De Expresweg N31 wordt zo heringericht dat hij de beoogde functies kan opnemen: ontsluiting zeehavengebied van Zeebrugge, ontsluiting voor het kusttoerisme aan de Oostkust, verdeelweg binnen de stedelijke wijken van Brugge en ontsluiting van het regionaalstedelijk gebied. De Koning Albert I-laan N397 (tussen N31 en R30) en de R30 (tussen N351 en N50) worden uit de selectie van primaire weg II gehaald, in functie van het openbaar vervoer en de leefbaarheid. Dit is dus een afwijking ten opzichte van de opsomming van primaire wegen II uit het richtinggevend gedeelte van het RSV.

8. Visie – gewenste ontwikkeling

8.1. Doelstellingen

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

8.1.1. Creatie van een nieuwe voorzijde

De afgelopen jaren kreeg de achterzijde, zijde sint-Michiels, een nieuw gezicht en werd ook hier een volwaardige 'voorkant' gecreëerd. Met de ontwikkeling van het plangebied krijgt de voorzijde van het station een groter gezicht en wordt de voorzijde van het spoor als het ware vernieuwd. Dit vereist een fijnbesnaarde aanpak en moet zorgvuldig worden vormgegeven. De projectontwikkeling moet aan alle zijden aantrekkelijk zijn: de bezoekers en bewoners van de stad beleven het project immers vanuit verschillende perspectieven. Nieuwe volumes, functies en verbindingen zullen hiertoe bij dragen. Dit zal er ook voor zorgen dat de stationsomgeving nog meer een deel zal uitmaken van het Brugse weefsel en niet als een eindpunt zal worden beleefd.

8.1.2. Intensief ruimtegebruik

Een grote ontwikkelbare site op een dergelijke strategische locatie vergt een intensief ruimtegebruik: een diversiteit aan functies moet haar plek vinden in een bouwdichtheid evenredig aan het stedelijke karakter van de site. Hierbij is het zeer belangrijk te bepalen welke functie waar wordt gesitueerd: commerciële functies situeert men bv. het best aan de zijde van de binnenstad, gebouwen voor gemeenschapsvoorzieningen evenzeer. Zowel de mix als de inplanting van de functies vergt dus grote aandacht.

Het hoofdstation van Brugge is als grootste collectief vervoersknooppunt erg geschikt om te verdichten. Naast het station en de busparking is hier nog een bijkomende snelle openbaarvervoersverbinding gepland richting Zeebrugge. Het is bovendien reeds een sterk multimodaal knooppunt door de aanwezigheid van diverse autoparkings, een goede verbinding met het wegennet door twee invalswegen en de R30, en een grote fietsenparking vlak naast het station.

We zien mogelijkheden voor verdichting aan de achterzijde van het station op de scholencampus, tussen de Spoorwegstraat en de Rijselstraat, en de school- en zorgcampus tussen de Barrierestraat, Koning Albert I-laan en de Magdalenastraat. Aan de voorzijde van het station zijn er ontwikkelingsmogelijkheden op het Kanaaleiland en de nog aan te leggen parking aan de Katelijnebrug. Verder kan de volledige Brugeoise-Ten Brielesite als groeiplek uitgebouwd worden, als verderzetting van de projecten 'nieuw Brugge' vlak aan het station.

Het gebied wordt gekenmerkt door een robuuste groenblauwe structuur.

Het kanaal met de Vaardijkstraat, de Vesten en de Kerkebeek met het kerkebeekpad, zijn groeneblauwe fietsassen die verschillende groenpolen met elkaar verbinden in een raamwerk van kleine landschappen.

De aanwezigheid van de assen en andere groenruimtes, zoals het Minnewaterpark, Kanaaleiland, Lappersfortbos, Boudewijnpark en de bomengroepen op de scholencampussen, maken dat er hoger gebouwd kan worden én tegelijk het groen karakter van dit stadsdeel bewaard blijft of zelfs versterkt wordt.

8.1.3. Schaalbreuk verzachten

De schaal van de projectsite is van een gigantische grootteorde. Ter vergelijking: elke kavel (A en B samen) binnen het huidige BPA heeft een grootte van ongeveer één maal de oppervlakte van 't Zand. De ontwikkelingen die mogelijk zijn binnen het huidige bestemmingsplan versterken enkel dit gevoel van schaalloosheid. Mocht het 'balkon' worden gerealiseerd zoals het juridisch kader dit op vandaag mogelijk maakt, zou een desolate en veel te grote publieke ruimte ontstaan (2,5x 't Zand) zonder enige beleving. Bovendien zou deze volledig op een verhoogd maaiveldniveau gelegen zijn, wat een barrièregevoel in de hand werkt.

Om deze reden moet worden gepleit voor het verkleinen van de gepercipieerde schaal van de site: via de spreiding en positionering van gebouwen kunnen kleinere en meer beleefbare publieke ruimtes worden gecreëerd, waar een bezoeker ook daadwerkelijk wíl vertoeven. Nieuwe gebouwen moeten m.a.w. in een sterke dialoog met de publieke ruimte worden ontworpen: het gebouwde geeft schaal aan de onbebouwde ruimte en vice versa.

Verschillende volumes op de site zullen ook zorgen voor een coulisse werking. De bestaande bouwblokken moeten worden afgeschermd en opgenomen de context door middel van een soort gelaagdheid in de architectuur en het voorzien van andere volumes.

8.1.4. Ruimtelijke integratie parkeergebouw

Het bestaande parkeergebouw vormt voor velen een doorn in het oog op deze strategische site. Het is reeds voor een deel aan het zicht onttrokken door de ontwikkelingen aan de zuidoostelijke flank van het Stationsplein, maar moet op termijn volledig worden opgenomen in de projectontwikkeling binnen het plangebied van voorliggend RUP. Aldus dient zorgzaam te worden omgegaan met de randen van het gebouw, zodat nieuwe ontwikkelingen de parking als het ware inkapselen. Vervolgens krijgt het bovendeck van de parking de functie van publieke ruimte en bebouwbaar maaiveld. Het gebouw moet als het ware transformeren tot een stedelijke plint, die de toekomstige diversiteit aan functies en gebouwen moet verbinden met elkaar tot een naadloos geheel zonder barrières. Hierbij is het zeer belangrijk te vermelden dat de parkeer capaciteit die hierdoor verloren gaat ten allen tijde moet worden gecompenseerd. Het betreft immers een zeer belangrijke parking voor de stad, die op vandaag nog niet ten volle wordt benut, maar dit zal in de toekomst zeker het geval nog worden. Daarbovenop moet in een bijkomende capaciteit worden voorzien voor de bewoners en gebruikers van de diverse functies die er in de toekomst zullen komen. Deze idee werkt in twee richtingen: het parkeergebouw is een vast gegeven, een volume dat moet worden 'gecamoufleerd' door ontwikkelingen aan de randen. De publieke ruimte op en rond het parkeergebouw moet echter ook een leidende rol kunnen aannemen, waardoor het parkeergebouw helemaal opgaat in de projectontwikkeling.

8.1.5. Strategische gebouwveloppes

Zoals reeds eerder aangegeven, moeten functies zorgvuldig worden ingeplant. Het vastleggen van maximale gebouwveloppes is hier uiteraard aan verbonden. Er dient grondig te worden nagedacht over de manier waarop men de site in de toekomst wil ontwikkelen, om vervolgens dit op een strikte, maar toch creatief invulbare manier vast te leggen in een juridisch afdwingbaar document, namelijk het voorliggend ruimtelijk uitvoeringsplan. De bouwhoogtes en de daaraan gekoppelde zichtlijnen zullen hier doorslaggevend zijn.

8.1.6. Het station als poort tot de stad

Jaarlijks bezoeken duizenden toeristen Brugge met de trein. Het reeds vernieuwde station vormt om deze reden bijna letterlijk een poort tot de stad. Omwille van de geografische ligging komt een groot aandeel van deze bezoekers vanuit het binnenland, uit het zuidoosten dus. Ze passeren allen bij aankomst in het station het plangebied van voorliggend RUP en maken zo voor de eerste keer kennis met Brugge. Deze eerste indruk is van cruciaal belang voor de stad: de beleving ervan moet dan ook goed zitten: het creëren van een gesloten front van gebouwen t.a.v. de sporen, zoals nu reeds een aanzet werd gegeven met de realisatie van de eerste gebouwen, moet ten allen tijde kunnen worden vermeden. De site moet aan haar vier zijden een aantrekkelijk gezicht krijgen, zonder overheersend te zijn. Een lichte en transparante ontwikkeling moet een kwalitatieve beleving van en doorzichten naar de binnenstad kunnen bieden, maar moet op zich ook een boeiend nieuw stadsdeel kunnen zijn.

8.1.7. Een nieuw startpunt voor de toekomst

Op vandaag wordt de site beleefd als een eindpunt van de stad: eens men zich heeft begeven naar het meest zuidoostelijke punt van de huidige projectontwikkeling kan men niet verder. Het bovendeck van de parking loopt nog een stuk door, maar bereikt iets verder ook haar grens aan de terreinen van Bombardier. Om deze reden heeft het plangebied voorlopig nog weinig aantrekkingskracht: het betreft geen doorgangsruiimte, maar slechts een bestemming. Wie er komt, moet er ook daadwerkelijk zijn, maar passeert er niet om elders heen te gaan. Wanneer het plangebied wordt ontwikkeld, moeten er voldoende trekkers worden voorzien aan de meest oostelijk gelegen zijde van het gebied: mensen moeten er willen zijn. Dan pas kan de site ook een nieuw begin vormen: wie weet kan op de lange termijn de site Bombardier verder worden ontwikkeld als nieuw stadsdeel, en kan de verbinding met het zuiden worden gemaakt.

8.1.8. Optimale stedenbouwkundige verankering

Zoals reeds aangegeven bij de analyse van de bestaande feitelijke toestand, worden grote barrières gecreëerd t.a.v. de omgeving. Diverse maaiveldhoogtes zorgen voor geïsoleerde enclaves binnen een stadsontwikkeling die op zich reeds een groot risico loopt om een eiland te worden. Dergelijke barrières moeten in de toekomst maximaal worden vermeden. Het bovendeck van de parking vormt reeds een verhoogd maaiveld. De publieke ruimte die hier ten dele zal worden gecreëerd moet zoveel mogelijk zonder niveauverschillen kunnen aansluiten op alle elementen van de toekomstige projectontwikkeling.

Daarnaast dient de blik te worden gericht op fysieke verbindingen met de omgeving. Het mag duidelijk zijn dat reeds een link werd gecreëerd met het Stationsplein, via de luifelconstructie en de trappen, maar deze mist nog aantrekkingskracht. De trappen blijven een harde barrière, die niet elke gebruiker stimuleert/toelaat de site te betreden. Ook de brug naar Nieuw Brugge is te smal en te kleinschalig van aard om voldoende aantrekkingskracht uit te oefenen. De kopfunctie van de site – waar zich vandaag de ingang tot de parking voor gemotoriseerd verkeer situeert – wordt daarenboven op dit moment onvoldoende ingeschakeld. Op deze plek zou volgens de huidige overeenkomsten een commercieel gebouw moeten worden opgericht, dat dient te voldoen aan verschillende randvoorwaarden, gelet op haar ligging binnen de invloedssfeer van het UNESCO Werelderfgoed.

Op deze plek liggen echter alle kansen om een aantrekkelijke poort tot 'Nieuw Brugge' te creëren. Op vandaag is dit een gevaarlijk conflictpunt, waar gemotoriseerd verkeer kruist met stromen van zachte weggebruikers. Het is een opportuniteit om wagens die de parking

willen binnenrijden af te leiden naar de iets verderop gelegen Vaartdijkstraat, om daar het water over te steken d.m.v. een beperkte brugconstructie en vervolgens de parking te betreden op haar meest zuidelijke punt. Op termijn wordt dit immers een centrale toegang voor de volledige projectontwikkeling. Zo wordt de eigenlijke kop van de site verkeersluwer en liggen hier kansen om een aantrekkelijke klemtoon te leggen en een laagdrempelige toegang naar het bovendeck van de parking te realiseren.

Ook aan de zuidelijke zijde moet worden gezocht naar fysieke verbindingen met de omgeving. Het lijkt zeer opportuun een verbinding voor zachte weggebruikers te maken richting het zuidwesten, naar de school- en woonomgeving aan de overzijde van het spoor. Er kan werk worden gemaakt van de stedenbouwkundige verankering door ook de zijde die grenst aan de site Bombardier te verknopen met het stadswefsel. Zo wordt het plangebied daadwerkelijk een ruimte waar men kan passeren om zich bv. naar het station te begeven en wordt a.h.w. een wandel- en fietscircuit over de site gecreëerd.

Ten slotte moet zoveel mogelijk het contact met het maaiveld worden opgezocht. De integratie van het huidige parkeergebouw mag dan wel een harde voorwaarde zijn, het hoeft daarom niet per definitie een streven te zijn om dit verhoogd maaiveld over de hele site door te trekken. Contact met het nulniveau is immers een cruciale krachtlijn in de stedenbouwkundige verankering van de site. Waar mogelijk dienen nieuwe gebouwen dus opgetrokken te worden vanaf het maaiveld. Het parkeerdek dient hierbinnen te worden bekeken als een plaatselijke verhoging van de publieke ruimte.

8.2. Ontwerpend onderzoek naar uitwerken visie

Het vigerende BPA werd opgemaakt en gedistilleerd uit het masterplan van Neutelings-Riedijk. Het RUP zou zijn basis kunnen vinden in het masterplan opgemaakt door Bildt.

8.2.1. Masterplan

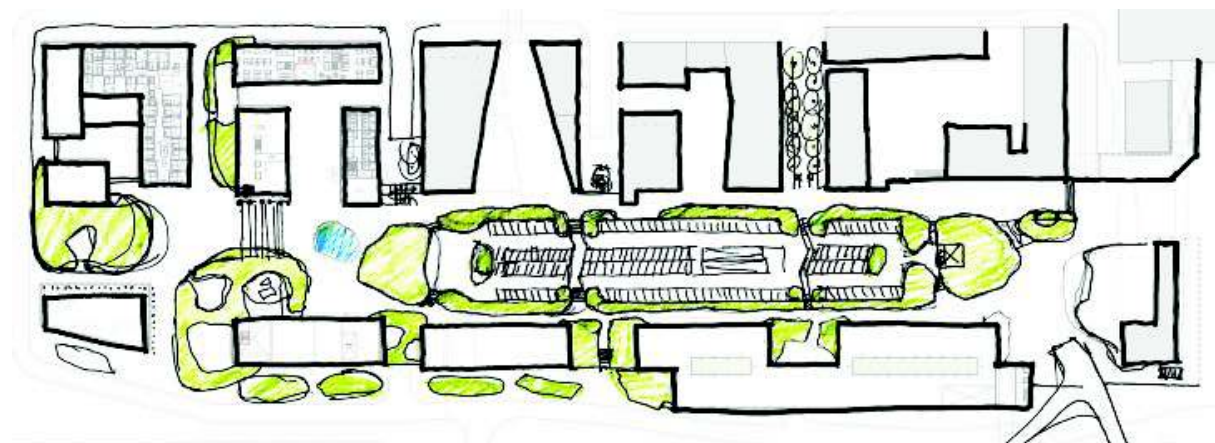
8.2.1.1. Bildt

Zoals gestaafd bij het masterplan van Neutelings-Riedijk werden veel nodig geachte ingrepen niet gerealiseerd. Om deze reden wordt de projectsite tot op vandaag beleefd als een eindpunt van de stad. Eens men zich heeft begeven naar het meest zuidoostelijke punt van de huidige projectontwikkeling kan men niet verder. Het bovendeck van de parking loopt nog een stuk door, maar bereikt iets verder ook haar grens aan de terreinen van Bombardier. Om deze reden heeft het plangebied voorlopig nog weinig aantrekkingskracht. Ook het totale plan van Neutelings-Riedijk kan niet worden verder gezet. De site ontbreekt aan een kwalitatieve en volwaardige doorgangs- en verblijfsruimte, de volledige site is slechts een bestemming. En dan nog voornamelijk wonen. Wie er komt, moet er ook daadwerkelijk zijn, maar passeert er niet om elders heen te gaan. Eventuele bedrijven hebben er dan ook geen toevallige passanten.

Wanneer het plangebied verder wordt ontwikkeld, moeten er voldoende trekkers worden voorzien aan de meest oostelijk gelegen zijde van het gebied. Mensen moeten er willen en moeten zijn. Dan pas kan de site ook een nieuw begin vormen.

Ook het parkeerdek moet worden aangepakt. Het streefdoel moet zijn om het dek in te richten als een groene verblijfsruimte waarbij en het groen meerdere decennia levensduur te schenken zodat groen volwaardig kan uitgroeien. Een greep uit het nieuw geplande programma en ingrepen binnen deze te herontwikkelen ruimte zijn een verdiepte parkeerzone, een stedelijke trap, een objectentuin, stadsterras, verbindingstrappen tussen de straten en niveaus, een waterpartij en een centraal plein waarbij de quote 'de stad is natuur' centraal staat. Dit is de reden waarom een nieuw masterplan werd opgemaakt, deze door Bildt.

Verder probeert het masterplan ook al een uitspraak te doen over het wegwerken van het nu zichtbare parkeergebouw vanaf de R30 en de Brugse vesten. Er moet nieuwe bebouwing langs het parkeergebouw worden ingepland om tot een esthetisch kwalitatiever geheel te komen. Echter, om deze visie te realiseren is de opmaat van dit RUP nodig. Niet alleen naar een actualisatie van de voorschriften, maar ook naar ambitie en ruimtelijke kwaliteit.



Schetsontwerp masterplan door Bildt

8.2.1.1. Ontwerpend onderzoek

Het ontwerpen onderzoek zal de bestaande toestand, het BPA en de gewenste toestand in de vorm van wat reeds werd aangevraagd in de Omgevingsvergunning en het totaalbeeld uit het masterplan opgemaakt door Bildt als basis nemen. Hierop zal worden verder gewerkt om een antwoord te bieden aan verschillende open vragen.

Het plangebied van het RUP bevindt zich buiten de perimeter van het werelderfgoed (historisch centrum van Brugge), maar een klein deel ervan ligt binnen de bufferzone.

Het zicht op en vanaf het UNESCO-Werelderfgoed en het zicht op de omgeving zijn verbonden met de visuele integriteit ervan.

In het rapport van juni 2010 van Unesco aan het world heritage committee wordt o.a. volgende punten gesteld, die specifiek ook betrekking hebben op de stationsomgeving:

1. *Missie n.a.v.* 'verontrustende signalen' over de geleidelijke uitholling van de Uitzonderlijke Universele Waarden die het werelderfgoed 'Historische centrum van Brugge' uitmaken, m.n.:

- de onduidelijke wettelijke (beschermings-)status van het goed
- de lokale politiek m.b.t. gebouwen die als minder waardevol worden beschouwd
- liberale houding t.o.v. de verandering van stedelijke typologie
- ruimtelijke en economische ontwikkelingen in de onmiddellijke omgeving van het goed
- visuele impact van belangrijke projecten, o.a. m.b.t. industriële installaties, in het omliggende landschap

De missie treedt het voorstel bij om de hele binnenstad te beschermen als stadsgezicht. Dit dient in detail te worden onderzocht en overwogen.

2. Ontwikkelingen in bepaalde zones van het stedelijk weefsel respecteren de stedelijke morfologie van gesloten percelen, afgebakend door straten en lanen, niet. Er dienen voorafgaande stadsontwikkelingsonderzoeken uitgevoerd te worden, met bindende bepalingen naar stedelijke morfologie voor toekomstige ontwikkelingen.
3. Nieuwe ontwikkelingen aan de rand van het werelderfgoed vormen mogelijk een bedreiging op 2 manieren:

- Grootschalige ontwikkeling van administratieve en commerciële functies aan de rand gaat concurrentie aan met essentiële stedelijke functies die door openbare en sociale instellingen worden verzekerd. Hierdoor zou activiteit weggezogen kunnen worden van het historische centrum.
- Geconcentreerde ontwikkelingen zorgen voor nieuwe dominante gebouwtypes aan de rand van de Werelderfgoedzone, die naar verwachting een negatieve impact zullen hebben op de integriteit van het goed, m.n. in zijn verhouding tot het omringende cultuurlandschap. Tegelijkertijd komen bestaande gebouwen, die bijdragen tot de Uitzonderlijke Universele Waarde leeg te staan.

De delegatieleden pleiten ervoor dat het afstemmen van de belangen van Brugge als stad en Brugge als Werelderfgoed, m.n. inzake behoud en ontwikkeling, wordt aangemoedigd. De aanbevelingen van adviesverlenende erfgoedinstanties moeten als

bindend beschouwd worden, en moeten worden geïntegreerd in planningdocumenten.

Deze vragen kunnen worden opgedeeld in drie onderzoeksvragen.

1. De hoogtes en zichtlijnen, dit gekoppeld aan een visuele impactstudie
2. De functies en bestemmingen waarmee het plangebied zal worden opgeladen
3. Het architecturale voorkomen van de site en de inplanting van de volumes.

Zoals gesteld is de fysiek toestand vandaag 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.



Luchtfoto van de omgeving van het plangebied

8.2.1.1.1. Hoogtes en zichtlijnen- visuele impactstudie

De ontwikkelingen in de stationsomgeving hebben een rechtstreekse visuele impact op het Werelderfgoed Brugge. De site ligt op een belangrijke zichtlocatie.

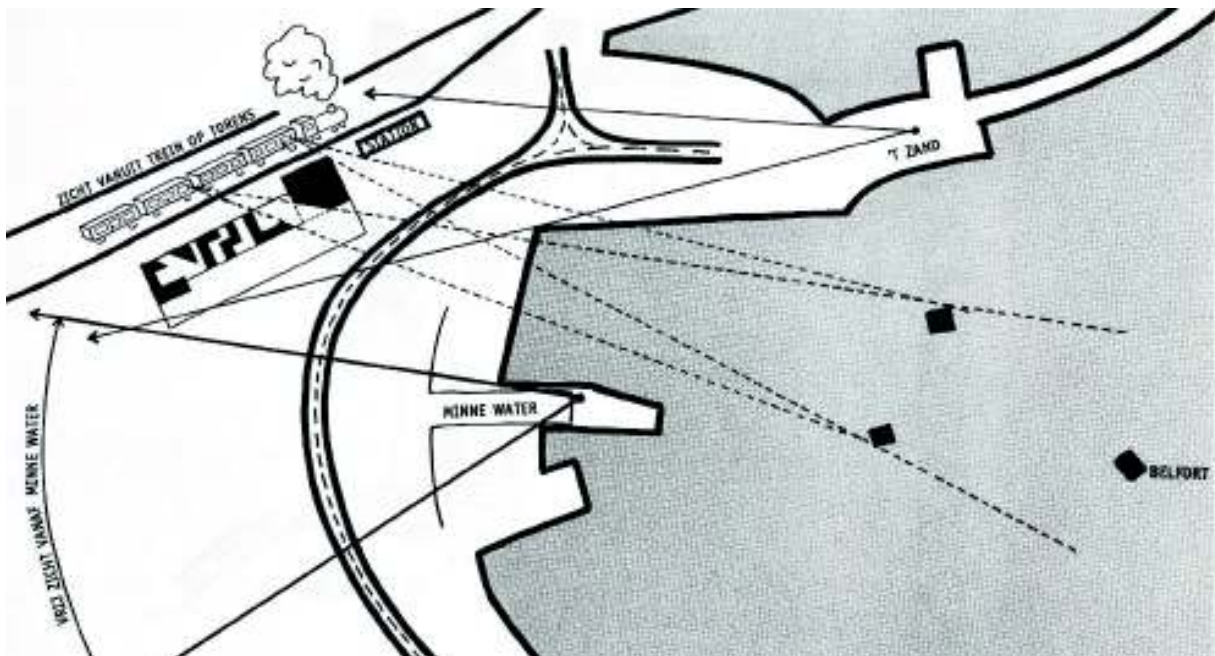
Op heden laat het BPA een hoogte toe van 40 m. Binnen het RUP moet worden onderzocht of men deze hoogte kan aanhouden, hoger kan bouwen of net niet. Door de vraag naar een bijkomend hoogteaccent, met een nog niet nader bepaalde hoogte, zal zeker een antwoord moeten worden geven op de vragen vanuit ICOMOS en de ECU.

Nieuwe ontwikkelingen aan de rand van het werelderfgoed vormen mogelijk een bedreiging doordat geconcentreerde ontwikkelingen zorgen voor nieuwe dominante bouwtypes aan de rand van de Werelderfgoedzone, die naar verwachting een negatieve impact zullen hebben op de integriteit van het goed, m.n. in zijn verhouding tot het omringende cultuurlandschap. Tegelijkertijd komen bestaande gebouwen, die bijdragen tot de Uitzonderlijke Universele Waarde leeg te staan.

Het masterplan van Neutelings-Riedijk deed reeds een eerste aanzet voor wat betreft de zichtassen. Deze zichtassen hebben later de bouwhoogte en bebouwingspercentage op elke bouwlaag binnen het masterplan en het BPA bepaald.

Dit kan als basis dienen om dezelfde oefening te maken, eventueel aangevuld met bijkomende locaties van waaruit een zichtas moet worden onderzocht.

De mogelijke bouwhoogtes zullen ook worden gekoppeld aan de functie zich zal huisvesten in de gebouwen. Zo zou een maatschappelijk en/of culturele functie als volume meer kunnen vragen in bouwhoogte dan een louter residentieel gebouw.



Zichtlijnen studie uit het masterplan van Neutelings-Riedijk



Wat betreft de bouwhoogte zal voor de B-kavels de bestaande bebouwing als referentie worden genomen. Voor wat betreft de A-kavels is de realisatie van kavel 0, als een eerste fase van het stationsproject 'Nieuw Brugge', als referentie te nemen. Deze hoogte kan al referentie worden genomen om de inschatting te maken voor de A-kavels. Ook de gemeentelijke verordening doet een uitspraak over 'hoge constructies' waarbij een aanknopingspunt kan worden gevonden.

Bij aanvragen om een stedenbouwkundige vergunning voor constructies met een zekere hoogte moet het aanvraagdossier een studie bevatten met de visuele impact op de zichtlijnen vanuit en naar het werelderfgoed van de geplande constructie.

Het betreft constructies met volgende hoogte:

** binnenstad hoogste punt: 15 m*

** buiten binnenstad :*

- constructies binnen de bufferzone: vanaf hoogste punt 20 m.

- constructies buiten de bufferzone: vanaf hoogste punt 30 m.

In kader hiervan moet een visuele impactstudie worden uitgevoerd voor belangrijke zichten vanaf en op het Werelderfgoed, rekening houdend met zijn historische corridors en belangrijke zichtassen. Deze resultaten zullen ingebouwd worden in het RUP om negatieve visuele impact op het goed te vermijden.

In een volgende fase, deze van de scopingnota zullen de hoogtes en zichtlijnen verder worden verfijnt. Dit na input vanuit de verschillende participatiemomenten en workshops met onder andere de ECU. Dit wel met die verstande dat de basis en stedenbouwkundig concept dat eerder werd voorgesteld behouden blijft. Enkel de bouwhoogtes zullen worden verfijnt.

8.2.1.1.1. Functies

Nieuwe ontwikkelingen aan de rand van het werelderfgoed vormen mogelijk een bedreiging doordat grootschalige ontwikkeling van administratieve en commerciële functies aan de rand gaat concurrentie aan met essentiële stedelijke functies die door openbare en sociale instellingen worden verzekerd. Hierdoor zou activiteit weggezogen kunnen worden van het historische centrum.

De stationsomgeving mag geen concurrentie gebied worden voor de Brugse binnenstad. Dit hoeft ook niet gezien de stationsomgeving een ander publiek heeft.

Naar functies toe moet de nadruk liggen op forenzen die gebruik maken van het station en bewoners. 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.

Het zou dan ook goed zijn moest bijvoorbeeld, iemand die in Gent werkt 's morgen zijn kind afzetten in de crèche op de site, daarna de strijk naar het strijkatelier brengt en voordat hij/zij op de trein stapt nog vlug een boek uit het filiaal van de stadsbibliotheek mee neemt en een kop koffie. 's Avonds kan de vorige dag vergeten melk nog vlug worden gekocht in de lokale winkel en de vernieuwde identiteitskaart worden opgehaald in het Huis van de Bruggeling. Op een stakingsdag of een drukke dag kan worden gewerkt in de co-working space.

Deze functies laten het ook toe om al kleinere, solitaire volumes verspreid binnen het plangebied hun plaats te vinden. Hierbij kan zelf worden gedacht aan tijdelijke 'pop-up' volumes die doorheen de tijd wisselen van plaats en van functie om de nieuwe stationswijk meer dynamiek en leven te geven.



The Garden Library for Refugees and Migrant Workers door Yoav Meiri Architects



Bogota Tourist Information Spots door Juan Melo en Camilo Delgadillo

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

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



Tennis plein op Fala Park door PL.architekci

8.2.1.1.1. Architecturaal voorkomen

Zoals eerder gesteld in deze nota is het fysieke voorkomen van de stationsomgeving het rechtstreekse gevolg van de voorschriften van het BPA. Op heden is slechts 1/3 van het BPA uitgevoerd. Een groot deel werd nog niet fysiek gebouwd maar is wel reeds in aanvraag. Dit

komt op nog eens circa 1/3. Wat impliceert dat 1/3 van de BPA nog niet zal zijn uitgevoerd bij het in voege treden van het RUP.



Zoals te zien op het grafisch plan zijn de kavels zeer specifiek ingetekend. Er kan wel een kleine verschuiving zijn van de wegenis (zone 2) maar de kavels moeten minimaal 55 m breed zijn en maximaal 90 m. De dwarsstraten, tussen de kavels, zijn openbare wegenis i.f.v. voetgangers-, fiets- en mechanisch verkeer met inbegrip van de openbare nutinfrastructuur en moeten een minimale rooilijnbreedte van 14 m hebben.



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

Een belangrijk aspect om in het achterhoofd te houden is het bestaande juridische kader van het BPA. Hieronder wordt onder andere het mogelijk aantal vierkante meters die men kan ontwikkelen verstaan.

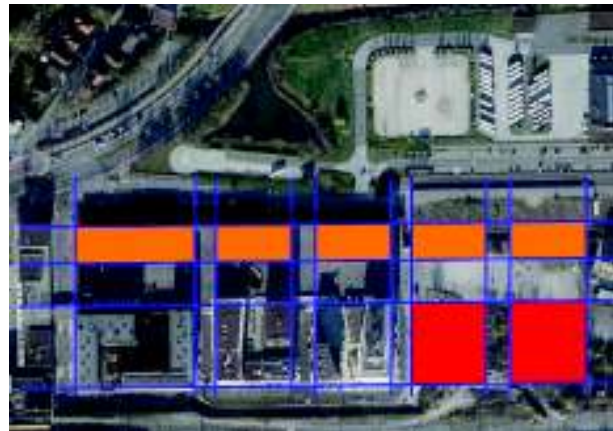
Het BPA zelf legt bezettings- of bebouwingsgraad op voor elke kavel. Er is telkens een minimum en een maximum bebouwingspercentage per hoogtezona (0-4m/4-12m/12-26m/26-40m) vastgesteld, zodat een zekere consistentie over het plan wordt verkregen. Hieraan gekoppeld worden de kavels zeer specifiek bemaat.

De kavels zijn in principe 55x120 m behoudens de uitzonderingen voor kavel 1,2 en 3 die worden gevormd door de lengte van het bestaande parkeergebouw, dat op twee plaatsen door een vrije zone doorsneden kan worden. De plaats van de doorsnijdingen is vrij te kiezen, met dien verstande dat de kavels minimaal 55 m en maximaal 90 m breed mogen zijn. Dit resulteerde in een breedte van 90 m voor kavel 1 en 60 m voor kavels 2 en 3.

De diepte van de mogelijke paviljoenen werd vastgelegd op 25 m.

Uitgaande van deze maten zou binnen het BPA een footprint van circa 5300 m² kunnen worden gebouwd, dit is de oranje zone op het schema. Dit over twee bouwlagen wat een totale vloeroppervlakte maakt van 10600 m² aan paviljoenen.

Het grafisch plan van het BPA trekt ook een duidelijke lijn tot waar men kan bouwen. Deze lijn werd niet getekend ook de voorbouwlijn van het bestaande parkeergebouw. Dit zorgt ervoor dat het parkeergebouw niet kan worden geïntegreerd in een eenvormige architectuur en volume. Bij de opmaak van het BPA, in navolging van het masterplan van Neutelings-Riedijk, was het doel om het parkeergebouw te doen verdwijnen, of toch minstens te doorsnijden waardoor het niet meer in zijn huidige vorm zou behouden zijn. Het is in het verleden de keuze geweest om het parkeergebouw integraal te behouden wat impliceert dat voorkant en inrit dus ook behouden is. Daarom stelt het probleem zich nu dat de werkelijkheid niet overeenstemt met wat op het grafisch plan van het BPA wordt voorgesteld. Het RUP zal hierop inspelen en proberen een antwoord te bieden. De sloop of het inwerken van de inkom parking is hier aan de orde.



Het integreren van de voorgevel van het parkeergebouw was één van de speerpunten van het masterplan van Bildt. Dit is duidelijk te zien in het grote volume vooraan het parkeergebouw.



Eén van de uitgangspunten bij de opmaak van dit RUP is meer vrijheid gekomen in het plaatsen van de volumes op het dek.

De eerste stap hierin is het wegnemen van de verticale verdeling. Deze verticale verdeling zorgt er voor dat er weinig tot geen speling is in waar volumes kunnen worden ingeplant. Door de verticale opsplitsing weg te nemen om meer vrijheid te creëren wordt ook de mogelijk geboden om meer en andere doorzichten te maken. Anderzijds geeft dit de mogelijkheid om een groter, langer volume te voorzien zoals voorgesteld in het masterplan van Bildt.

De horizontale verdeling, en zeker de lijn die er voor zorgt dat de nieuwe volumes niet te dicht bij de bestaande bouwblokken komt, 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 kunnen zijn

met een kroonlijsthoogte van 4 m maar er zullen wel functies op de daken kunnen. Zo 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.

Met deze manier van werken, schrappen van de verticale onderverdeling en behoud de horizontale, kan ook worden verder gebouwd op het reeds bestaande juridische kader met 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 wordt 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 geen noemenswaardige impact zal hebben op de nieuwe bebouwing binnen het RUP en deze op heden best nog vrij wordt 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 envelop waarbinnen de nieuwe volumes kunnen worden voorzien.





Gezien het RUP een visie voor een langere termijn opstelt nemen we afstand van het Masterplan opgemaakt door Bildt. Wel nemen we reeds de verschillende ingrepen en gebouwen in rekening zoals reeds aangevraagd in een omgevingsaanvraag.

Daarnaast moeten, ten opzichte van het masterplan van Bildt, nog wat bijkomende inzichten worden verwerkt. Het schema hiernaast toont wat in de nabije toekomst zal worden gerealiseerd in kader van het

masterplan en welke ruimte nog niet zal worden aangesneden.

Eén van de architecturaal minder geslaagde zijden van de stationsomgeving is de zijde langs het spoor waar de kavels, zeker voor de eerste twee, werden toe gebouwd tot een muur die de horizon volledig af sluit in de vorm van een verzameling van gealigneerde iconische gebouwen. Een herhaling hiervan kan geen sprake zijn. Zo ook niet aan de voorzijde. Het masterplan toont een lange gevel langs de Chantrellstraat om het parkeergebouw in te kleden.

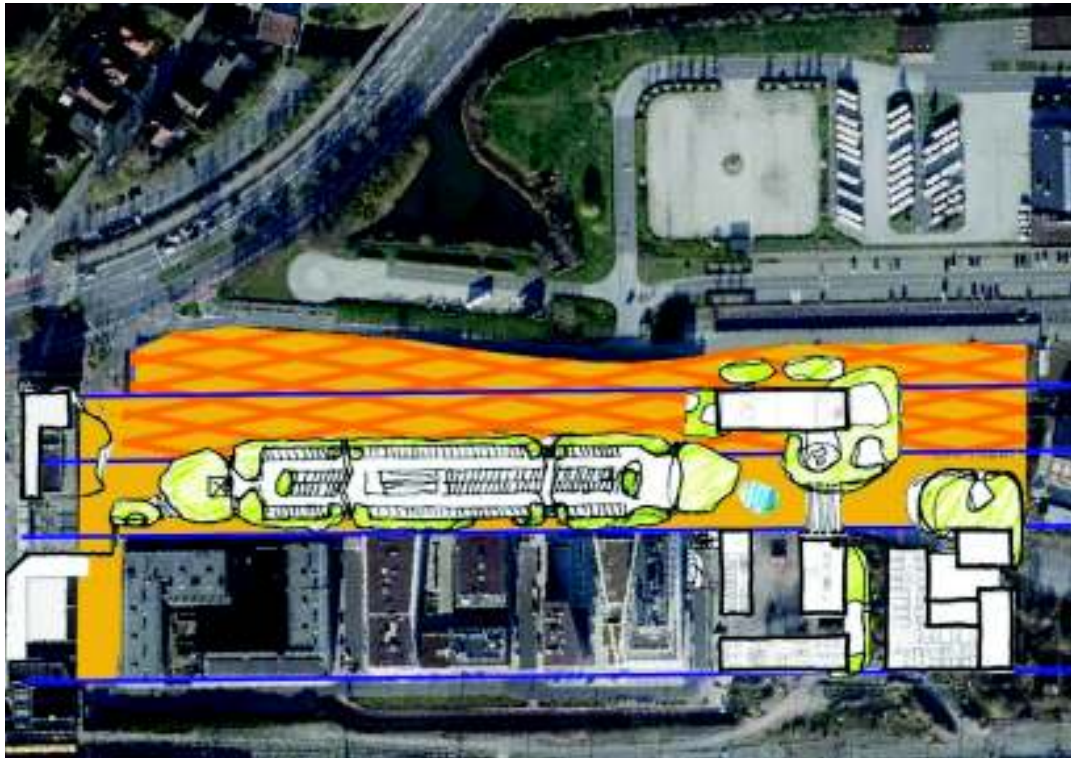
Het kan geenszins de bedoeling zijn dat er ook aan de voorzijde een buffer van volumes langs de R30 wordt gecreëerd. Het masterplan van Bildt stelt nu een volume van 135 m voor, dit om het parkeergebouw in te kleden.

Er moeten voldoende openingen of architecturale accenten worden behouden naar het landschap van het hinterland maar ook naar de stationsomgeving zelf. Dit zal worden geconcipieerd door doorzichten of maar ook door het terug trekken volumes en spelen met bouwhoogtes.

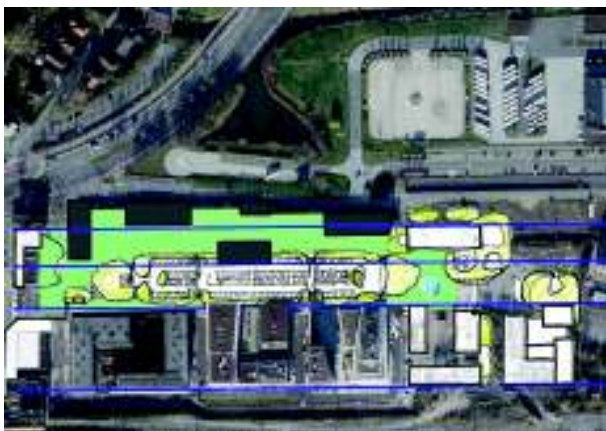
Net zoals in het masterplan kan dit als een coherent stedenbouwkundig en architecturaal geheel worden uitgewerkt. minder storend zijn voor het nabijgelegen historische centrum dan een. Vooral het gealigneerde, ingegeven door het BPA, zorg voor een verarming aan architecturale kwaliteit.

In het nieuwe plan moet de visuele permeabiliteit/doordringbaarheid tussen het hinterland dat achter de betrokken zone ligt en het historische centrum voldoende worden verzekerd, hetgeen eveneens geldt voor de architecturale kwaliteit van de toekomstige gebouwen.

Om de nieuwe voorgevel van het parkeergebouw optimaal vorm te kunnen geven en deel te laten uitmaken van de volledige stedelijke context zullen ook ingrepen aan het parkeergebouw moeten gebeuren. Het masterplan van Neutelings-Riedijk ging hier zeer ver in. Gelet op de bestaande toestand en de evolutie in de omgeving van het station is het op heden niet meer mogelijk om de toen voorgestelde constructieve ingrepen door te voeren. Dit neemt niet weg dat er wel 'kleinere' kunnen gebeuren. Constructief en technisch moet het zeker mogelijk zijn om de eerste beuken vanaf de Chantrellstraat af te breken. In deze zone kunnen nieuw volumes worden opgetrokken om de gewenste gevel te realiseren.



In het ontwerp onderzoek zal initieel de bestaande mogelijke bebouwbare oppervlakte van 10600 m² (over 1 of 2 bouwlagen) worden aangehouden.



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

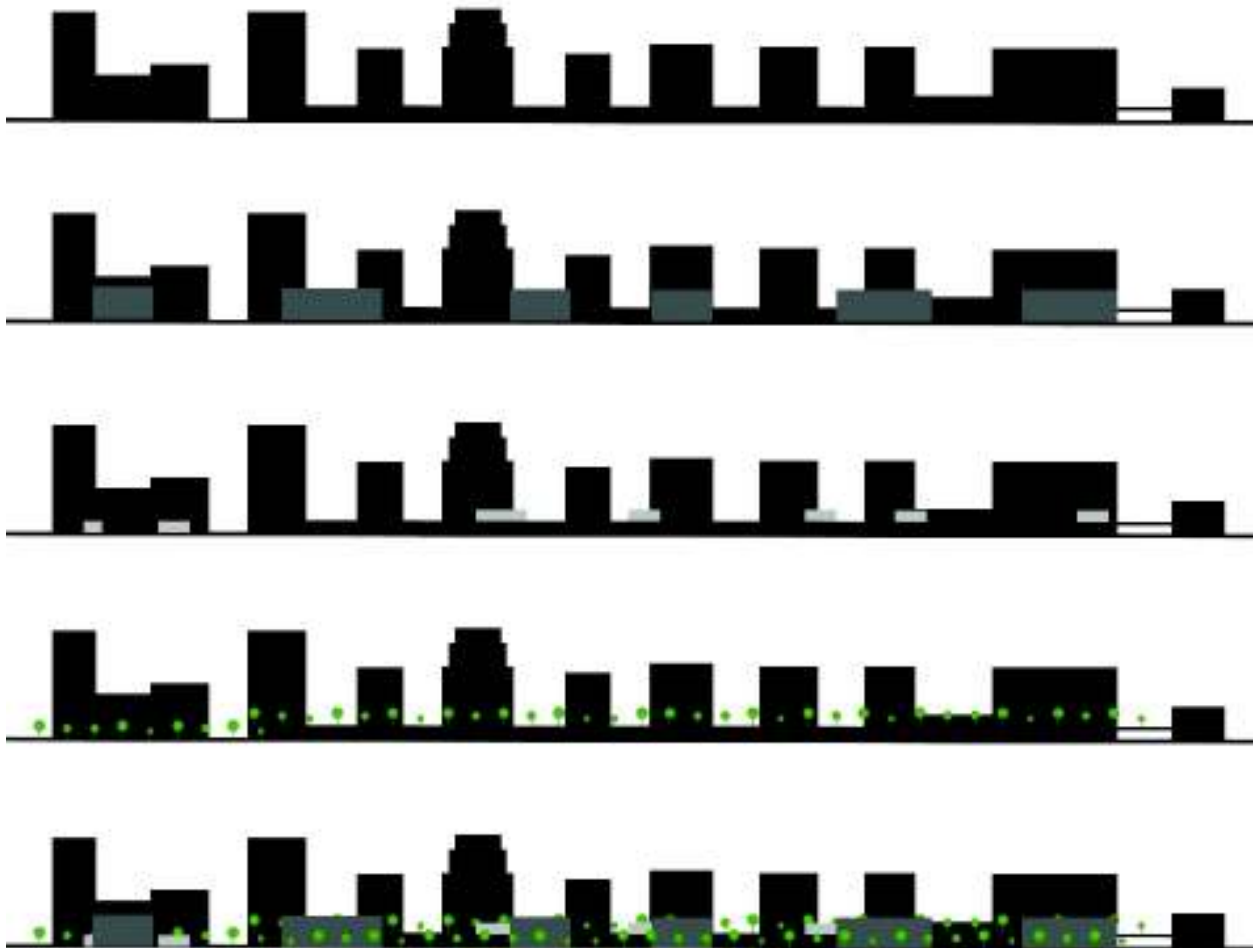
Door de flexibiliteit kunnen de grotere gebouwen worden voorzien van één of meerdere functies. De vrijheid in oriëntatie kan er toe bijdragen de publieke ruimte betere en meer optimaal te betrekken bij de bebouwing. Er kan een wandeling doorheen de site worden gecreëerd met interessante en aantrekkelijke 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 groter volumes. Deze zullen wel een kleinere footprint krijgen. Het is niet de intentie om in deze volumes meerdere functies samen te brengen al sluiten dit in deze fase nog niet uit. De kleinere volumes kunnen over het volledige parkeerdek worden ingeplant. Dit zal ook toedragen tot de



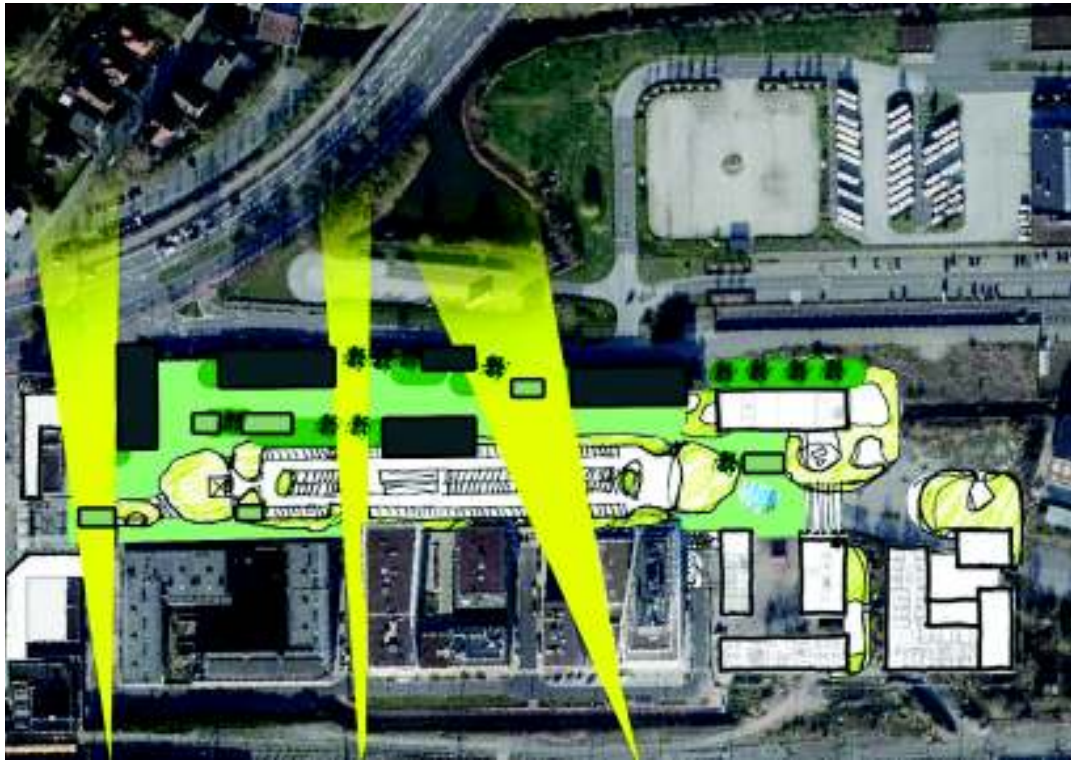
coulisse werking. Een coulisse werking kan je vergelijken met het kijkdooseffect of de opbouw van een decor in het theater. Door verschillende objecten als lagen boven of achter elkaar te stapelen. Door een gelaagdheid te creëren zullen de bestaande volumes van 40 m hoog niet meer als vrijstaande, hoge iconische gebouwen worden gezien. De volumes zullen niet meer vrijstaande zijn maar meer worden opgenomen in de stedelijke context. De coulissewerking kan worden bereikt door het voorzien van volumes en groen.



De coulissewerking zal ook op verschillende schalen moeten worden bekeken. Zowel op de site zelf maar ook bredere, in kader van de zichtlijnen.

Om deze coulissewerking ook van op de nieuw gecreëerd publieke ruimte op +1 te versterken kunnen kleinere paviljoenen worden geplaatst. De paviljoenen zullen beperkt zijn in bouwhoogte maar kunnen overal binnen de publieke ruimte worden voorzien. De functies die er aan zullen worden gekoppeld zullen bijdragen tot de levendigheid van de publieke ruimte op +1.

Kleinere paviljoenen zullen de zichten van en naar de Brugse binnenstad anderzijds niet verstoren.



Zoals eerder meegenomen geeft een RUP een visie weer op langere termijn. In eerste instantie werd rekening gehouden met de reeds lopende Omgevingsaanvraag waarbij een deel van het parkeerdek nog zal worden ingenomen als parking. Wat als men in de toekomst



inderdaad meer en meer zal inzetten op het STOP-principe en er minder parkeerplaatsen zullen nodig zijn. Het dek zou kunnen worden getransformeerd tot een volledig nieuw maaiveld waarbij de grotere parking wordt opgesplitst in kleinere parkeerhavens. Deze parkeerhavens kunnen nog voorzien in een eerste parkeernood voor de functies op de verdieping maar zullen zeker geen overaanbod creëren. Op die manier zal het parkeerdek nog stedelijke worden en bijdragen tot een kwalitatieve en

aangename leefomgeving.

Binnen het plancontour en de rechtstreeks mee in ruimtelijke relatie zijn de nog te realiseren kavel 5 A en het kopgebouw aan het stationsplein de Carrefour Express is in onder gebracht. Beide zones werken als een soort boekensteun ten opzichte van elkaar. De relatie, met daarbij ook de bestemmingen, hoogtes en architectuur, moeten onderling worden afgestemd en onderzocht.

Er is reeds een kopgebouw aan het stationsplein gerealiseerd maar laat, in perspectief van bijkomende ontwikkelingen in de stationsomgeving, te wensen over. Vandaag heeft het stationsgebouw een formele ontvangst in het centrum van het gebouw. De verbinding echter onder de sporen ligt helemaal links in het gebouw en dus decentraal. Momenteel is deze directe ingang ondergewaardeerd in de beeldvorming en komt men buiten aan de

supermarkt in een bedenkelijke setting. Enkel al om deze reden is het nodig om de toegang tot de verbinding onder de sporen een nieuw front te geven. Een nieuw gebouw kan een zowel toegang tot het stationsplein als tot het hoger gelegen Nieuw Brugge voorzien, al dan niet geregeld met liften en roltrappen. Deze nieuwe bebouwing 'verstopt' tegelijk de ontwikkelingen op kavel 1. Uiteraard zal er in de architecturale uitwerking van dit nieuwe gebouw moeten worden over gewaakt dat er geen strijd en concurrentie wordt aangaan met het monument dat het stationsgebouw is.

Op kavel 5 moet het verhoogde dek terug op maaiveldniveau landen doormiddel van een brede stedelijke trap. Op deze plek ontstaat een stedelijke ruimte van betekenis onder meer doordat dit het eindpunt is van de 'stedelijke' site, er achter ligt industrie gebied. Op kavel 5 A kan dan ook een markant gebouw komen om deze ruimte af te maken en om dit nieuwe stadsdeel in te zetten met een belangrijke publieke ruimte.

In verband met de hoogte zal verder onderzoek moeten gebeuren in een volgende fase. Wat in elk geval duidelijk is, is dat dit een markant gebouw moet worden voor de stad Brugge. Een markant gebouw wil zeggen een betekenisvol gebouw, met belang voor de stad. Dit betekent niet per definitie een spectaculair gebouw of een pronkerig gebouw, niet per definitie een landmark, maar een gebouw dat zich onderscheid in integriteit.

Ook als punt voor verder zuidelijke toekomstige ontwikkelingen. Samen met de Brugeoise site moet een opening worden gelaten om in de toekomst eventueel een bijkomende zuidelijke ontwikkeling van Brugge te voorzien, of dit toch ten minste voor de Brugeoise site zelf. Hieraan gekoppeld zijn de ontwikkelingen rond de nieuwe Steenbrugge brug en de realisatie van het recreatieve Lappersfortpark.

De stationsomgeving moet dus worden gezien als het volledige zuidelijk deel van Brugge dat wordt gedomineerd door het project 'Nieuw Brugge' en het industrieterrein Ten Briele, en zit opgespannen tussen de spoorlijn Brugge-Gent, de Sint-Michielsestraat, de Steenbruggebrug, de Vaartdijkstraat en de R30. Dit 'markante gebouw' is het scharnierpunt in het geheel en ook de sleutel tot een stedenbouwkundige ontwikkeling.



8.2.2. Mobiliteit

De stationsomgeving van Brugge met daarbij ook het plangebied is de belangrijkste mobiliteitshub in Brugge. Dit impliceert een grote mix aan voorzieningen (trein/bus station, winkels, stadadministratie, parking,...), met een sterke interactie tussen verschillende vervoersmodi als gevolg. Het station zelf maakt geen deel uit van het plangebied, de stationsparking wel. Deze heeft een rechtstreekse ontsluiting naar de ring van Brugge (R30) en de Bevrijdingslaan om zo tot de Expresweg te komen.

Aangezien het hier een stationsomgeving betreft met een grote interactie tussen zwakke weggebruikers (hoge intensiteiten) en gemotoriseerd verkeer (hoge intensiteiten) is verkeersveiligheid een belangrijk gegeven.

De inrichting van de wegenis en het openbaar domein zal kwalitatief en veilig moeten gebeuren. Waar mogelijk moeten conflictsituaties en interactie tussen gemotoriseerd verkeer en de zwakke weggebruiker er uit worden gehaald.

Het mobiliteitsaspect, en al zeker voor het gemotoriseerd verkeer, zal in een latere fase (scopingnota) dieper en breder kunnen worden onderzocht. Om dit onderzoek correct te doen moet het programma en de mogelijke volumes concreter worden bepaald.

Wel kan reeds worden meegenomen dat doorheen de verschillende windrichtingen in de visie nieuwe voet- en fietsbruggen moeten worden aangelegd. Als Brugge wenst in te zetten op de zwakke weggebruiker zijn er vandaag nog niet voldoende, comfortabele en vooral veilige verbindingen.

8.2.2.1. Bijkomende verbindingen

Door een netwerk aan trage wegen en 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. Door deze ingrepen worden de wijken terug als één woongeheel ervaren, ondanks de doorsnijding van de spoorweg, de Baron Ruzettelaan en het kanaal. De verschillende schaalniveaus van bereikbaarheid zorgen ervoor dat het gebied zijn historisch belangrijke economische functie kan aanvullen met educatieve kruisbestuivingen. Om deze verbindingen te realiseren is nog verder onderzoek nodig. De Brugse fietsring FR30, in het kader van het Europese Handshake-project, geeft hier reeds een aanzet toe.

De belangrijkste verbinding is toch deze van de ruime stationsomgeving richting de Brugse binnenstad. Dit is net een minder vlotte verbinding tussen het projectgebied en de binnenstad. Voetgangers moeten de drukke ringweg (R30) oversteken via een lichtengeregeld kruispunt (witte onderbroken lijnen). Dit heeft relatief lange wachttijden voor voetgangers als gevolg. De overstekende voetgangers zitten ook in deelconflict met links afslaand gemotoriseerd verkeer. Deze verbinding werd reeds meegenomen in het onderzoek/visieplan van AWV/MOW voor de ring R30 alsook in de eerste visievorming van de stad voor 'Brugge Zuid. Hoewel de oversteek officieel geen 'zwart punt' is kan toch geoordeeld worden dat de oversteek verkeersonveilig is en dat er problemen zijn met de doorstroming.

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 volledige grondgebied, dit gekoppeld aan fietssnelwegen voor woon-werkverkeer.

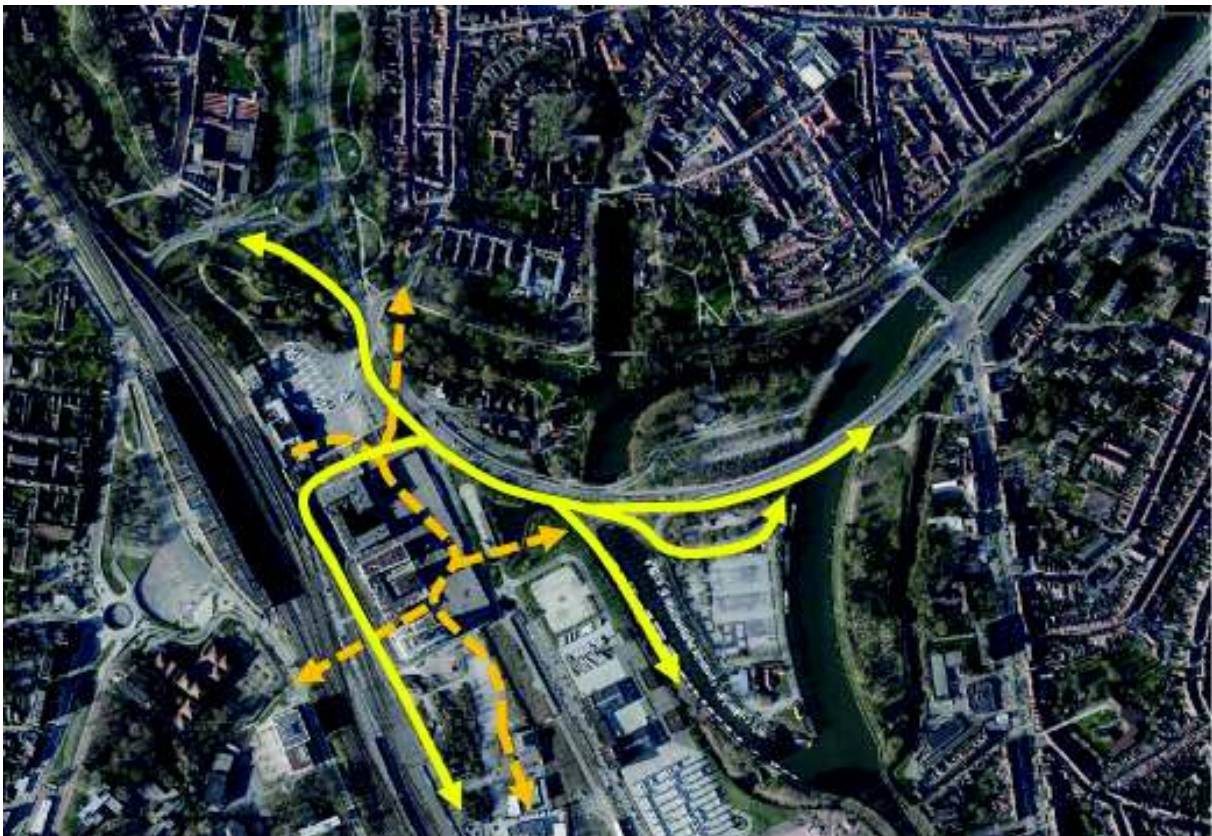


Een mooi voorbeeld hiervan is de havenring te Kopenhagen. De nieuwe Havenring ('Havneringen') in Kopenhagen is een avonturenroute van 13 kilometer lengte dat zich rond de havens van de Deense hoofdstad uitstrekt en drie speciale fietsbruggen telt. Het parcours is een 'groene' wandel- en fietsroute en moet vooral fietsers, joggers en wandelaars aantrekken. Deze fietsroute zou ook langs de oude spoorwegbedding kunnen lopen

binnen het RUP Vaartdijkstraat waar het avontuurlijk sportpark moet komen. Hier zou dan de verbinding met de Sint-Michielslaan kunnen gemaakt worden aan de ene kant en aan de andere kant met de nieuwe fietsbrug aan Steenbrugge.

Zoals we voor ogen hebben voor het sportpark Lappersfort kunnen ook de vesten en in het verlengde alle parken verder worden uitgebouwd.

Rondom Brugge ligt een kraal van kleinen en parken die aaneengerijgt kunnen worden als één groot park. Telkens met eigen karakters en belevingen zoals met speeltuinen, petanquebanen, boomgaarden en moestuinen, pluktuinen, ecologische zone (bijen, imker) wilde kruidentuin, hondenloopweide, bbq, etc



9. Visie – concreet te onderzoeken

Tijdens de participatiemomenten zullen naast de input vanuit de burger ook verschillende workshops plaats vinden.

Op sommige vlakken is het RUP op dit moment nog niet voldoende uitgewerkt. Wel wordt voor de meeste punten reeds een aanzet gedaan.

Om deze reden achten we het opportuun om een kwaliteitskamer op te richten. Dit omdat we van mening zijn dat het nodige onderzoek ten gronde moet gebeuren maar ook op aangeven van de ECU. Het afzonderlijk onderzoekstraject moet worden opgestart om volgende elementen nog te verfijnen.

- De mogelijke bouwhoogtes op de A-kavels
- De exacte locatie van de te nemen zichtlijnen
- De coulisse werking (zowel de stedelijke en groene coulisse werking)
- Invulling en architectuur van het markant gebouw op 5A en kopgebouw aan het stationsplein
- De functies
- Mobiliteit en verbindingen