

Brugge, 18 april 1996

PERSNOTA HERAANLEG STATIONSPLEIN

\* EEN GEZAMENLIJK PROJECT VAN DE NMBS, DE LIJN EN HET BRUGSE STADSBESTUUR.

Bij de heraanleg zijn drie partners betrokken. Zij hebben samen constructief overleg gepleegd over hoe het vernieuwde stationsplein er zou moeten uitzien.

Bij de onderhandelingen werd aandacht besteed aan functionaliteit en esthetiek van het plein.

Daarbij werd het comfort van de verschillende stationsgebruikers voor ogen gehouden : het station is immers niet alleen een centralisatiepunt op weg naar tal van bestemmingen, maar ook de overstapplaats voor voetgangers, fietsers, taxigebruikers, autobestuurders en busreizigers.

In die zin wordt het fraai ogende plein een aangename ontmoetingsplaats voor zij die er even willen vertoeven.

Eigenaar van het Stationsplein en opdrachtgevend bestuur is de NMBS. De kosten van de heraanleg (70 miljoen) worden verdeeld onder de drie betrokken partijen.

De stadsbussen komen achter elkaar te staan op de buitenste zijde van het busstation, de streekbussen in de bushaven in het midden van het busstation.

Er komt een verzorgde halte-accomodatie aan het busstation : een afgesloten en afgedekte schuilruimte en een informatiekantoor met tickettenverkoop.???

Er is een gebundelde, met verkeerslichten geregelde in- en uitrit vanaf de ring naar het busstation. Dit maakt een directe en vlotte aansluiting op de ring mogelijk.

Tussen het busstation en het plein is een fysische en visuele barrière voorzien, gevormd door groen en zitbanken.

#### DE ZONE VOOR HET AUTOVERKEER

Langparkeerders kunnen (gratis) terecht in het parkeergebouw aan het station.

De zone voor kort parkeren ligt tegenaan de ring en duidelijk in het zicht.

Voor het afzetten en ophalen van reizigers is er de kiss- and ride zone : autobestuurders krijgen hier net de tijd voor een begroetings- of afscheidszoen alvorens de passagier zijn/haar weg verder zet.

Er komt een vlotte verbinding tussen de kiss- and ride zone en de zone voor het kortparkeren. De uitrit wordt met verkeerslichten geregeld.

Wie de zone voor het kortparkeren verlaat kan via de gaanderij (zie voetgangerszone) het stationsgebouw bereiken.

#### DE ZONE VOOR DE POST

De post behoudt dezelfde lokatie

De postvoertuigen parkeren vóór het postgebouw en bereiken dit gebouw via de toegang tot het busstation

#### DE ZONE VOOR DE TAXI'S

De taxi's krijgen een plaats aan de rand van het busstation.

**\* DE TIMING : KLAAR VOOR DE ZOMER VAN 1997**

De werken worden, na goedkeuring door de gemeenteraad, aangevat in september 1996

Het einde van de werken is voorzien voor juni 1997.

**\* HET DOEL : COMFORT VOOR DE REIZIGER EN HERWAARDERING VAN DE STATIONSBUURT**

Naast het bieden van comfort aan de reizigers en gebruikers van het station is het de bedoeling de stationsbuurt een aantrekkelijk uitzicht te geven.

Het stationsplein moet een uitnodigende zone worden waar de stationsgebruiker niet wordt overvallen door chaotische drukte, maar integendeel een moment van rust ervaart tussen twee bestemmingen door. Efficiëntie en overzichtelijkheid moeten van het project afstralen terwijl groen en het aanbrengen van zitplaatsen voor een vriendelijke sfeer zorgen.

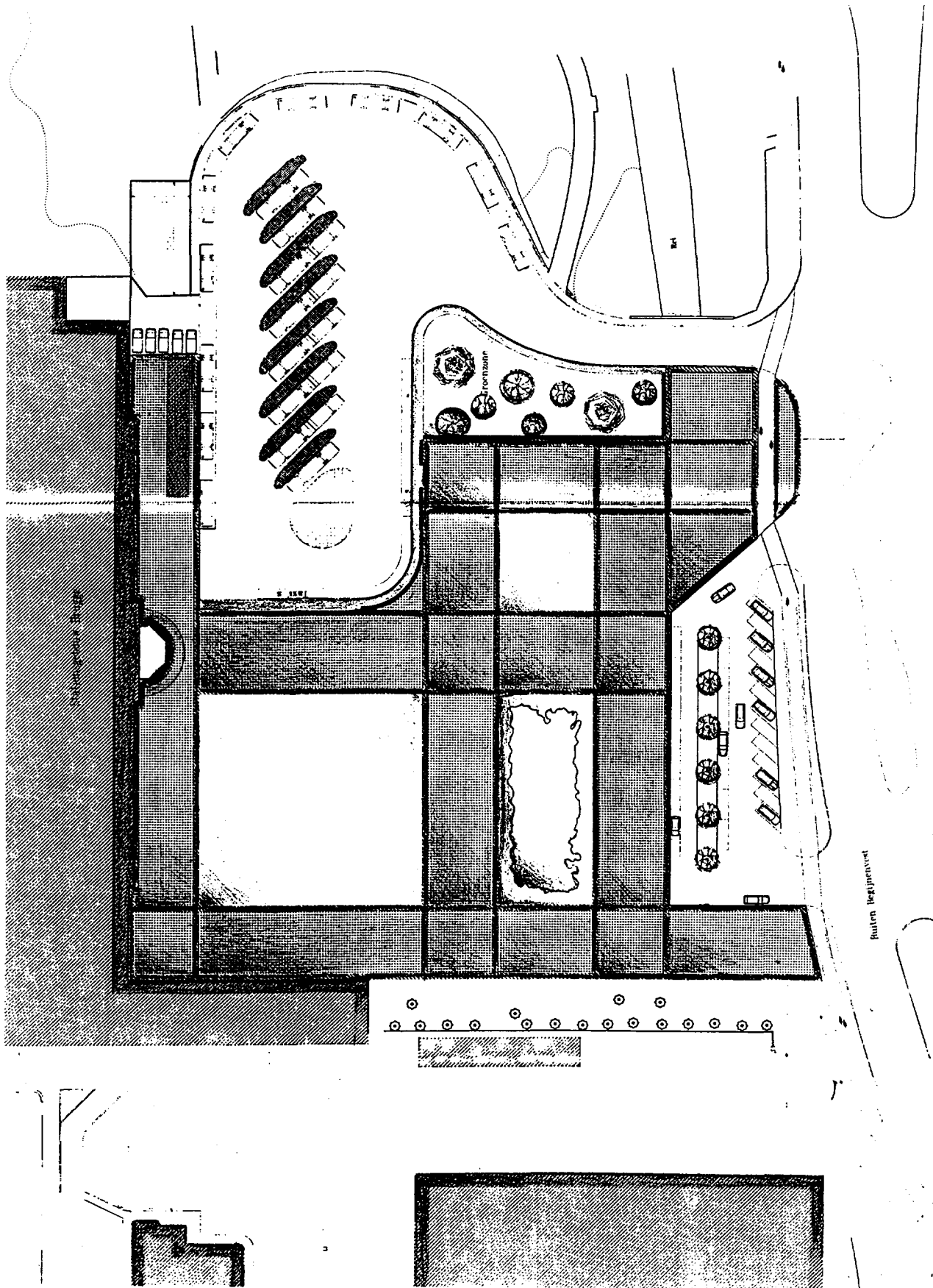
De zone in het midden van het plein wordt nog ingevuld door het stadsbestuur : een mooie sculptuur is daarbij één van de mogelijkheden.

Het stationsgebouw, dat ook nu reeds de gave, zuivere en functionele stijl van de Nieuwe Zakelijkheid uitstraalt, zal veel meer tot zijn recht komen gezien vanaf de ring.

Er komt een nieuwe ingang met luifel, passend in de architecturale stijl van het gebouw.

Na de heraanleg zal de stationsbuurt heel wat aan uitstraling gewonnen hebben : het zal een toegangspoort worden die een mooie stad als Brugge waardig is...

zwart-wit-foto





# Stad Brugge

DE BURGEMEESTER

Patrick Moenaert

Brugge, 18 april 1996

## Heraanleg van het stationsplein Brugge

Geacht Gedelegeerd Bestuurder van de NMBS, geachte heer directeur van De Lijn West-Vlaanderen, mijnheer de schepen, Dames en heren,

Eerst en vooral wil ik u allen van harte welkom heten in Brugge, op deze persconferentie en op deze lokatie. De plaats waar wij vandaag samenkomen zal binnenkort een nieuw en fris gelaat krijgen en dat is voor vele mensen van groot belang. Immers, een stationsplein is een plein dat gonst van bedrijvigheid: het is het plein waar tal van mensen, tijdens de week onderweg naar het werk, bij het uit-, in- en overstappen, mee in aanraking komen. Het plein ook waar treinreizigers in vakantiestemming "landen", dus het eerste stukje Brugge dat zij te zien krijgen - en, om het met Oscar Wilde te zeggen: "you never get a second chance to make a first impression."

Wanneer de heraanleg van dit plein voltooid is zal de eerste kennismaking ook meteen al een weergave zijn van het verkeersbeleid van de stad Brugge. Het station is de plaats bij uitstek waar verschillende soorten van deelnemers aan het verkeer samenkomen: het is een centralisatiepunt voor voetgangers, fietsers, taxigebruikers, busreizigers en autobestuurders op weg naar tal van bestemmingen.

In die zin is het stationsplein een ideaal staal van wat wij in de binnenstad nastreven: het harmonieus naast elkaar gaan van de verschillende types verkeersgebruikers. Daarbij wordt het gebruik van het openbaar vervoer gestimuleerd. Het autoverkeer blijft mogelijk maar wordt niet aangemoedigd en de zogenaamde zwakke weggebruiker krijgt noodzakelijke faciliteiten om op een veilige en comfortabele manier aan de verkeersstroom te kunnen deelnemen. Voetgangers en fietsers krijgen dan ook veel aandacht bij de heraanleg van het plein: een belangrijk deel van het plein wordt voetgangerszone en er komen tussen het heraangelegde plein en het parkeergebouw maar liefst 1600 fietsstalplaatsen. Deze zullen overdekt zijn zodat het stalen ros tegen weer en wind beschut is. Ook zullen zij, in het kader van de diefstalpreventie, voor een groot deel bewaakt zijn. Naar analogie met wat in de binnenstad gebeurt wordt de auto bij voorkeur aan de rand geparkeerd - in dit geval is dat zeer dichtbij: het gratis parkeergebouw ligt immers voor de hand.

Voor kortparkeren is er een aparte zone tegenaan de ring en wie een passagier afzet of afhaalt doet dit op de "Kiss and ride"-zone. Taxi's krijgen een plaats aan de rand van het busstation.

Speciale aandacht gaat ook weer uit naar de zone voor het openbaar vervoer: ook hier heeft het station immers een voorbeeldfunctie: de optie van het stadsbestuur om het openbaar vervoer in de binnenstad als alternatief voor de wagen te promoten is u welbekend: een zeer vlotte samenwerking met De Lijn heeft al tot tal van interessante gezamenlijke sensibiliseringsacties geleid die hun effect niet missen. Door het aanbieden van speciale tarieven konden de voorbije jaren verschillende doelgroepen van gebruikers met het openbaar vervoer kennismaken. De bussen van De Lijn zijn inmiddels een vertrouwd beeld in de stad geworden: de gebruiks-vriendelijkheid ervan wordt nog vergroot door het uitbreiden van het aantal schuilhuisjes in de binnenstad en natuurlijk was ook precies dit gebruikscomfort voor busreizigers één van de prioriteiten bij de heraanleg van het plein.

Dames en heren, naast het functionele aspect - dat bestaat uit het in goede banen leiden van een toch wel drukke verkeersstroom met verscheidene participanten - speelde ook een esthetische bekommernis mee bij het realiseren van de plannen.

De stationsbuurt is inderdaad aan opwaardering toe: de mogelijkheden zijn er om van het stationsplein een aantrekkelijk gegeven te maken: een efficiënt ingerichte, maar ook een mooie lokatie. Daarom worden ook mooie materialen gebruikt en wordt aandacht besteed aan het meer in vedette plaatsen van het stationsgebouw. Ook komt er een zone die nog door het stadsbestuur dient ingevuld te worden - een sculptuur of een ander kunstwerk horen tot de mogelijkheden.

Naast het stationsplein en erop aansluitend komt dan het grootschalig project "Eurostation" dat plaats zal bieden aan onder meer kantoorruimtes en een infobureau. De onderhandelingen over de preciese invulling zijn volop bezig en u krijgt daar ten gepaste tijde ook tekst en uitleg bij.

Ook de achterzijde, kant St.-Michiels, van het station wordt aangepakt; daarvoor werkt de NMBS momenteel voorstellen uit. Bij de herinrichting van de achterzijde zijn de aandachtspunten een bergplaats voor bromfietsen en moto's en een optimale schikking van de stalplaatsen voor een 700-tal fietsen. Ook aan een vlotte doorstroming van de voetgangers op het voetpad en het autoverkeer in de kiss-and-ride-zone daar wordt gedokterd.

Beste aanwezigen, de stationsbuurt en dit plein moeten een uitnodigend karakter weerspiegelen, een gastvrije indruk nalaten - tenslotte is het de toegangspoort naar de toch wel unieke stad die Brugge is...

Graag geef ik zo dadelijk het woord aan de andere partners in dit project: elk met onze eigen invalshoek zijn wij een klein jaar geleden rond de tafel gaan zitten. Iedere partner had het beste voor met deze belangrijke lokatie, maar het spreekt vanzelf dat er diverse scenario's mogelijk waren en dat verschillende partijen ook verschillende ideeën impliceren. Het stemt mij blij te mogen stellen dat de inbreng van deze ideeën voor elk van ons verrijkend is geweest en dat het regelmatig overleg dat sinds augustus 1995 heeft plaatsgevonden een vruchtbaar overleg is gebleken - het mooiste bewijs daarvan ziet u hier nu aan deze panelen en binnenkort op het plein hier achter ons...

Uw Burgemeester,

Patrick MOENAERT.

## De stationsomgeving van Brugge meerwaarde door de wil tot samenwerking

---

In 1996 zal de NMBS 1,3 miljard frank investeren in onthaal. Dat is meer dan vorige jaren. Dat budget zal worden aangewend voor realisaties in de stationsgebouwen zelf, zoals extra signaletica, geluidsinstallaties, zitbanken, maar ook voor de inrichting van de ruimte rond de stations. We zijn immers al langer overtuigd van het belang van "de weg naar het station", de campagne die de Koning Boudewijstichting in 1990 er speciaal voor opzette.

In een station doe je als aankomende reiziger een eerste indruk op van een stad of gemeente. Eens buiten het station moet de ruimte zich gemakkelijk laten lezen. Omgekeerd mag de weg naar het station ook niet op een hindernissenparcours lijken. Er moeten goede overstapfaciliteiten tussen bus/tram of auto en trein bestaan. Voetgangers en fietsers mogen zich niet door het andere verkeer in de hoek gedruimd voelen. De auto moet een gepaste plaats krijgen in de verkeersafwikkeling, maar ook niet meer.

De wil om hieraan te werken is uitdrukkelijk aanwezig bij de NMBS. Gelukkig mogen de stationsomgevingen zich ook bij de logische partners, in de eerste plaats de plaatselijke overheden en de andere vervoersmaatschappijen, in een hernieuwde belangstelling verheugen.

Het is inderdaad duidelijk dat iedereen, ook reizigers, handelaars en omwonenden, baat vinden bij de herwaardering van de stations en hun omgeving. Naast het aspect van elementaire klantvriendelijkheid, zijn er talrijke economische en maatschappelijke voordelen.

Een doordachte inrichting van een stationsplein heeft tot gevolg dat men er zich veilig voelt en zich gemakkelijk kan oriënteren. Het overstappen naar stads- en streekvervoer moet vlot kunnen verlopen. Als die aansluitingen niet voor de hand liggen, gaan er veel gebruiksmogelijkheden voor het gemeenschappelijk vervoer verloren. De gebruiker van dit soort vervoer moet voorrang krijgen. Parkeerruimte voor auto's aan het station is noodzakelijk maar mag niet ten koste gaan van de andere gebruikers.

Niet zelden beschikt de NMBS ook over ongebruikte terreinen die een nieuwe invulling kunnen krijgen. Verdichting van de ruimte kan de kern rond het station stimuleren. De NMBS-dochter Eurostation werd speciaal in het leven geroepen voor het zoeken naar mogelijkheden en het valoriseren van het bestaande "kapitaal" aan NMBS-gronden. In Brugge is er zeker een belangrijke taak voor haar weggelegd.

In Brugge kon en kan duidelijk in een gunstig klimaat worden gewerkt aan de herwaardering van de stationsomgeving. Omdat ook de stad en De Lijn er geloven in de voordelen. De NMBS verheugt zich dat ook anderen het belang onderschrijven van de omgeving van het station. De samenwerking geeft immers een meerwaarde voor iedere partner.

## **HERAANLEG STATIONSPLEIN**

**Toelichting door de heer Luc DE MAN, Directeur De Lijn entiteit West-Vlaanderen.**

**Brugge, 18 april 1996**

Geachte genodigden,

Op mijn beurt wil ik in naam van de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn het belang van de heraanleg van het Stationsplein van Brugge benadrukken. In de gemeenschappelijke nota die u in de persmap kan vinden wordt de heraanleg van het plein op zichzelf zeer grondig en duidelijk beschreven.

Toch even kort enkele specifieke aspecten :

Vooreerst zal dit project voor De Lijn een gevoelige kwaliteitsverbetering met zich meebrengen.

U weet, 4 jaar geleden op 29 maart 1992, deed De Lijn hier in Brugge een forse investering om de kwaliteit te verhogen.

Het stadsbussennet werd immers drastisch uitgebreid (meer en betere lijnen en bussen, informatie, promotie, opleiding personeel e.d) hetgeen aanleiding gaf tot een stijging van 50 % van ons cliënteel. Alleen al op de stadsbussen worden dagelijks nagenoeg 10.000 reizigers vervoerd, daarbij komen bovendien nog enkele duizenden reizigers met de streeklijnen die aan het station of aan 't Zand hun eindpunt hebben.

Investeren kost geld; deze uitbreiding van het stadsbussennet veroorzaakt voor De Lijn jaarlijks 90 miljoen extra exploitatiekosten, kosten die De Lijn voortdurend tracht te rentabiliseren.

De kwaliteitsverbetering die voortvloeit uit de voorziene nieuwe inrichting van de zone voor de bussen, zal hierbij zeker een belangrijke bijdrage leveren : stadsbussen en streekbussen zullen in het nieuwe project niet langer gescheiden zijn, maar wel beter geïntegreerd tot één geheel, hetgeen ten goede komt aan de eventuele overstappers.

Het gaat immers over een gans pak bewegingen : de 15 stadslijnen en de 14 streeklijnen zorgen dagelijks voor respectievelijk niet minder dan 670 toekomstige stadsbusritten en evenveel vertrekkende, 164 toekomstige streekbusritten en evenveel vertrekkende.

De ligging, de voorziene faciliteiten op gebied van schuilruimte, informatie en verkoop garanderen aldus tevens een hogere service.



Bovendien kan door de voorziene kwaliteitsverbetering het belang van De Lijn voor de treinreizigers nog verhogen. Nu reeds maken vele treinreizigers voor hun voor- of na-transport gebruik van De Lijn; afhankelijk van station tot station kan dit aandeel oplopen tot 10 à 40 % van de op- of afstappende treinreizigers. Een betere service voor de aansluitende bussen op de treinen betekent meer busreizigers naar het station en wellicht aldus meer treinreizigers dankzij De Lijn.

Evenzeer wil ik vandaag wijzen op de positieve invloed die de heraanleg van het stationsplein kan hebben op het gebruik van het recente parkeergebouw aan het station. De herschikking kan immers een gemakkelijke loopgang en signalisatie voor de geïnteresseerden met zich meebrengen zodat het nieuwe stationsplein nog meer een strategisch knooppunt wordt in het kader van de bereikbaarheid en de leefbaarheid van Brugge; naast de treinreizigers en reizigers op de streekbussen van De Lijn kunnen ook de automobilisten hier gebruik maken van de service geboden door de stadsbussen van De Lijn : om de 2 à 3 minuten is er een verbindingen met de markt en dus met het centrum van Brugge en dit aan zeer gunstige promotionele tarieven.

Dames en Heren, Brugge was met de invoering van het verkeerscirculatieplan in 1992 een stap vóór in België op gebied van aanpak van verkeersproblematiek, ik ben ervan overtuigd dat de voorziene heraanleg van het stationsplein daar een extra bijdrage zal aan leveren.