



Vlaanderen
is erfgoed



Beschermingsdossier

Tramhokje “Breedene Hippodrome” in Bredene

Monument

Agentschap
Onroerend
Erfgoed

Beschermingsdossier:

Tramhokje "Breedene Hippodrome", Breedene, Koninklijke Baan zonder
nummer – monument

INHOUDELIJK DOSSIER

Dossiernummer: 4.001/35002/101.1

Pol Vanneste

10/08/2023

INHOUDSTAFEL

1.	Beschrijvend gedeelte	4
1.1.	Situering	4
1.2.	Historisch overzicht	4
1.3.	Beschrijving met inbegrip van de erfgoedelementen en erfgoedkenmerken.....	7
1.4.	Fysieke toestand van het onroerend goed	8
2.	Evaluerend gedeelte	9
2.1.	Evaluatie van de erfgoedwaarden	9
2.2.	Motivering van het type bescherming.....	10
2.3.	Motivering van de afbakening van de bescherming	10
2.4.	Juridische toestand.....	10
2.4.2.	Omgeving:.....	10
3.	Beheersvisie	11
3.1.	Beheersdoelstellingen voor het beschermd onroerend goed	11
3.2.	Bijzondere voorschriften voor het beschermd onroerend goed.....	11
3.3.	Toelatingsplichtige handelingen voor het beschermd onroerend goed	11
4.	Bronnen	12
5.	Bijlagen bij het inhoudelijk dossier	12
5.1.	Omgevingsplan	12
5.2.	Fotobijlage	12
5.3.	Documentatie	13

1. BESCHRIJVEND GEDEELTE

Het beschermingsvoorstel voor het tramhokje "Breedene Hippodrome" in Bredene komt er na een ad-hoc-aanvraag. Het dossier is opgenomen in de beschermingskalender voor 2023. De aanvraag kadert in het honderdjarig bestaan van het tramhokje in 2023. In Tussen de Lijnen, het tijdschrift van De Lijn, werd in maart 2023 het beschermingsvoorstel aangekondigd onder de titel "Dubbel feest in Bredene" (honderdste verjaardag van het tramhokje & bescherming).

1.1. Situering

Het tramhokje, zogenaamd "*Station Breedene Hippodrome*", is gelegen langs de Koninklijke Baan (zonder nummer) in Bredene, ter hoogte van het T-kruispunt met de Koerslaan. Hoewel het tramhokje officieel niet meer in gebruik is, vervult het nog steeds een bakenfunctie voor de tramlijn De Panne-Knokke of de kusttram. Ongeveer 15 meter naar het westen bouwde De Lijn een nieuw tramhokje. Wachten op de tram in het oude tramhokje is echter nog steeds mogelijk, hoewel zitbanken ontbreken.

1.2. Historisch overzicht

Erfgoed van de Buurtspoorwegen

Vergeleken met de trein vormt de tram een lichter spoorvoertuig, oorspronkelijk voor zowel personen als goederen. De tram rijdt ook op een lichtere bedding, meestal langs de weg of met sporen geïntegreerd in het wegdek. De energie voor dit openbaar vervoersnet werd, in opeenvolgende periodes, geleverd door paardenkracht (paardentram), stoom (stoomtram met dito locomotief), elektriciteit (elektrische tram gevoed via bovenleidingen) of diesel (dieseltram).

Tramlijnen vormden een over het hele land vertakt, fijnmazig vervoersnetwerk, dat tot het midden van de 20ste eeuw de kleinste dorpen bediende. Vandaag is dit netwerk enkel bewaard langs de kust (de kusttram) en in grote steden zoals Gent, Antwerpen en Brussel. Bovendien staat de tram enkel nog in voor personenvervoer.

Ontstaan en geschiedenis van de kusttram

De wet op de buurtspoorwegen van 1884 maakte de oprichting van de Nationale Maatschappij van de Buurtspoorwegen mogelijk. De staat financierde hierbij, samen met gemeentes en provinciebesturen, de aanleg en de exploitatie van tramlijnen door private maatschappijen. Als tweede tramlijn in België werd in 1885 het traject Oostende-Middelkerke aangelegd. In 1886 volgde de tramlijn Blankenberge-Oostende. Deze lijnen volgden grotendeels de bestaande wegen, doorheen de (vissers)dorpen achter de duinen. Door paarden getrokken diligences of postkoetsen takten vanaf de tramhaltes in de dorpen af naar de zich ontwikkelende badplaatsen. De stoomtramlijn Oostende-Blankenberge of de "*tramlijn der duinen*" vormde hier een gedeeltelijke uitzondering op: deze lijn startte ten zuiden van de Oostendse haven en spuikom en reed via Sas-Slijkens, door de velden, naar de dorpen Bredene en Klemskerke. Vanaf hier nam deze lijn echter een bocht naar de duinen om zo De Haan, een vissersgehucht van Klemskerke, en verder Wenduine en Blankenberge te bereiken.¹ In 1895-1897 werd de tramlijn Oostende-Middelkerke ont dubbeld door de aanleg van een elektrische tramlijn door de duinen. Deze tramlijn, in concessie gegeven aan een Engelse maatschappij, werd in 1903 verlengd tot Westende-Bad. Met deze kustlijn, die tot 1909 enkel in de zomer reed, kreeg de eigenlijk kusttram langs de badplaatsen definitief vorm.²

¹ Op dat moment bouwde men een eerste eenvoudig tramstation in hout, waarrond de badplaats zich zou ontwikkelen. INVENTARIS ONROEREND ERFGOED 2023: *Tramstation De Haan* [online], <https://id.erfgoed.net/erfgoedobjecten/54484> (geraadpleegd op 15 mei 2023); BECUWE m.m.v. VEREECKE 2018, 9-10; D'ARDENNE 1888, 211-212.

² VAN DER HERTEN 2010, 30-31.

De stimulerende rol die treinverbindingen in de 19de eeuw speelden voor het ontluikende kusttoerisme (Oostende in 1838 met de trein bereikbaar, Blankenberge in 1868), werd aan het einde van de eeuw verdergezet en verfijnd door de kusttram. De kusttram kan dan ook gezien worden als "de tweede transportrevolutie die het kusttoerisme in een stroomversnelling [bracht]".³ Breedene als badplaats dankt zijn ontstaan aan deze tweede transportrevolutie, een combinatie van tram- en autoverkeer. In 1903-1905 werd een eerste deel van de elektrische kusttram van Oostende naar Blankenberge gerealiseerd (opening op 8 juli 1905) langs de in 1902-1904 aangelegde Koninklijke Baan. Deze tramlijn werd geëxploiteerd door de "S.A. du Chemin de fer électrique d'Ostende-Blankenberghe et ses extensions"⁴. In 1903 werd ook de "S.A. Breedene-sur-mer lez-Ostende" opgericht met als doel een badplaats en een villaverkaveling uit de grond te stampen.⁵ Volgens een niet gedateerde brochure "Breedene-sur-Mer (lez-Ostende). Une nouvelle station balnéaire aux limites est d'Ostende" bracht "le tramway électrique" de toeristen in vijf minuten van Oostende naar "Breedene-sur-mer".⁶ Tegelijk bleef de stoomtramlijn via Breedene-dorp behouden.

Ongeveer twee kilometer oostwaarts zorgde de "Belgian Littoral Cie S.A." in 1923 voor een nieuwe toeristische ontwikkeling. Deze maatschappij bouwde op de grens met Klemskerke een paardenrenbaan en de aansluitende villaverkaveling *Bungalow City*.⁷ Bij de nieuwe halte van de kusttram ter hoogte van de renbaan werd het nog bewaarde tramhokje of wachthuisje met opschrift "Station Breedene Hippodrome" gebouwd. Op 11 oktober 1922 schreef een journalist van *La Patrie*, die in Oostende de plannen kon inkijken, vol lof over "une nouvelle cité balnéaire à Breedene". Op gronden nabij de Visserskapel Onze-Lieve-Vrouw-ter-Duinen zou deze nieuwe wijk gebouwd worden "à quelques mètres de l'arrêt du tram électrique, de la mer et du nouveau champ de courses".⁸ Volgens het *Journal de Bruges* (3 september 1922) was de bouw van een grote autogarage gepland, maar kon men ook de tram nemen.⁹ In juli 1923 vond de inhuldiging van de renbaan plaats en werd ook de tramhalte geopend.¹⁰ De renbaan werkte samen met de Wellington-renbaan in Oostende.

Het zou op initiatief van ingenieur Courtens van "Chemin de fer électrique d'Ostende-Blankenberghe" geweest zijn dat er ter hoogte van de renbaan een wachthuisje gebouwd werd en ook dat de kusttram langs de Koerslaan aftakte naar de renbaan.¹¹ Dit was enkel het geval vanuit Oostende, terugkeren deed men met de stoomtram via Breedene-dorp.¹² In elk geval ligt er aan het tramhokje van Breedene-Renbaan een ontwerp ten grondslag

³ "De trein is de manier bij uitstek om de kust te bereiken, de tram het uitgelezen vervoermiddel om de volledige kust te verkennen, als een zich voorbijtrekkend panorama" CORNILLY 2010, 81

⁴ CONSTANDT 1986, 50. Verwijst naar *La vigie de la côte*, 1923, nr. 6, 1, 3.

⁵ INVENTARIS ONROEREND ERFGOED 2023: *Verkaveling S.A. Breedene* [online], <https://id.erfgoed.net/themas/14526> (geraadpleegd op 11 mei 2023).

⁶ CORNILLY 2010, 86-87.

⁷ INVENTARIS ONROEREND ERFGOED 2023: *Koerslaan* [online], <https://id.erfgoed.net/themas/6654> (geraadpleegd op 11 mei 2023); INVENTARIS ONROEREND ERFGOED 2023: *Maria-Duyne Bungalow City* [online], <https://id.erfgoed.net/themas/6674> (geraadpleegd op 11 mei 2023).

⁸ S.N. 1922: *Nouvelle cité balnéaire*, *La Patrie* (11.10.1922) [online], <https://zoeken.erfgoedbrugge.be/> (geraadpleegd op 15 mei 2023).

⁹ S.N. 1922: *Breedene. Le nouvel Hippodrome*, *Journal de Bruges* (03.09.1922) [online], <https://zoeken.erfgoedbrugge.be/> (geraadpleegd op 15 mei 2023).

¹⁰ S.N. 1923: *L'Inauguration de l'Hippodrome de Breedene*, *Journal de Bruges* (29.07.1923) [online], <https://zoeken.erfgoedbrugge.be/> (geraadpleegd op 15 mei 2023); VANDEKERCKHOVE 2016.

¹¹ CONSTANDT 1986, 51; WIKIPEDIA 2023: *Chemin de fer électrique d'Ostende-Blankenberghe et ses extensions* [online], [Chemin de fer électrique d'Ostende-Blankenberghe et ses extensions — Wikipédia \(wikipedia.org\)](https://nl.wikipedia.org/wiki/Chemin_de_fer_électrique_d'Ostende-Blankenberghe_et_ses_extensions) (geraadpleegd op 11 mei 2023). Omer Vilain schrijft daarentegen dat men nog een eind te voet moest gaan tot aan de renbaan, maar dat er aan de tramhalte koetsiers klaarstonden om bezoekers heen en weer te voeren. Mogelijk werd de aftakking niet direct gerealiseerd. VILAIN s.d.

¹² Het traject Renbaan-Breedene-dorp zou geopend zijn in 1929 en tien jaar later afgeschaft. VANDEKERCKHOVE 2016.

dat duidelijk afweek van andere tramhokjes. Architect en/of ontwerper van het tramhokje met art-nouveau-inslag zijn vooralsnog niet bekend.¹³

Van 1923 tot net voor de Tweede Wereldoorlog bleef de renbaan populair. Breedene werd tijdens de oorlog deel van het Duitse *Sperrgebiet* waar de *Atlantikwall* gebouwd werd, uit vrees voor een invasie vanuit Engeland. In 1941 dynamiteerden de Duitsers de renbaan omdat ze een herkenningspunt bij luchtbombardementen kon vormen.¹⁴ Op vandaag zijn in het als natuurgebied ingerichte open landschap enkel nog wat betonnen brokstukken van de renbaan bewaard.

In 1926 werd de eerste steen gelegd van het vakantiehoe *Home des Enfants du Hainaut*, een modernistisch complex naar ontwerp van de Brusselse architect Jean-Jules Eggericx.¹⁵ Mogelijk speelde de nabijheid van de kusttram een rol in de inplanting en de werking van dit kinderhome. Overigens kon ook het militaire erfgoed van de Eerste Wereldoorlog op toeristische belangstelling rekenen.¹⁶

Onroerend Erfgoed van de tram: typologische verkenning

Volgens de thesaurus Onroerend Erfgoed is "een tramstation een gebouw of plaats waar trams halt houden met onder meer wachtruimtes en loketenzalen".¹⁷ De meervoudsvorm suggereert een zekere omvang. Bij stoomtrams vormde ook de watertoren een essentieel element van het tramstation. Hoewel er een duidelijk verschil bestaat met een wachthuis ("een gebouw waarin men tijdens het wachten op trein, bus of tram kan schuilen") en de meer specifieke term tramhokje¹⁸, werd de term tramstation ook gebruikt voor een café, dat dienst deed als wachtplaats bij een tramhalte, of zelfs voor een tramhokje. Zo draagt het tramhokje in kwestie in de puilijst het opschrift "*Station Breedene Hippodrome*". Ook op prentbriefkaarten worden tramhokjes, meestal rechthoekige gebouwtjes onder overkragend plat dak of lessenaarsdak, dikwijls als station benoemd. Op de keper beschouwd is deze benaming ook juist: in een tramhokje kon men wachten en uit de iconografie blijkt ook dat veel tramhokjes een loketfunctie voor tickets hadden. Jammer genoeg is weinig geweten over de inrichting en personeelsbezetting van de tramhokjes.

Van de zes tramhokjes, opgenomen in de inventaris van het bouwkundig erfgoed, zijn er twee beschermd als monument: een wachthuisje in cottagestijl van 1909 in Oostende¹⁹ en een betonnen modernistisch wachthuisje van 1941-1943 in Tervuren²⁰. Van het ooit wijd verspreide tramnetwerk zijn dan ook slechts weinig tramhokjes bewaard gebleven. Anders dan voor gebouwen verbonden aan het treinverkeer ontbreekt een gedegen wetenschappelijke studie over de typologie van tramstations, tramstelplaatsen en tramhokjes. Een groot deel van dit patrimonium ging samen met de tramlijnen verloren. Van de 43 bewaarde tramstations opgenomen in de wetenschappelijke inventaris van het bouwkundig erfgoed werd in de laatste decennia bijna één vierde gesloopt. Het betreft grootschalige tramstations en dus geen tramhokjes die oneigenlijk benoemd werden als station. Dertien tramstations zijn beschermd als monument. Het beschermde tramstation

¹³ Op 15 mei 2023 werd navraag gedaan bij de Archiefdienst en de Dienst Ruimtelijke Ordening van de gemeente Breedene. Daar zijn geen bouwplannen bewaard.

¹⁴ WIKIPEDIA 2023: Hippodroom van Breedene [online], https://nl.wikipedia.org/wiki/Hippodroom_van_Breedene (geraadpleegd op 11 mei 2023).

¹⁵ INVENTARIS ONROEREND ERFGOED 2023: Vakantiehoe Home des Enfants du Hainaut [online], <https://id.erfgoed.net/erfgoedobjecten/54422> (geraadpleegd op 15 mei 2023).

¹⁶ INVENTARIS ONROEREND ERFGOED 2023: *Oorlogslandschap met bakstenen constructies* [online], <https://id.erfgoed.net/erfgoedobjecten/127441> (geraadpleegd op 15 mei 2023).

¹⁷ [Thesaurus - Tramstations \(onroenderfgoed.be\)](#)

¹⁸ [Thesaurus - Wachthuizen \(onroenderfgoed.be\)](#)

¹⁹ [Tramwachthuis | Inventaris Onroerend Erfgoed](#)

²⁰ INVENTARIS ONROEREND ERFGOED 2023: Wachthokje halte Vier Winden [online], <https://id.erfgoed.net/erfgoedobjecten/215671> (geraadpleegd op 15 mei 2023).

van De Haan vormt een icoon van de kusttram en het kusterfgoed.²¹ Een uniek gegeven vormt ook het tramtractiestation dat in de vroege jaren 1920 gebouwd werd in Middelkerke in het kader van de elektrificatie van de kusttramlijn.²²

Volgens Cornilly en Verpoest kreeg de kusttramlijn nooit een architecturale coherentie, ondanks de relatief korte tijd van totstandkoming. *"De kusttramarchitectuur laat dan ook in al haar diversiteit de dynamiek ervan zien, van de ene mode naar de andere... Iedere ontwikkelingsmaatschappij, verantwoordelijk voor de villaparken in de nieuwe badplaatsen, heeft ook haar eigen stijl, ambities, smaken, cliënteel, architecten en dat zal ook wel plaatselijk de architectuur van de kusttramlijn beïnvloeden. De vernielingen tijdens de Eerste Wereldoorlog zorgen voor een modernisering met gebruik van beton en geglazuurde tegels en met een verzorgde modernistische belettering. Na de Tweede Wereldoorlog worden heel wat nieuwe tramhaltes gebouwd, onder andere omdat bestaande moesten verdwijnen voor de verbreding van wegen. En zo gaat uiteindelijk ook veel verloren."*²³ De hier geschetste evolutie tijdens het interbellum deed zich voor in Breedene-aan-Zee waar inderdaad een (inmiddels verdwenen) modernistisch tramhokje het eerste exemplaar verving, in beton en met betegeling. In 1923 werd daarentegen in Breedene-Renbaan een betonnen tramhokje gebouwd in een late art-nouveaustijl.

1.3. Beschrijving met inbegrip van de erfgoedelementen en erfgoedkenmerken

De kusttramlijn met dubbelspoor en de Koninklijke Baan vormen de historisch-functionele omgeving van het rond 1923 opgerichte tramhokje. Vermits er zowel aan de zuid- als de noordzijde een luifel is met opschrift "*Breedene - (Station) -Hippodrome*", kan men zich afvragen of het tramhokje oorspronkelijk niet omringd werd door de sporen. De Amerikaanse luchtfoto's van 1945 geven daar geen uitsluitsel over.²⁴ Mogelijk hield deze tweeledigheid ook verband met de aftakking van de tramlijn langs de Koerslaan (kruispunt Koninklijke Baan/ Koerslaan) naar de vroegere renbaan. De recente voetgangerstunnel onder de Koninklijke Baan en de tramsporen (ten westen en ten noorden van het tramhokje) vormt geen aantasting voor de erfgoedwaarde van het tramhokje.

Het tramhokje vormt een overliefelde constructie van **witgeschilderd beton**. Kenmerkend voor de **late art nouveau** zijn de schuinoplopende luifels, de gebogen friezen en de sierlijke opschriften. Het tramhokje opent zich naar het noorden (duinzijde) en het zuiden (tramzijde) met luifels, die zich openvouwen in vliedervorm. Ze worden ondersteund door symmetrisch uitgewerkte zijgevels die zich sierlijk openbuigen, en door een steunmuur die op ongeveer één derde van de afstand tussen de zijgevels (circa 8,5 meter) is geplaatst. Hierdoor ontstaat een asymmetrische, maar evenwichtige verdeling. Het in- en uitzwenkende profiel van de zijgevels verwijst naar het zweeps slagmotief van de art nouveau. De schuine plinten gaan via gebogen ornamenten over in lisenen met in reliëf uitgewerkte trigliefen en bolmotief. De lisenen lopen verder in de gebogen overkragingen waarop de luifels rusten. De puilijsten lijnen aan de noord- en de zuidzijde de luifels af. Door de plaatsing van de steunmuur zijn ze opgedeeld in een smal westelijk deel (ongeveer één derde tussen westelijke zijgevel en steunmuur) en een bijna dubbel zo lang oostelijk deel. Het westelijke deel steekt boven een terugwijkende afgesloten ruimte (ontoegankelijk, dichtgemaakte rechthoekige deuropeningen), het oostelijke deel boven de wachtruimtes. In deze open ruimtes worden de luifels in het midden bijkomend

²¹ INVENTARIS ONROEREND ERFGOED 2023: *Tramstation De Haan* [online], <https://id.erfgoed.net/erfgoedobjecten/54484> (geraadpleegd op 15 mei 2023).

²² INVENTARIS ONROEREND ERFGOED 2023: *Tractiestation* [online], <https://id.erfgoed.net/erfgoedobjecten/55010> (geraadpleegd op 15 mei 2023).

²³ CORNILLY & VERPOEST, 149.

²⁴ STICHELBAUT, GHEYLE, CORNILLY & DE MEYER 2021, 124-125, 138.

ondersteund door een geschilderde ijzeren of betonnen draagstructuur. Een tussenwand scheidt de wachtruimtes van elkaar.

De **puilijsten** zijn opgevat als geprofileerde kroonlijsten met in het beton uitgewerkte, geometrische siermotieven. Ter hoogte van de zijgevels en de tussenliggende steunmuur zijn de lijsten voorzien van een decoratief accent. De oostelijke delen van de puilijsten - boven de wachtruimtes - zijn centraal bekroond met gebogen friezen. Aan de zuidzijde (tramzijde) loopt de zone met het opschrift "*Breedene - Station - Hippodrome*" in zwierige lijn van de puilijst over in het fries. De in het beton uitgespaarde sierlijke belettering volgt de architectuur:

- "*Breedene*" en "*Hippodrome*" zijn aangebracht in gelijkmatige drukletters, geaccentueerd door uitgespaarde streep- en cirkelmotieven,
- de ongelijke drukletters van "*Station*" volgen het gebogen fries, geaccentueerd door een drievoudige onderlijning.

Dezelfde belettering komt terug aan de noordzijde. Vermoedelijk is de vermelding station hier overpleisterd en steken de letters nog onder een cementlaag.

De zijgevels zijn, aangepast aan de vroegere functie, verschillend uitgewerkt. De **westelijke zijgevel**, ter hoogte van de afgesloten ruimte, is gemarkeerd door een korfboogvenster met metalen tussenstijl, afgeronde vensterbank en geriemde omlijsting. Dit nu dichtgemaakte venster vormde vroeger mogelijk een loket voor de verkoop van tramkaartjes. Het opschrift "*Breedene*" onder het venster lijkt niet origineel (letters niet uitgespaard en iconografie). Boven de geprofileerde druiplijst van het venster is in reliëf een geometrisch bloemmotief aangebracht. In evenwijdige lijn met de bloemenkelk vormt het gebogen fries als het ware het scharnierpunt tussen beide schuinoplopende luifels of vleugels. Het vlindermotief wordt benadrukt door in het beton uitgewerkte, vooruitspringende geometrische motieven, die onderaan de gebogen lijn en bovenaan de schuine lijn volgen.

De **oostelijke zijgevel**, ter hoogte van de wachtruimtes, is verdiept door twee rondboognissen, telkens met opengewerkte oculus. Tussen beide nissen komt de bloemenkelk terug, maar nu onderaan met bijkomend bolmotief. Ook het opschrift "*Breedene*" (in de plint, niet origineel), het gebogen fries en de geometrische motieven worden hernomen, deze laatste echter verdiept in de plaats van uitspringend. De rondboognissen worden aan de binnenzijde van de wachtruimtes herhaald.

De rode kleurstelling van (delen) van de sierelementen en de belettering contrasteert met de witschildering van het tramhokje. Materieel en iconografisch kleurenonderzoek zou kunnen verduidelijken wat de originele kleurstelling was. Op een oude zwart-witfoto (infobord bij de vroegere renbaan) lijken de in rood geschilderde accenten te ontbreken. Vooralsnog werd echter weinig iconografisch materiaal teruggevonden.

1.4. Fysieke toestand van het onroerend goed

De fysieke toestand van het onroerend goed waarvoor dit beschermingsdossier wordt opgemaakt is vastgesteld tijdens de plaatsbezoeken op 9 januari 2023 en 28 maart 2023. De fysieke toestand is op dat moment fotografisch gedocumenteerd. Deze registratie is als bijlage bij het ministerieel besluit gevoegd en geeft een beeld van de toestand van het onroerend goed op het moment van de bescherming.

Behoudens verborgen gebreken bevindt het gebouw zich in een redelijke bouwfysische toestand. De dakenstructuur en de afgesloten ruimte(s) konden evenwel niet bezocht of bekeken worden. Google Streetview geeft aan dat het dak uit een lappendeken van herstellende roofing en/of bitumen bestaat, die mogelijk aan vervanging toe zijn. Het is evenmin duidelijk hoe de schuine daken afwateren. Is er een interne afwatering en functioneert die nog? Het is wenselijk om dit (regelmatig) te controleren. Hier en daar bladdert verf af. Metalen elementen zoals verluchttingsroosters zijn verroest. De

afwerkingslagen vertonen barsten. In de wachtruimtes vertoont de onderkant van de luifel sporen van betonrot, door de corrosie van de ijzeren wapening.

2. EVALUEREND GEDEELTE

2.1. Evaluatie van de erfgoedwaarden

Historische waarde:

- Het tramhokje "Station Breedene Hippodrome" vormt een zeldzame materiële getuige van de ontwikkeling van de badplaatsen aan onze kust. In Breedene, ver van een treinstation, was deze ontwikkeling slechts mogelijk door de aanleg van de Koninklijke Baan en de kusttram erlangs. De succesformule van de badplaats Breedene-aan-Zee aan het begin van de 20ste eeuw werd vanaf 1923 nog eens herhaald voor de badplaats Breedene-Renbaan. Een ontwikkelingsmaatschappij koppelde er een villaverkaveling aan de bouw van een monumentale paardenrenbaan, die tot de Tweede Wereldoorlog een groot succes kende. Na de oorlogsvernietiging van de renbaan maakt het ernaar genoemde tramhokje de ontstaansgeschiedenis van de badplaats nog steeds tastbaar.
- Van het ooit uitgebreide netwerk van de buurtspoorwegen zijn weinig materiële getuigen bewaard. Ook langs de kusttramlijn werden tramhokjes stelselmatig vernieuwd. Het tramhokje van Breedene-Renbaan is alleen daardoor al zeldzaam erfgoed. Bovendien was dit tramhokje bij zijn bouw rond 1923 al uitzonderlijk door het gebruik van beton als materiaal in combinatie met een late art-nouveaustijl. Door zijn architectuur, inclusief de sierlijke, in het beton uitgespaarde opschriften, vormde het tramhokje een uithangbord en herkenningspunt voor de prestigieuze paardenrenbaan van Breedene. Ook vandaag heeft het tramhokje nog een grote herkenbaarheid en vormt het een icoon van de kusttram.

Architecturale waarde:

- Gaaf bewaarde tramhokjes zijn zeldzaam langs de kusttramlijn, en bij uitbreiding in heel Vlaanderen. Beton als materiaalgebruik is representatief voor de bouw of vervanging van tramhokjes tijdens het interbellum. Zo werden er ook een aantal (inmiddels verdwenen) modernistische tramhokjes in beton gebouwd op de kusttramlijn. Dat het tramhokje van Breedene-Renbaan rond 1923 gebouwd werd in een late art-nouveaustijl vormt daarentegen wel een uitzonderlijk en zelfs uniek gegeven. Wellicht wilde men daarmee de nieuwe tramhalte en de monumentale paardenrenbaan extra in de verf zetten.
- De elegante vormgeving in art nouveau van het betonnen tramhokje drukt beweging uit en symboliseert zo als het ware de kusttram. Het tramhokje bestaat uit een smalle gesloten ruimte, vroeger wellicht met loketfunctie, en bijna dubbel zo lange overluifelde wachtruimtes. Deze asymmetrische ritmering zorgt voor een evenwichtige en sierlijke opbouw van het tramhokje op basis van de gulden snede. In de eveneens tweeledige puilijsten worden de wachtruimtes bekroond met een gebogen fries met sierlijk opschrift "*Breedene – (Station) -Hippodrome*". Het in- en uitzwenkende profiel van de zijgevels verwijst naar het zweepslagmotief van de art nouveau. Vanuit het in de zijgevels terugkerend gebogen fries vouwen de schuinoplopende luifels zich open in vlindervorm.

Artistieke waarde:

- Het gaaf bewaarde tramhokje langs de kusttramlijn is uniek omwille van de late art-nouveaustijl. Dit ontwerp wijkt duidelijk af van andere eerder functionalistisch opgevatte tramhokjes. De toepassing van de late art-nouveaustijl bij een

tramhokje, een bij uitstek utilitair gebouwtype, getuigt dan ook van een kunstzinnig streven dat het gebruikelijke overtreft.

2.2. Motivering van het type bescherming

Het tramhokje "*Breedene Hippodrome*" wordt beschermd als monument. Het Onroerenderfgoeddecreet definieert een monument als volgt: "een onroerend goed, werk van de mens of van de natuur of van beide samen, met inbegrip van de cultuurgoederen die er integrerend deel van uitmaken, inzonderheid de bijhorende uitrusting en de decoratieve elementen van algemeen belang wegens de erfgoedwaarde(n)."

Dit beschermingsstatuut wordt gekozen omdat een monumentenbescherming het meeste kansen biedt op het toekomstige behoud van de erfgoedwaarden van bouwkundig erfgoed.

2.3. Motivering van de afbakening van de bescherming

De afbakening van het beschermd onroerend goed is opgenomen op het plan dat als bijlage bij het ministerieel besluit is gevoegd. Alle kadastrale percelen gevat door de bescherming zijn opgenomen in artikel 1 van het ministerieel besluit.

Het tramhokje vormt een apart kadastraal perceel (Breedene, 2de afdeling, sectie C, perceelnummer 2C). Het volledige perceel wordt beschermd.

2.4. Juridische toestand

2.4.1. Onroerend Erfgoed

Op het omgevingsplan in bijlage bij dit dossier zijn de beschermingen opgenomen die in de buurt liggen van het onroerend goed waar dit dossier over gaat.

Inventaris bouwkundig erfgoed:

- Tramstatie Station Breedene is opgenomen in de wetenschappelijke inventaris (<https://id.erfgoed.net/erfgoedobjecten/54428>)
- Tramstatie Station Breedene is opgenomen in de vastgestelde inventaris (<https://id.erfgoed.net/aanduidingsobjecten/43084>)
- vakantiehoe Home des Enfants du Hainaut is opgenomen in de wetenschappelijke inventaris (<https://id.erfgoed.net/erfgoedobjecten/54422>)
- vakantiehoe Home des Enfants du Hainaut is opgenomen in de vastgestelde inventaris (<https://id.erfgoed.net/aanduidingsobjecten/22078>)

Bescherming:

- het vakantiehoe Home des Enfants du Hainaut is beschermd als monument (<https://id.erfgoed.net/aanduidingsobjecten/12699>)

2.4.2. Omgeving:

- Het tramhokje is volgens het gewestplan gelegen in natuurgebied
- Het tramhokje is gelegen in BPA Maria Duyne (MB 05/11/1985)

2.4.3. Natuur en Bos

De locatie van het tramhokje is volgens de biologische waarderingskaart (versie 2) gesitueerd in een verharde zone omgeven door verruigd grasland met fragmenten van droog duingrasland en mesofiel hooiland, gekarteerd als een complex van biologisch waardevolle en zeer waardevolle elementen.

Terwijl het duingebied ten noorden van de Koninklijke Baan wel in Habitatrictlijngebied en in VEN- en IVON-gebied opgenomen is, is dit voor de locatie van het tramhokje (tussen beide rijstroken van de Koninklijke Baan in) niet het geval.

3. BEHEERSVISIE

3.1. Beheersdoelstellingen voor het beschermd onroerend goed

In het beschermingsbesluit zijn beheersdoelstellingen opgenomen. Je vindt die terug onder artikel 3 van het ministerieel besluit. De beheersdoelstellingen moeten de zakelijkrechthouders (eigenaars, erfpachthouders, opstalhouders en leasinggevers) en gebruikers op weg helpen om de erfgoedwaarden maximaal in stand te houden of te verbeteren. Ze hebben de optimale verwezenlijking van de erfgoedwaarden voor ogen.

Ze geven richting aan of vormen een kader voor toekomstig beheer van het beschermd onroerend goed. Zakelijkrechthouders en gebruikers dienen rekening te houden met deze beheersdoelstellingen als ze werken wensen uit te voeren aan het beschermd goed. Ook de overheid houdt met deze doelstellingen rekening als ze over deze werken advies moet geven of als ze toelating moet geven voor die werken.

De beheersdoelstellingen spelen in op de erfgoedwaarden, erfgoedelementen en erfgoedkenmerken opgenomen in artikel 2 van het ministerieel besluit.

Deze bepalingen zijn op maat van de bescherming.

3.2. Bijzondere voorschriften voor het beschermd onroerend goed

Voor elk beschermd onroerend goed geldt het actief en passief behoudsbeginsel. Dit betekent dat de zakelijkrechthouders en gebruikers het beschermd goed in goede staat moeten houden door de nodige instandhoudings-, beveiligings-, beheers-, herstellings- en onderhoudswerken uit te voeren en dat het verboden is om een beschermd onroerend goed te ontsieren, te beschadigen, te vernielen of de erfgoedwaarden ervan aan te tasten. Het betekent ook dat een zakelijkrechthouder en gebruiker verplicht is het beschermd onroerend goed als een goed huisvader te beheren en het dus niet te verwaarlozen. Alle voorschriften voor de instandhouding en het onderhoud van het beschermd onroerend goed die van toepassing zijn op het beschermd goed zijn opgenomen in artikel 4 van het beschermingsbesluit.

In het Onroerenderfgoeddecreet en Onroerenderfgoedbesluit zijn een aantal algemene voorschriften voor de instandhouding en het onderhoud van beschermd onroerend erfgoed opgenomen, meer bepaald:

- het goed als een goede huisvader beheren en de nodige voorzorgsmaatregelen nemen tegen schade ten gevolge van brand, blikseminslag, diefstal, vandalisme, wind of water;
- de toestand van het goed regelmatig controleren;
- regulier onderhoud uitoefenen;
- onmiddellijk passende consolidatie- en beveiligingsmaatregelen nemen in geval van nood.

3.3. Toelatingsplichtige handelingen voor het beschermd onroerend goed

Voor sommige werken aan het beschermd onroerend goed moet een toelating worden gevraagd. Sommige werken kunnen namelijk een negatief effect hebben op de erfgoedwaarden. Voor alle werken die stedenbouwkundig vergunningsplichtig zijn, of waarvoor een omgevingsvergunning, milieuvergunning of natuurvergunning nodig is, vraagt de vergunningverlenende overheid advies aan het agentschap Onroerend Erfgoed van de Vlaamse overheid.

Voor een aantal werken die niet vergunningsplichtig zijn, moeten de zakelijkrechthouders en gebruikers, voorafgaand aan de uitvoering van de werken, toelating vragen aan het agentschap Onroerend Erfgoed of aan de erkende onroerenderfgoedgemeente. Een overzicht van alle erkende onroerenderfgoedgemeenten is te vinden op www.onroerenderfgoed.be.

De werken waarvoor u toelating moet vragen zijn opgesomd in artikel 5 van het beschermingsbesluit.

4. BRONNEN

BECUWE F. m.m.v. VEREECKE R. 2018: *Het tramstation van De Haan. Beheersplan Onroerend Erfgoed*, Nieuwpoort, Monument in Ontwikkeling bvba, 9-10.

CONSTANDT M. 1986: *Een eeuw vakantie. 100 jaar toerisme in West-Vlaanderen*, Tielt, 51.

CORNILLY J., HUYS C., REYNEBEAU M., VERPOEST L. e.a. 2010: *De kusttram : een veelzijdige kijk op de ontwikkeling van de Belgische kust*, Tielt.

CORNILLY J. 2010: Vervoeren en vertoeven. In: CORNILLY J., HUYS C., REYNEBEAU M., VERPOEST L. e.a. 2010: *De kusttram : een veelzijdige kijk op de ontwikkeling van de Belgische kust*, Tielt, 80-89.

CORNILLY J. & VERPOEST L. 2010: De architectuur van de Kusttram... altijd een beetje reizen.... In: CORNILLY J., HUYS C., REYNEBEAU M., VERPOEST L. e.a. 2010: *De kusttram : een veelzijdige kijk op de ontwikkeling van de Belgische kust*, Tielt, 146-155.

D'ARDENNE J. 1888: *De Dunkerque à Dombourg. Guide descriptif illustré de la Côte de Flandre et des plages de la Mer du Nord*, Brussel, 211-212.

STICHELBAUT B., GHEYLE W., CORNILLY J. & DE MEYER M. 2021: *De Kust 4 augustus 1945 De Zomer van de vrijheid. Unieke luchtfoto's van Knokke tot De Panne vanuit een Amerikaans verkenningsvliegtuig*, Gent, 124-125, 138.

VAN DER HERTEN B. 2010: Vicinal et littoral. Buurtspoorwegen langs de kust voor de Eerste Wereldoorlog. In: CORNILLY J., HUYS C., REYNEBEAU M., VERPOEST L. e.a. 2010: *De kusttram : een veelzijdige kijk op de ontwikkeling van de Belgische kust*, Tielt, 25-31.

YPERMAN J. 2012: *Oost west, kust best : een verrassende ontdekkingsstocht met de tram van De Panne tot Knokke-Heist*, Leuven, 136-145.

S.N. 2022: Kristof dient aanvraag in om oud tramhuisje te beschermen: "We mogen trots zijn op dit erfgoed", *Het Nieuwsblad* (5 januari 2022) [online], https://www.nieuwsblad.be/cnt/dmf20220104_95403056 (geraadpleegd op 11 mei 2023).

S.N. 2023: Dubbel feest in Breedene, *Tussen de Lijnen* (tijdschrift De Lijn, maart 2023), 4.

INVENTARIS ONROEREND ERFGOED 2023: *Bredene* [online], <https://id.erfgoed.net/themas/14525> (geraadpleegd op 11 mei 2023).

VANDEKERCKHOVE F. 2016: Op zoek naar de hippodroom van Breedene [online], <http://florsnieuweblog.blogspot.com/2016/09/op-zoek-naar-de-hippodroom-van-bredene.html> (geraadpleegd op 11 mei 2023).

VILAIN O. s.d.: De paardenkoers van Breedene ([VILA4-031-032.pdf \(deplate.be\)](#)) (geraadpleegd op 11 mei 2023).

WIKIPEDIA 2023: *Kusttram* [online], [Kusttram - Wikipedia](#) (geraadpleegd op 11 mei 2023).

WIKIPEDIA 2023: *Hippodroom van Breedene* [online], https://nl.wikipedia.org/wiki/Hippodroom_van_Bredene (geraadpleegd op 11 mei 2023).

5. BIJLAGEN BIJ HET INHOUDELIJK DOSSIER

5.1. Omgevingsplan

5.2. Fotobijlage

De fotoregistratie van de fysieke toestand, gevoegd als bijlage bij het ministerieel besluit, bevat alle relevante foto's voor dit dossier. Er is geen afzonderlijke fotobijlage bij het dossier gevoegd.

5.3. Documentatie

De documentatie bij het inhoudelijk beschermingsdossier bevat bijkomend materiaal zoals kaarten, postkaarten, archieffoto's, bouwplannen, kadastrmutaties, hoogtemodellen, e.d. dat het dossier verder onderbouwt of illustreert.