



België - Belgique
P.B.
2800 Mechelen I
8/6080

RIMNieuws



Nummer 79

Driemaandelijks tijdschrift - Afgiftekantoor Mechelen 1 -
V.U. Van den Bossche Peter, Auwegemvaart 110, 2800 Mechelen

Colofon

RIMNieuws is het driemaandelijks orgaan van Restauratie Integratie Mechelen v.z.w. ("RIM").

Teksten: RIM, Frans Geys, Erik Grietens, Mario Baeck, Peter Van den Bossche

Foto's: Frans Geys en Peter Van den Bossche

Layout: Peter Van den Bossche

Abonnementen op RIMNieuws kunnen onderschreven worden door storting van €10,00 op rekening 320-4195088-05 van Restauratie Integratie Mechelen. Indien u €20 of meer betaalt krijgt u ook vier nummers van "Land in zicht", het tijdschrift van de Koninklijke Vereniging voor Natuur- en Stedenschoon.

Inlichtingen: RIM, p/a Erik Nobels, Ste Katelijne straat 21, 2800 Mechelen

Email: info@rim.be

Bezoek ook de RIM website:

<http://www.rim.be>

Wet van 08/12/92 ter bescherming van de persoonlijke levenssfeer: de gegevens aangaande de RIM-leden zijn opgeslagen in het bestand beheerd door RIM v.z.w., en worden slechts gebruikt voor interne administratieve doeleinden. Het ledenbestand van RIM v.z.w. wordt niet aan derden medegedeeld. Als U wil kennis nemen van de gegevens over uw persoon in ons bestand, kan dit mits eenvoudige schriftelijke aanvraag (een kopie van uw identiteitskaart insluiten) aan RIM v.z.w., Dageraad straat 45, 2800 Mechelen. Indien zou blijken dat onze bestanden onjuiste gegevens bevatten, zullen deze op uw aanvraag worden aangepast.

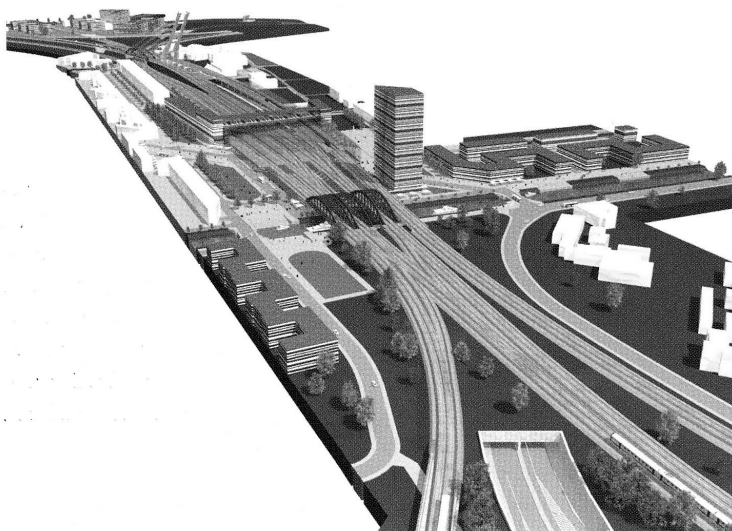
Edito

Grote infrastructuurwerken. Vaak zijn ze nodig. Maar zelfs indien ze aan een economische, ruimtelijke of andere reële behoefte voldoen, durft hun functie wel eens in de eerste plaats te zoeken te zijn bij de overgedimensioneerde ego's van politieke coryfeeën.

Het verhaal van de Lange Wapper- brug in Antwerpen is een schoolvoorbeeld. Een prestigeproject waarmee een aantal gezagsdragers zich de onsterfelijkheid in willen betonen. Het doel, de Antwerpse Ring rond maken, zou ook kunnen tegen zowat de helft van de kostprijs en met véél minder milieuhinder. Specialisten uit verschillende disciplines zijn het daarover eens. De manier van denken van de grote plannenmakers getuigt van hubris (het protestliedje tegen het Lange Wapper-project typeert het sarcastisch: “walk and don't look back”) en van een minachting voor het democratische bestel.

Ook in Mechelen staat een grootschalig project op stapel: de volledige heraanleg van de stationswijk. Verder in dit nummer leest U hoe RIM daarover denkt. Eén uitspraak wekt alvast onbehagen: het feit dat de burgemeester het fraaie station in expo-stijl vergelijkt met de architectuur in Moldavië. Laten we hopen dat de Mechelse burgervader slimmer zijn dan zijn Antwerpse collega. Laten we hopen dat hij open staat voor dialoog, voor de mening van deskundigen en van mensen die het goed menen met deze stad. Dan wordt het nog wat, daar aan 't station. ...

Frans Geys



Mechelen zonder stationsplein?

De eerste treinverbinding op het Europese vasteland –tussen Mechelen en Brussel- heeft van Mechelen letterlijk het middelpunt van het spoorweggebeuren in het jonge België gemaakt.

Naar aanleiding van die treinverbinding werd op 5 mei 1835 in Mechelen “De Mijlpaal” geplaatst, een kolom die zou dienen als nulpunt voor het Belgisch spoorweganet. Vanaf dit punt zou men alle afstanden berekenen. Het monument is meer dan een keer verplaatst, net zoals het stationsplein in de loop der tijden verschillende keren werd aangepast aan wat als de noden van het ogenblik werd ervaren. De komst van de spoorweg heeft voor de stad op verschillende gebieden een nauwelijks te overschatten impact gehad. In deze bijdrage bekijken we de stationsomgeving en dan vooral het stationsplein.

Aanvankelijk stopten de treinen op de linkeroever van de Leuvense Vaart. Het “station” was niet meer dan een houten barak. De reizigers moesten in penibele omstandigheden het kanaal over om in de stad te raken.

In 1837 werd, op de rechteroever van de Vaart, een volwaardig station in gebruik genomen.

Bij het nieuwe spoorweggebeuren -buiten de oorspronkelijke stad- ontwikkelde zich een wijk voor de gegoede burgerij. De historische binnenstad werd met het station verbonden door de verlenging van de Bruul met de “Rue d’Egmont” (Egmontstraat), de “Place d’Egmont” (Kardinaal Mercierplein) en de Rue d’Egmont extérieure” (Consciencestraat).

De stadsuitbreiding werd ontworpen door stadsbouwmeester Bauwens. Het klassieke driehoekige grondplan met waaivormig stratenpatroon is een typisch voorbeeld van



de in die tijd gangbare neoclassicistische groepsbouw. De hoofdas van het geheel ligt overhoeks op het stationsplein, terwijl de haakse aansluiting, gevormd door de Leopoldstraat, uitloopt op de Schuttersvest en de Brusselpoort. Op die wijze sluit die as aan bij de vesten, die vanaf 1850 als groene promenades werden aangelegd tussen het ronde Raghenoplein en de Adegempoot.

Het convergentiepunt van de diverse straalsgewijze verbindingssassen is het Kardinaal Mercierplein. Dit unieke geheel heeft veel van zijn uitstraling verloren door de afbraak van de octrooipaviljoenen (“kommiezenhuizen”) in de jaren 1960. De omvorming van de vesten tot verkeersring heeft de stationswijk trouwens geïsoleerd van de stadskern, net het tegendeel van wat de 19^{de} eeuwse stadsplanners hadden beoogd. Het stationsplein zelf werd totaal ontzield toen de E19 via een viaduct over de Vaart brutaal de stad kwam induiken en het stationsplein in tweeën spleet. Om heelhuids het stationsplein over te raken moesten de voetgangers gebruik maken van een netwerk van tunnels die in de kortste keren waren verworpen tot onheilspellende en criminogene plekken.

Toen in 1991 de Koning Boudewijnstichting de wedstrijd “de weg naar het station” uitschreef, greep Mechelen die kans aan om te pogen de stationsomgeving op te waarderen en ze een injectie van vitaliteit toe te dienen. Het ontwerp van stadsplanoloog Rob Cuyvers werd –samen met de ontwerpen van Kortrijk en Galmaarden– laureaat. Voor de concrete uitwerking van het project ging Mechelen te rade bij Jean Paul Laenen. De inbreng van Laenen zou veel meer worden dan een voorstel tot concrete uitwerking. Laenen en zijn atelier (Sylvie Laenen en Dirk Janssen) namen samen met Rob Cuyvers het hele concept voor de herinrichting van het stationsplein onder de loep. Vanuit



een analyse van het plein werd een nieuw stationsplein in de steigers gezet. Het stationsplein is verminkt, poneerde Laenen, het is geen echt plein meer, het is verworpen tot een "archipel van vluchtheuvels, bergplaatsen en voetgangerstunnels". De Mijlpaal en het borstbeeld van Koning Albert I hadden volgens Laenen geen enkele betekenis meer in de context van het plein zoals dat er toen bij lag. Het plein had zijn functie van navel van de buurt verloren. Het rechthoekig karakter van het plein was sterk aangetast en de stedenbouwkundige betekenis van het aansluitend stratenpatroon was fel verzwakt. Die straten leidden niet meer naar de ingang van het station toe. De bestaande bebouwing hield echter nog voldoende potenties in zich om het plein weer uitstraling te geven. De poortfunctie naar de stad diende hersteld, de pleinfunctie weer duidelijk gemaakt. Een sterk accent in het midden was vereist om die herwaardering van het plein mogelijk te maken. Het plein moest opnieuw "een esthetische en functioneel verantwoorde baken van stedelijke cultuur" worden. Esthetiek en functionaliteit (de verkeersafwikkeling) verzoenen was geen makkelijke opdracht. Het plein was immers niet meer dan de afrit van een autoweg geworden. Zaak was de automobilisten duidelijk maken dat ze in de binnenstad kwamen; dat vroeg om een sterk psychologisch signaal. Vandaar de rotonde en de imposante inkleding van "De Mijlpaal". "Zonder verkeerslichten en -drempels wordt de snelheid gebroken en wordt de stad aangekondigd," zo verdedigde Laenen zijn ontwerp. Een ontwerp dat de rechthoekige vorm van het plein wil herstellen. Daartoe werd de Lijnwinkel opgetrokken (die moet het plein alvast aan één zijde sluiten) en werd ook gekozen voor het dambordpatroon in de bestrating. De kleur van die bestrating refereert naar het kleurgebruik in de omgeving (gevels Belgacom-gebouw, station...).

Voor Laenen moesten de voetgangerstunnels niet volledig verdwijnen. Hij voorzag een museumfunctie in een deel van de gangen, vandaar de “wachthuisjes” bij de toegangen tot het gangennetwerk of wat daarvan was overgebleven.

Na de uitvoering van het plan Laenen is het voetgangersdomein voor het station drastisch toegenomen. Er is ook ruimte voor terrassen gecreëerd. De gebruikers van het busvervoer en van de taxi's hebben een overdekte wachtruimte gekregen.

Het “nieuwe” stationsplein heeft ook ernstige minpunten. Die zijn vooral het gevolg van het uniforme bestratingsmateriaal. Het onderscheid tussen voetgangerszone, fietspad en rijweg is onduidelijk met conflicten tussen fietsers –het fietspad vinden is al een heksentoer- en voetgangers als gevolg. Ook tussen het autoverkeer en de zwakke weggebruikers bestaat op verschillende plaatsen een conflict. De oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers zijn immers niet overal duidelijk.

Na de heraanleg van het stationsplein eind jaren 1990 is er weinig gebeurd. Hoewel... De parking aan de Stationsstraat werd volgebouwd met een groot kantorencomplex, voorbode van de nieuwe invulling van deze wijk.

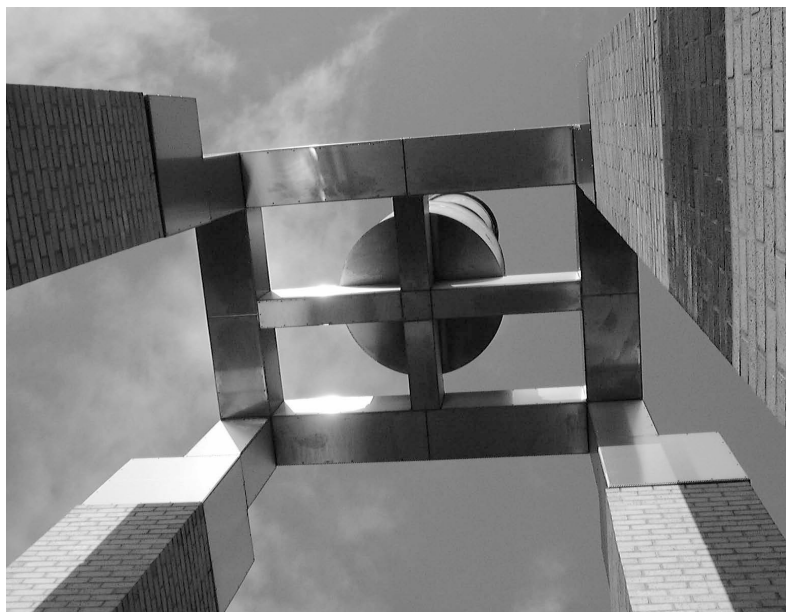
De simulatie van de nieuwe stationsomgeving –het viaduct verdwijnt- toont een fraai park, dat tot aan de Leuvense Vaart reikt. Overdag allicht een zalige plek voor de lui uit de nabije kantorencomplexen om hun middagpauze door te brengen. Of dat park buiten de werkuren ook enig leven zal brengen in de wijk, is maar de vraag. Misschien wordt het 's avonds net een bron van onveiligheid. De stationswijk –elke stationswijk- is (nog) een levend(ig)e buurt. De opdracht wordt om dat zo te houden. Om een evenwicht te

vinden tussen de rust van de bewoners van de stationsomgeving (het “Zuidpoort-project” zal heel wat nieuwe bewoners in de wijk brengen) en de horeca. Het klinkt misschien paradoxaal, maar de horeca-activiteit zal voor een stuk moeten zorgen voor sociale controle over het ‘s avonds verlaten park. Het gegeven “stationsplein” speelt hier een grote rol. Een stedenbouwkundig gegeven dat volledig dreigt te verdwijnen indien het bestaande station zou worden gesloopt. Dit stationsgebouw houdt als geen ander de mogelijkheden in zich om te worden omgedoopt tot café-restaurant. De fifties-stijl en de ruimte van de stationshal zijn een garantie voor succes. Aan de kant Leopoldstraat/Consciencestraat bestaat een bloeiende horeca. Indien tegen de sporen aan geen kwaliteitsvolle invulling komt (pizza- of kebab-tenten in de sokkel van het nieuwe stationscomplex zullen nooit krachtig genoeg zijn om bij te dragen tot een “stationsplein-sfeer”), wordt het park een barrière tussen de stad en een doods kantorenuniversum boven en achter het station. Niet meteen een aantrekkelijke woonomgeving voor wie aan een loft of flat dacht in de gewezen RTT-gebouwen...

Een verkeken(?) kans om de stationsomgeving een adrenalinestoot te geven, is het afgeblazen project om de verlaten voetgangerstunnel onder het Albertplein in te richten als “fuiftunnel”. Indien de stationsbuurt een kantorenbuurt –een mortuarium, zeg maar- moet worden, is elk initiatief dat hier leven brengt, een bonus.

De fuiftunnel lijkt afgeschreven, maar het station staat er nog. Doe er iets mee, dames en heren bewindslui!

Frans Geys



Jean-Paul LAENEN

Jean-Paul Laenen (°Mechelen 1931) studeerde niet alleen aan het Brusselse Hoger Sint Lukas Instituut, hij was er tot 1991 ook docent Vormgeving en kleurenstudie. In 1978 ontwierp hij "Metrorama 78, een fotografische montage voor het metrostation Aumale in Anderlecht. (uitgevoerd in 1982)

In de periode 1986-1988 realiseerde hij twee beelden met de attributen "Hermes en Athena" op de kroonlijst van het EHSAL gebouw (arch. A. Hoppenbrouwers) in de Stormstraat in Brussel;

In 1988 realiseerde hij "Rode Draad", een project voor de binnenkoer van het Europees Parlement in Brussel

In de periode 1988-91 kwam "De draad van Ariadne" op het Bruggebouw van het Europees Parlement in de Belliardsstraat.

Laenen was betrokken bij verschillende projectstudies voor het inrichten van openbare ruimten in het Brusselse, ondermeer bij het voorproject van de bovengrondse verbouwing van het Museum voor Moderne Kunst te Brussel (1969), de herinvoeging van het Anspachmonument op het De Brouckèreplein in Brussel (1976), "Het Brusselse Koningsplein. Project voor een stedelijk tapijt voor Europa"(1988), "5 Maal Colorik" of bakens op regelmatige afstanden op de as Quetelet-Basiliek, Brussel (1989)", "Grote Zavel", herinrichting van het plein na de aanleg van een ondergrondse parkeerplaats (samen met Bob van Reeth), (1991), project voor het Sainctelette-plein binnen een studie van Bob Van Reeth.

Jean-Paul Laenen heeft nog steeds zijn atelier in Mechelen.

Een zeldzaam ensemble van architecturale keramiek in Expo 58-stijl.

Vanaf het midden van de 19de eeuw leidde de industriële revolutie in België tot belangrijke veranderingen in de vervaardiging van baksteen, tegels, dakpannen en ander bouwaardewerk. Naar het voorbeeld van Engeland, en net als in Duitsland en Frankrijk, ontstond een meer industrieel georiënteerde keramische vloer- en wandtegelproductie waarbij volop moderne technieken en machines werden ingezet

Na de ontwikkeling in de jaren 1880 van weersbestendige wandtegels in gres of steengoed en van de bijpassende glazuuren werd ook het gebruik van tegels voor buitengebruik in gevels bijzonder populair, en dit vooral na 1896 bij de doorbraak van de art nouveau in België. Meer dan vroeger vinden we, naast de gewone serieproducten zoals lambriseringsen, unieke en speciaal op maat gemaakte tegelpanelen terug, en dit zowel in gevelparementen als in interieurs.

Na de Eerste Wereldoorlog brachten de nieuwe stijlopvattingen van de jaren 1920 en 1930 - met name de art deco, het modernisme, de nieuwe zakelijkheid e.d. -, gekoppeld aan externe factoren als stijgende arbeidslonen en de financiële crisis in de jaren 1930, hierin een duidelijke verandering. Vanaf circa 1925 werd het aanbod aan moderne decors aanzienlijk vergroot, terwijl anderzijds steeds minder bewerkelijke, gedecoreerde vloer- en wandtegels werden toegepast en dit zowel in openbaar toegankelijke gebouwen als in privéwoningen. De nieuwe vormtaal - zeker die van het modernisme - leende zich immers minder gemakkelijk voor het gebruik van losse ornamenttegels en de ontwerpers werden genoodzaakt het beoogde artistieke effect

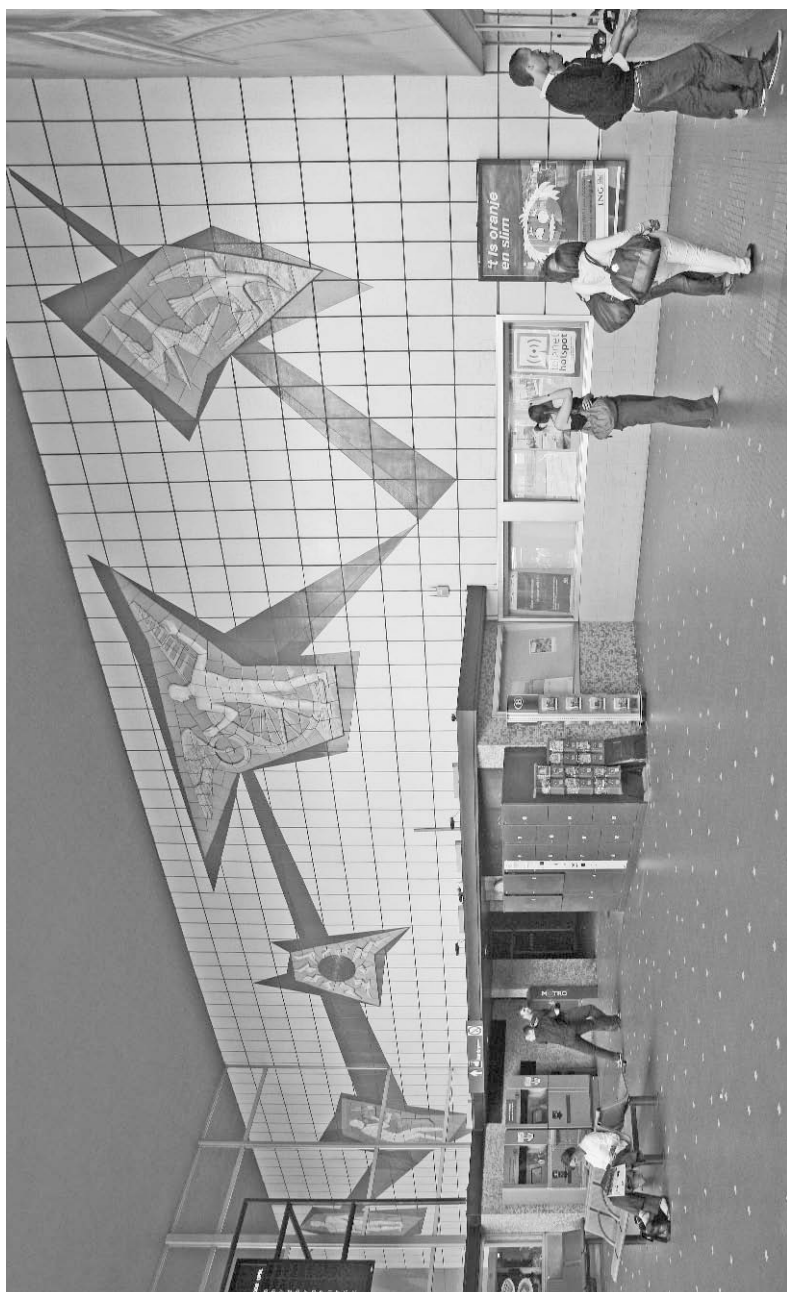
op een veel grotere schaal - en met name in de opbouw en de veelkleurigheid van de tegelensembles of het bouwwaardewerk - te zoeken.

Een andere belangrijke vernieuwing bij de toepassing van keramiek in de architectuur van het interbellum was het gebruik van het zogenaamde bouwwaardewerk. Hierbij was de decoratie niet gebaseerd op het vlakornament. De nadruk lag daarentegen op de sculpturale mogelijkheden van het materiaal.

Na de Tweede Wereldoorlog trad bij het bekende Boch Frères in La Louvière een nieuwe generatie van kunstenaars aan die zich aangetrokken voelden tot de monumentale architectuur. Zo vervaardigde Raymond Chevallier - van 1937 tot 1954 hoofd van het kunstatelier - voor het nieuwe kantoorgebouw van de eigen fabriek, rond 1948 de nu onnadenkend gesloopte allegorische tegelpanelen *La Terre* en *Le Feu*. Ernest D'Hossche - een leerling van de stil-aan wereldberoemde Charles Catteau - realiseerde voor Boch verschillende monumentale basreliëfs waaronder een groot tableau in verschillende losse elementen voor het station van La Louvière-Centre dat in mei 1965 ingehuldigd werd. Deze tendens voor monumentale toepassingen bleef echter zeer beperkt.

In Vlaanderen is één van de weinige wat bekendere monumentale keramische realisaties voor openbare gebouwen uit deze periode terug te vinden in het belangrijke PTT-gebouw te Oostende - een ontwerp van architect Gaston Eysselinck uit de jaren 1940. Twee grote keramische panelen vormen er de afsluiting van een gebogen plafond. Ze werden ontworpen door de Oostendse kunstenaar Jo Maes en uitgevoerd door de firma Florizoone te Nieuwpoort.

Ook in Mechelen bevindt zich een markante, maar tot op vandaag nauwelijks gewaardeerde realisatie van monu-



mentale keramiek als onderdeel van een opvallend, maar eveneens sterk ondergewaardeerd openbaar gebouw.

Met zijn gordijngevels en zichtbaar beton in een functionele stijl is het Mechelse NMBS-hoofdstation (Jan Van Meerbeeck, 1959) een typisch voorbeeld van 'expo 58'-architectuur. De ruime en heldere lokettenzaal met aansluitend cafetaria is versierd met grootschalig figuratief bouw-aardewerk in hoogkwalitatief steengoed van de S.A. *Grèsambre* uit Auvélais. Eén paneel verwijst daarbij naar de spoorwegarbeiders, twee andere staan met een verwijzing naar de meubelnijverheid en de landbouw symbool voor de streek. De oorspronkelijke mozaïekvloeren met enkele ingewerkte figuratieve motieven bleven deels bewaard. Het nog redelijk authentiek gebleven gebouw, wordt echter al enkele jaren bedreigd door transformatieplannen van de NMBS. Zeer recent werden de greswandbekledingen in de gangen vrij ongelukkig overschilderd.

Over de S.A. *Grèsambre* – voluit S.A. Grès Cérame et Produits Siliceux de la Sambre – is voorlopig weinig meer bekend dan dat dit bedrijf vooral actief was in de jaren 1950 en 1960, toetrad tot de belangrijke beroepsvereniging *Fedicer- Fédération des Industries Céramiques de Belgique et du Luxembourg* en op de Wereldtentoonstelling in 1958 te Brussel aanwezig was met "carreaux de pavement". Ook over de ontwerpers van de monumentale keramische versieringen in het Mechelse station is voorlopig weinig bekend. Onderzoek in de NMBS-archieven zal hierover ongetwijfeld meer gegevens opleveren. Toch is nu al duidelijk dat dit monumentale ensemble binnen de Belgische context zeer uitzonderlijk is, en daarom ten volle verdient bewaard te blijven.

De wand tussen de lokettenzaal met het daarbij aansluitende cafetaria en de achterliggende verbindingsgang naar de

perrontoegangen wordt gemarkeerd door vijf monumentale keramische basreliëfs van sterk onregelmatige geometrische vorm. Deze reliëfs zijn onderling met elkaar verbonden door vier langgerekte puntige driehoeken die opgaande en neerwaartse bewegingen aangeven, en ritme geven aan de wanddecoratie.

Deze driehoeken zijn echo's van de puntige ster van Lucien De Roeck, een ontwerp dat samen met het Atomium hét symbool van de Wereldtentoonstelling van 1958 vormde. De puntige driehoeken zijn in rood uitgevoerd met toevoeging van smallere blauwe schaduwlijnen die reliëf suggereren en overgaan in de blauwe kaderlijnen van de vijf basreliëfs.

Deze basreliëfs zijn in wisselende groepen onder te verdelen. Zo kregen de drie rechtse basreliëfs een grijze achtergrond, terwijl de twee linkse een okerkleurige achtergrond meekregen. Eenzelfde drie-twee verhouding is ook terug te vinden in de afgebeelde motieven. Drie basreliëfs stellen een menselijke figuur voor, de twee andere natuurelementen. Van links naar rechts gaat het daarbij om volgende voorstellingen:

Uiterst links staat een man, blootsvoets en met een smalle spade in de hand, met één hand wat hulpeloos geopend naar het publiek toegewend. Mogelijk gaat het om een landarbeider en staat hij symbool voor de bloeiende groenteteelt uit de streek, maar gezien de wel zeer smalle spade zou het ook om een grondwerker kunnen gaan die met zijn handwerktuig kabelsleuven graaft.

Het volgende tafereel toont ons overduidelijk een meubelmaker die met hamer en beitel een op een werkbank geplaatst stuk hout sculpteert. Een gebouw met twee schoorstenen en een stoel concretiseert ondubbelzinnig de oude slogan "Mechelen meubelstad".

Het derde tafereel is heel anders van aard. We zien hier een

rood zonnewiel waaruit grillige witte schichten vertrekken die contrasteren met de grijze achtergrond. Moeten we hierin de boodschap lezen dat de rode zon van het socialisme – de toen in het Mechelse stadsbestuur dominerende politieke ideologie - licht en fel leven brengt in de grijze wereld?

Op het volgende basreliëf zien we een half naar het publiek toegewende man die met zijn beide armen een waarschuwend houding aanneemt. Hij beschermt het wachtende publiek voor de tomeloze kracht van de treinlocomotieven, hier gesymboliseerd door een wat overgedimensioneerd uitgewerkt treinwiel op een stukje spoor. Een gevleugeld wiel en een stuk spoorrail dat naar de horizon versmalt, maken duidelijk dat hier de spoorarbeiders zelf worden getoond. Niet toevallig gaat het hierbij dan ook om het grootste paneel uit de serie dat verder door de dynamiek van de pijlen en de hoge plaatsing op de wand extra aandacht naar zich toe trekt.

Op het laatste tafereel zijn twee witte vogels – meeuwen? - op een licht contrasterende grijze achtergrond aangebracht. Eén vogel neemt daarbij een duikvlucht.

Aan de oorspronkelijke eenheid van deze monumentale keramische realisatie wordt vandaag wat afbreuk gedaan omdat de aanvankelijk lage scheidingswand tussen lokettenzaal en cafetaria bij één van de vele en doorgaans esthetisch weinig geslaagde aanpassingen van het station wat ongelukkig werd doorgetrokken tot aan het hoge plafond. Gelukkig werd hierbij toch een glazen afscheiding geplaatst zodat deze ingreep niet compleet amputerend werkt.

In de vloer bij de toegang vanuit de lokettenzaal naar de achterliggende verbindingsgang naar de perrontoeegangen vraagt een andere bijzondere keramiekversiering onze aandacht. Om de overgang te markeren is een figuratief vloer-tegeltapijt aangebracht met een voorstelling van een haan

die – net als een windhaan – de richting aangeeft, in dit geval de wandelrichting voor de openbaar vervoergebruiker. De figuratieve voorstelling is hier volledig vlak uitgewerkt binnen een vierkant van 30 op 30 tegels op basis van ingenieus gecombineerde standaard vloertegels in de kleuren rood en zwart voor het dier en beige en oker voor de achtergrond. Het is één van de weinige bekende figuratieve vloerdecoraties uit deze periode en daardoor een haast unieke getuigenis.

Samengevat kunnen we stellen dat deze markante realisatie die hoop en vooruitgang uitstraalt en met zijn figuren in sociaal-realistische stijl de verheerlijking van de arbeider en de NMBS-spoorwegman uitdraagt, typologisch uitzonderlijk is. Het verdient dan ook zonder enige twijfel meer waardering en zelfs wettelijke bescherming als uitzonderlijke getuigenis van de Expo 58-stijl. Laten we hopen dat de huidige spoorwegdirectie en het huidige stadsbestuur met dit bedreigde stuk waardevol erfgoed respectvol zal omgaan. Als hip 50's café, ideaal gelegen aan de stadspoort die de stationsbuurt vandaag is, lijkt dit ensemble alvast moeiteloos een nieuwe toekomst te kunnen krijgen. De onmogelijkheid om eventueel een geschikte en financieel haalbare herbestemming te vinden, kan alvast geen goed excuus vormen om dit unieke erfgoed in stilte te laten slopen.

Mario Baeck

Over stationsbuurten...

De stationsbuurten in onze steden zijn duidelijk in trek bij overheden en projectontwikkelaars. De centrale ligging en vlotte openbaar vervoersverbindingen maken dat er heel wat stedenbouwkundige projecten worden opgezet voor bijkomende appartementen, woningen, winkels, kantoren,... Dat is op zich een goede zaak om het almaar toeneemende autoverkeer te counteren. Sommige projecten zijn een echte meerwaarde voor de wijken rond het station en de stad als geheel. Andere vormen een regelrechte aanslag op de leefbaarheid van de buurt. Voor de buurtbewoners is het dan ook zaak om de plannen kritisch te volgen en om volwaardige inspraak te eisen bij de inrichting van stationswijken.

De perikelen rond het Kievitplein aan het Centraal station in Antwerpen, waar een verstikkend kantorencomplex wordt opgetrokken, hebben die nood aan inspraak ten overvloede aangetoond. Naast het bouwproject op het Kievitplein staan ook in andere steden stadsontwikkelingsprojecten in stationsbuurten in de startblokken. Stadsontwikkelingsprojecten in en rond stations bieden kansen voor een kernversterkend beleid, een andere stads-economie en een duurzame mobiliteit. We stellen echter vast dat cruciale grootstedelijke gronden in handen komen van het privé-initiatief, waarbij winst maken op de eerste plaats komt. Daardoor glijden bouwprojecten af naar monofunctionele kantoorparken of appartementscomplexen met grote ondergrondse parkings en met te weinig aandacht voor aangenaam wonen, verkeersleefbaarheid, kwaliteitsvolle openbare ruimte of groen.



De schulden van de NMBS

De NMBS is vaak eigenaar van nog vrij in te vullen terreinen nabij stations. Gronden die door hun strategische ligging zeer interessant zijn voor stadsvernieuwingsprojecten. En aangezien de NMBS in slechte financiële papieren zit, wil zij deze gronden maximaal rendabiliseren. Hiervoor richtte zij de dochteronderneming NV Eurostation op. Dit is zowel een studiebureau voor het ontwerp van plannen als een onderneming voor vastgoedontwikkeling, onder meer via de verkoop of verhuur van kantoren en winkels via NV Euro Immostar. Het Zuidstation in Brussel is hiervan het bekendste voorbeeld.

De financiële situatie van de NMBS is er doorheen de jaren niet op verbeterd. De basisdienstverlening en nieuwe projecten voor uitbreiding van het spoorwegennet komen zonder nieuwe fondsen in het gedrang. Vanaf 1 januari 2005 verkoopt de NMBS al haar gronden via een federaal vastgoedbureau (SOPIMA) aan de hoogste bidder. Hoewel de Federale overheid 100% aandeelhouder is, vrezen we dat de resterende NMBS-gronden in hoog tempo in handen zullen komen van privé-ontwikkelaars.

De filosofie achter deze constructie is dat de NMBS zo een deel van haar eigen uitgaven kan financieren, met de HST als eerste prioriteit. Op zich geen laakbare filosofie, maar in de praktijk is gebleken dat Eurostation weinig of geen oog heeft voor de bestaande centrumwijken en voor duurzame stadsontwikkeling. Projectontwikkelaars delen niet noodzakelijk met de overheid en betrokken inwoners dezelfde zorg over stedelijke leefkwaliteit en ruimte. Met grote kantoorparkprojecten en/of appartementscomplexen streven ze doorgaans naar een zo groot mogelijke winstmaximalisatie. De meest strategische plekken van onze steden dreigen momenteel op een éézijdige 'kantoorachtige'-wijze te worden heraangelegd.

Daarom dient de overheid opnieuw meer greep te krijgen op deze vastgoedmarkt. In Brussel heeft de gewestregering eind 2005 de Maatschappij voor Vastgoedverwerving (MVV) opgericht om oude spoorwegterreinen aan te kopen. Zo kan het Brusselse Gewest de controle over de aangekochte gebieden behouden. Ook het Gentse stadsbestuur kocht recent een deel van de NMBS-gronden aan het station op. We hopen dat deze voorbeelden navolging krijgen. Indien de overheid niet sturend kan optreden, krijgen speculanten immers vrij spel.

Kantoren

Door hun topligging en vlotte bereikbaarheid met het openbaar vervoer, bieden stationsbuurten heel wat economische kansen. Kantoren met een loketfunctie zijn hier zeker op hun plaats. Belangrijk daarbij is wel dat het aanbod wordt afgestemd op de daadwerkelijke behoefte aan kantoren in de stad, zoniet dreigt een overaanbod met leegstand en verloedering als gevolg. Op het vroegere Kievitplein aan het Antwerpse Centraal station komen acht bouwblokken met in totaal zo'n 80.000 m² vloeroppervlakte of ruim 270.000m² volume, waarvan de meerderheid kantoren. Aan het station Gent Sint-Pieters komen er 100.000 m² kantoren bij. Dit grote aanbod dreigt de toenemende leegstand en verloedering van kantoorgebouwen in de kernstad – een proces dat al enkele jaren aan de gang is - nog verder in de hand werken. Daarom pleiten we voor een grondig behoeftenonderzoek alvorens men overgaat tot grote kantoorprojecten in stationsbuurten.

De ruimtes op deze strategische gronden in de stadskern moeten intensief gebruikt worden, bijvoorbeeld door meer aaneengesloten te bouwen, „door functies te verweven... De beschikbare ruimte optimaal gebruiken betekent echter niet het laatste restje groen of open ruimte volbouwen. Het bete-

kent wel dat de beschikbare ruimte op een creatieve manier optimaal benut wordt. Bijvoorbeeld door ook de ruimte boven de sporen te gebruiken voor kantoren, zoals dat in Engeland of Nederland gebeurt. Daardoor wordt plaats gespaard voor publieke ruimte en groen.

Bovenal is een goede menging van functies noodzakelijk om tot levendige en leefbare stationsbuurten te komen. Wonen, kantoren, buurt- en andere diensten, openbare ruimte,... moeten goed met elkaar verweven zijn. 30% werken, 30% wonen, 30% ontspanning zijn een goed richtcijfer. Kunstgrepen waarbij hotelfuncties of niet-residentiële verblijfsruimten worden meegerekend als woongelegenheid zijn uit den boze. Een vermenging van functies via het concept 'stedelijke plint', maakt dat de onderste verdiepingen van hoogbouw publiek toegankelijk worden gehouden, bv. door er cafés, pittabars en dergelijke in onder te brengen en zo te zorgen voor een levendige stadsbuurt. Als echter enkel gefocust wordt op kantoorgebouwen, krijgen we doodse en onveilige kantoorachtige wijken in het hartje van onze steden. De Noord- en de Zuidwijk in Brussel zijn hiervan een ongelukkige illustratie. De nine-to-five jobs zorgen er voor five-to-nine criminaliteit...

Wonen

Door hun ligging nabij het stadscentrum en het station vormen stationsbuurten plaatsen bij uitstek voor een kernversterkend beleid. Door bijkomende woonmogelijkheden te voorzien nabij het station kan de stad een alternatief aanbieden voor nieuwe verkavelingen in de groene rand rond stad. Daardoor kan een structurele oplossing worden geboden voor de steeds toenemende autopendel naar de stad.

Belangrijk is dat daarbij niet ééNZijdig op appartementsblokken wordt gemikt: hoogbouwappartementen komen

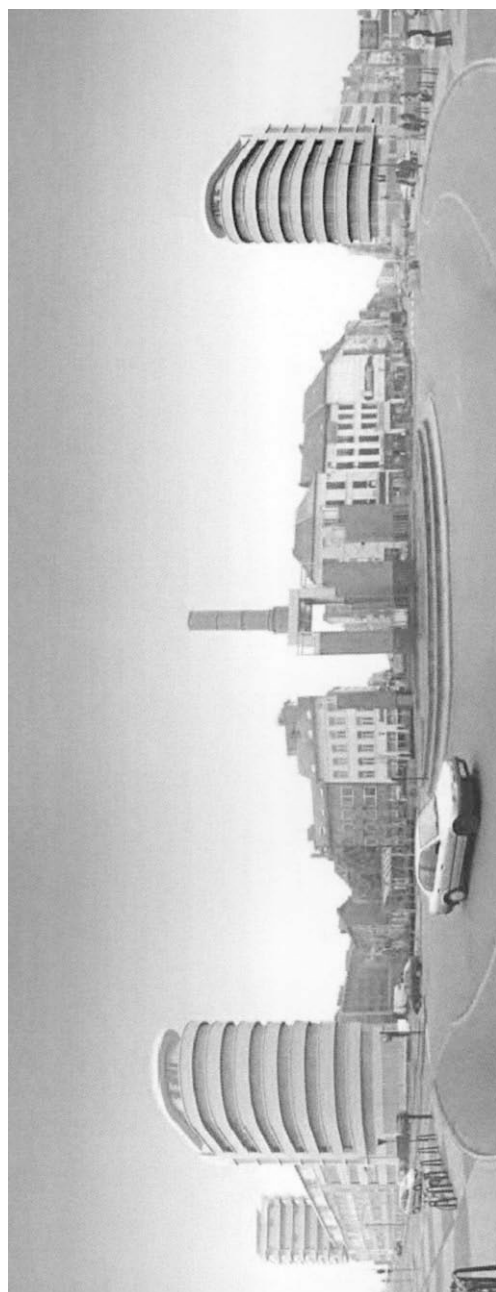


vooral in aanmerking voor ouderen en zgn. starters op de woonmarkt, pas afgestudeerden bijvoorbeeld, die maar tijdelijk blijven. Gezinnen met kinderen komen niet aan hun trekken in dergelijk stedenbouwkundig concept. Dat betekent niet dat er geen appartementen mogen gebouwd worden. Door de vergrijzing moeten er immers meer woongelegenheden komen voor de derde leeftijd. Het komt er echter op aan een gezonde mix te voorzien van appartementen en gezinswoningen. Door éézijdig te focussen op appartementen, wordt de suburbanisatie verder gestimuleerd. Gezinnen met kinderen hebben nu veel moeite om een betaalbare woning met een tuintje te vinden in de stad. Door het gebrekkige aanbod in de stad, moeten deze gezinnen uitwijken naar 'groene' verkavelingen aan de rand van de stad. Daarom moet bij stationsprojecten ook ruimte voorzien worden voor woonmogelijkheden voor gezinnen, gebouwd aan een hoge stedelijke dichtheid in een groene en autoluwe, kindvriendelijke omgeving.

Verkeer

Stationsbuurten zijn zogenaamde A-locaties, plaatsen die perfect bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. In het Nederlandse ABC-locatiebeleid zijn A-locaties knooppunten van openbaar verkeer. C-locaties zijn plaatsen die enkel bereikbaar zijn met de wagen, B-locaties zitten daar tussen in. Stationsbuurten zijn dus zeker geschikt voor de inplanting van kantoren met een loketfunctie, kantoren die veel mensen aantrekken. Nieuwe weginfrastructuur en ondergrondse megaparkings in die buurten aanleggen, druist volledig in tegen een A-locatiebeleid. Daarom is het essentieel dat strikte beperkingen voor parkeren en parkeerplaatsen het openbaar vervoer extra promoten en autoverkeer ontraden.

Er blijft echter nog veel koudwatervrees bestaan om de



stadsontwikkelingsprojecten in stationsbuurten volledig op te hangen aan een ontsluiting via het openbaar vervoer. De meeste stationsprojecten voorzien in grootschalige parkeervoorzieningen. Aan het Antwerpse Kievitplein komen er meer dan 1.000 parkeerplaatsen bij, aan het station van Gent zelfs 3.000. Door de zeer grote parking – die meer parkeerplaatsen bevat dan de parkeergarages van Gent Zuid, Kouter, Vrijdagmarkt en St.-Michiels samen - en de nieuwe toevoerweg wordt veel extra verkeer aangetrokken: 1.575 wagens per uur in de spits, of bijna 10.000 wagens per dag. Als die extra uitlaatgassen zorgen ervoor dat de nu al slechte luchtkwaliteit in de stad nog verder achteruit gaat. Uit het milieueffectenrapport dat werd opgemaakt voor het project Gent Sint-Pieters blijkt dat de wettelijke Europese normen voor het schadelijke fijn stof sterk worden overschreden en dat minstens 3.000 mensen in de stationsomgeving aan deze te hoge luchtvervuiling worden blootgesteld.

De overheid moet daarom investeren in een voorstedelijk spoorwegnet en/of park-and-ride-systemen en deze verbinden met de stadsvernieuwingsprojecten. Kleine stations rond de stedelijke agglomeraties worden zo opgewaarderd en kunnen op hun beurt het startschot vormen voor stadsvernieuwingsprojecten in de randgemeenten van de stad. En de grote autostroom wordt vóór de stad opgevangen. Met uiteindelijk minder luchtvervuiling en meer verkeersveiligheid voor de stationsbuurten als gevolg. Die voorstadsnetten bestaan in feite al. Er moet alleen opnieuw frequenter op gereden worden, oude en nieuwe stations dienen (weer) geopend te worden. Het Gewestelijk Expresnet (GEN) in en rond Brussel is het bekendste voorbeeld en is momenteel in ontwikkeling. Dit net moet het grote kader worden van een aansluitend uitgebreid tram- en busnet. Ook in Antwerpen en Gent moeten de bestaande lijnen maximaal ingezet worden voor het stadsvervoer.

De stationsbuurten moeten ook centraal staan in de stedelijke mobiliteit. Een goede verbinding op vrije busbanen tussen het station en stadscentrum en brede wandel- en fietsboulevards zijn hiervan een essentieel onderdeel. Ook fietsparkings of bewaakte fietsstallingen mogen niet ontbreken. Niet enkel de bedrijven rond het station zijn gebaat met een fijnmazig openbaar vervoersnet voor hun werknemers. Ook de handelaars en horeca in de stad zelf halen voordeel uit een goede verbinding tussen het station en het hart van de stad zelf.

Openbare ruimte

Een fundamentele herwaardering van de openbare ruimte is een basisvoorwaarde om het stedelijk wonen opnieuw aantrekkelijk te maken. Daarom moet voldoende en divers ingevulde publieke ruimte voorzien worden voor allerlei stedelijke activiteiten (horeca, cultuurmanifestaties, ...) of andere vormen van recreatie (zoals sport- en jeugdvoorzieningen, zitbanken, water- en groenpartijen, etc...). Pleinen vervullen een belangrijke rol in de kwaliteitsvolle en structurerende, maar ook veilige inrichting van de stedelijke publieke ruimte. Deze openbare ruimte moet ook effectief toegankelijk zijn voor de buurtbewoners en toevallige voorbijgangers.

Bij het plannen van de ruimtes op deze strategische gronden moet de openbare ruimte steeds het vertrekpunt zijn. Die mag niet behandeld worden als niet-lucratieve restruimte, zoals nu meestal het geval is. In het steriele geheel dat nu rond het Kievitplein gebouwd wordt, is de openbare ruimte hooguit een noodzakelijk kwaad rond de private ruimte. De gemeenschap wordt hier een cruciaal stuk potentieel aangename buitenruimte ontnomen.

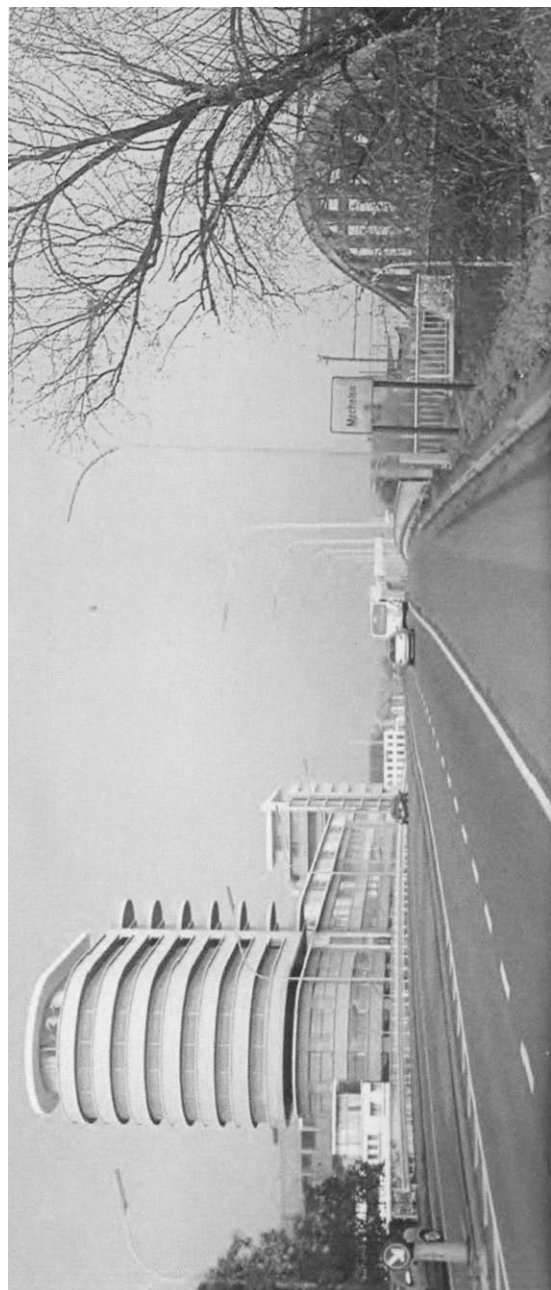
Inspraak gevraagd

De lokale overheid moet de ontwikkeling regisseren in naam van het algemene en stedelijke belang, in samenwerking met zoveel mogelijk lokale verenigingen en bewoners. Een co-productiebeleid waarbij buurtbewoners en verenigingen van in het begin van het planningsproces worden betrokken, voorkomt niet alleen teleurstelling over de uiteindelijke inhoud, het leidt in veel gevallen ook tot betere stadsvernieuwingprojecten. Ook de projectontwikkelaars mogen in dit proces niet ontbreken.

Inspraak over de ontwerpversie van een ruimtelijk plan of voor een bouwvergunning gebeurt nu via het wettelijk voorziene openbaar onderzoek, waarbij inwoners en verenigingen de kans krijgen om tegen een ontwerpplan bezwaarschriften in te dienen. Eigenlijk heeft deze inspraak dus plaats na een feitelijke goedkeuring van het ontwerpplan door de bevoegde politici. Omdat op dat moment de politieke beslissingen al genomen zijn, kunnen alternatieve voorstellen of nieuwe elementen niet meer aan bod komen en verwordt de inspraak tot een vorm van verzurende tegenspraak.

Door bewonerscomités vanaf de startfase bij een stedenbouwkundige ingreep te betrekken, zal er meer aandacht besteed worden aan woonkwaliteit, openbare ruimte, verkeersleefbaarheid, speelvoorzieningen,... Door enkel maar samen te werken met de projectontwikkelaar, ligt de nadruk automatisch op de meest winstgevende (kantoor)functies of appartementscomplexen. Ook vanuit democratisch oogpunt is het niet meer dan logisch om buurtbewoners te betrekken bij de planvorming.

Het bouwproject aan het Kievitplein bewijst ook dat het mogelijk is tussen projectontwikkelaars en bewoners tot



een overeenkomst te komen. Na verschillende vragen tot overleg, diverse constructieve voorstellen om het bouwplan aan te passen en uiteindelijk een rechtszaak van de zeven buurtcomités, verenigd in De Ploeg en StRaten-Generaal, was projectontwikkelaar Robelco in extremis toch nog bereid een aantal aanpassingen door te voeren. Zo komen er meer wooneenheden, krijgt het plein iets meer openheid door de verbindingsmuren tussen twee gebouwen te schrappen, komt er een Grand Café op de kop van een van de gebouwen en wordt de private bedrijfskantine een publiek restaurant. Hoewel deze aanpassingen van het voormalige Kievitplein geen schoolvoorbeeld van goede stedenbouw maken, verhogen de ingrepen wel de kans dat de publieke ruimte tussen de gebouwen verlevendigt en ook na de werkuren gebruikt wordt. De Ploeg en StRaten-Generaal zijn de projectontwikkelaar erkentelijk voor de inspanningen die daartoe in extremis geleverd worden. Beide partijen waren het er trouwens over eens dat het gesprek beter twee jaar eerder had plaatsgevonden. Na het nodige overleg blijkt dat projectontwikkelaars en wijkcomités mits wederzijdse goodwill wel degelijk op een vruchtbare wijze met elkaar kunnen overleggen. We hopen dat dit voortaan ook elders mogelijk blijkt en dat de overheid daarbij de rol opneemt van een stimulerende regisseur.

Erik Grietens, Bond Beter Leefmilieu

Het vergeten kantoortje



Tegenover het busstation, half verzonken in de spoorwegberm, bevindt zich sinds jaar en dag een klein kantoortje. Grotendeels aan het zicht onttrokken door de zuilen van de overdekte galerij, ziet het er thans eerder verwaarloosd uit. Ingedeukte gevelpanelen en een gesneuvelde ruit: hier zijn duidelijk jonge vandalen aan het werk geweest. Een blik binnen het lokaaltje geeft zicht op een totaal uitgedroogde kamerplant en een kalender uit vorige eeuw. Wat was eigenlijk het doel van dit geheimzinnige lokaaltje?

De geel-groene jaloezieën bevatten de sleutel: de oudere generatie herinnert zich wellicht nog de geel-groene autobussen van de NMBS. De spoorwegmaatschappij heeft

vroeger inderdaad ook autobuslijnen uitgebaat, zelfs van twee verschillende types! Enerzijds waren er de vervangingsautobussen, die de treinen moesten vervangen op afgeschafte spoorlijnen. Als dusdanig werden deze feitelijk nog als treinen beschouwd en spoorbiljetten waren er geldig op. Vanuit Mechelen werden gelukkig geen spoorlijnen afgeschaft, maar er waren wel vervangingsautobussen, zoals de lijn 53b naar Londerzeel, die plaatsen bedienden zoals Hombeek, waar het station in 1957 werd gesloten. Anderzijds waren er de zogenaamde aanvullende autobusdiensten, die eigen tarieven hanteerden, zoals de lijn 286 naar Willebroek. De NMBS heeft overigens nooit deze autobussen in eigen beheer uitgebaat, maar deed een beroep op pachters.

In 1977 werden al deze lijnen overgedragen aan de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, en verdwenen de geel-groene autobussen geleidelijk uit het straatbeeld. De NMVB werd geregionaliseerd in 1991, en sindsdien maken de witte autobussen van De Lijn de dienst uit. Het kantoor aan het station van Mechelen huisvestte de coördinatie van de NMBS-autobussen die daar hun eindpunt hadden. Met de integratie in de NMVB, later De Lijn, werd dit lokaal overbodig, alhoewel er nog tot diep in de jaren 1990 enige activiteit was.

Dit gebouwtje, in dezelfde expositijl als het stationsgebouw, is een voorname getuige van de autobusexploitatie in onze stad en als dusdanig zou het wenselijk zijn het te herwaarderen en een nieuwe functie te geven, hetgeen tevens gunstig zou zijn voor het veiligheidsgevoel door het vermeerderen van de sociale controle in het gebied van de fietsenstallingen achter de zuilen van de galerij.

Peter Van den Bossche

Inhoudstafel RIMNieuws 79

Editio	3
Mechelen zonder stationsplein?	5
Jean-Paul Laenen	13
Architecturale keramiek in Expo 58-stijl.	14
Over stationsbuurten...	21
Het vergeten kantoortje	34

Doelstellingen RIM v.z.w.

RIM v.z.w. (Restauratie Integratie Mechelen) is een vereniging die bekommerd is om de toestand van het Mechels roerend en onroerend cultureel erfgoed.

Omdat zij vindt dat dit erfgoed niet altijd juist gewaardeerd wordt, moet er iets gedaan worden om de situatie te verbeteren.

RIM v.z.w. zal vooral aandacht hebben voor het architecturale en stedenbouwkundige patrimonium in groot Mechelen zonder daarom ander cultureel erfgoed uit te sluiten.

RIM v.z.w. wil sensibiliseren om waardevolle oude panden in stand te houden, te restaureren en te integreren. Integreren betekent ervoor zorgen dat een oud gebouw weer nuttig gebruikt wordt, weer meespeelt in de omgeving en zichzelf zo beschermt tegen verwaarlozing.

RIM v.z.w. wil niet gaan werken naast bestaande organisaties en initiatieven: het wil veeleer een gespreksforum worden, een uitwisselingsplatform bieden. Dit is absoluut nodig wil er een geloofwaardige en gecoördineerde aanpak komen.

RIM v.z.w. wil zowel het grote publiek sensibiliseren als de eigenaars van waardevolle gebouwen en de overheid. Concreet wil zij het grote publiek benaderen met een regelmatig verschijnende nieuwsbrief. Er worden contacten gezocht met eigenaars, overheid en geïnteresseerde organisaties.