



RIMNieuws



(1)

Nummer 43 – 4de kwartaal 1998

Driemaandelijks tijdschrift - Afgiftekantoor Mechelen 1 -
V.U. Frans Geys, Hoveniersstraat 16, 2800 Mechelen

Colophon

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

Teksten: Erik Nobels, Patrick Egels

Gastauteur: Rob Cuyvers - stadsplanoloog

Layout: Peter Van den Bossche

Fotografie: Jos DeVadder, Mechelse Fotokring (1), uit Jan Goossens, "De mijlpaal van de Belgische Spoorwegen te Mechelen" (2)

Abonnementen op RIMNieuws kunnen onderschreven worden door storting van 350 F (of meer) op rekening 320-4195088-05 van Restauratie Integratie Mechelen.

Inlichtingen: RIM, p/a Patrick Egels, Vekestraat 8, 2800 Mechelen (015/412708)

Bezoek ook de RIM website: <http://citelec.vub.ac.be/rim>

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.

Editoriaal

Na een themanummer over het verleden en de toekomstplannen van de Lamot-site, sluiten we 1998 af met een nieuw nummer waarin we de heraanleg van het stationsplein onder de loep nemen.

Deze twee laatste themanummers staan niet als afgeronde gehelelen op zichzelf. Ze verwachten een gevolg en tekenen enkele krachtlijnen uit voor onze werking in 1999.

De sinds het verschijnen van ons Lamot-nummer aan het Mercurius-project aangekondigde wijzigingen bevestigen dat er ook bij de beleidsmakers, twijfel is gerezen over de haalbaarheid en de wenselijkheid van hun oorspronkelijk uitvoeringsplan. Maar over de concrete evolutie binnen het beleidsdenken rond de Lamot-site hangt eens dat je voorbij het hoerageroep geraakt een nog groter waas dan ooit tevoren.

Er komen geen concrete antwoorden op vragen als

- Waar wordt de mega-concertzaal ingeplant?
- Hoe gaat ze eruitzien?
- Wie gaat ze uitbaten ?
- Welke impact zal deze zaal op de omgeving uitoefenen ?
- Hoe zal ze de de winkeldriehoek Grote Markt-Korenmarkt-Vijfhoek versterken ?
- Wie zal dit alles financieren ?

Eén zaak is echter zeker: er is een sterke wil om een reuze-bouwproject op te starten waarin de gemeenschap honderden miljoenen zal investeren. Ook voor de Mechelse belastingbetaler zal het uiteindelijk een grote gelduitgave worden.

Bedenktijd, meer informatie, en een niet overhaast georganiseerde dialoog over de inhoud en de uitwerking van het Mercurius-project dringen zich op!

En zo zitten we bij dit themanummer over de heraanleg van het stationsplein.



(1)

In 1991 besloot het stadsbestuur mede onder impuls van het buurtcomité Station-Brusselpoort deel te nemen aan de door de Koning Boudewijn Stichting uitgeschreven wedstrijd : “De weg naar het station”.

In 1999 mogen we met het aan aanbrengen van de volledige verlichting en de bouw van de Lijnwinkel, de voltooiing van het stationsplein verwachten.

Deze heraanleg laat niet alleen de buurtbewoners, maar ook de vele pleingebruikers niet onberoerd. In januari en september 1998 werd bij hen door het buurtcomité al naar de oversteekbaarheid van het stationsplein gepeild.

In dit nummer, dat een ruime verspreiding zal kennen, geeft RIM het woord aan Jean-Paul Laenen en aan de stadsplanoloog Rob Cuyvers. Zij hielden tenslotte de pen vast bij het ontwerpen en totstandkomen van huidig project.

RIM neemt in dit nummer geen standpunt in. Wel nodigen we de lezers, maar ook alle buurtbewoners en pleingebruikers uit om hun positieve en negatieve bedenkingen mee te delen.

In de loop van 1999 hopen we deze opmerkingen en mogelijke vragen samen met de reacties van de ontwerpers in een tweede themanummer te bundelen. Op die manier willen we het inzicht in het waarom van beleidsbeslissingen vergroten en ook lessen trekken die dienstbaar kunnen zijn bij de heraanleg van andere straten en pleinen in Mechelen.

Of deze poging om “van onderuit” de burger meer bij het beleid te betrekken zal slagen, hangt in de eerste plaats af van de omvang en de kwaliteit van uw reacties.

Waar en hoe u reacties en vragen kwijt kan, leest u op de laatste pagina van dit nummer.

Reageren dus !

Erik Nobels

Het stationsplein volgens Jean-Paul Laenen

Onze redactie had een lang gesprek met Jean-Paul Laenen over het concept van het stationsplein. Dit artikel is een summier weergave van dat gesprek. We trachten met onze eigen woorden een deel van de ideeën van de kunstenaar weer te geven.

Hoe geraakte hij erbij betrokken?

De stad Mechelen was met het ontwerp van stadsplanoloog Rob Cuyvers laureaat van de 'de weg naar het station', een wedstrijd die in 1991 door de Koning Boudewijnstichting werd uitgeschreven. Rob Cuyvers kwam aan Jean-Paul Laenen vragen of hij ideeën had over de heraanleg van het stationsplein. Tot op dat ogenblik had hij met de beeldhouwer nog geen contacten gelegd.

Dat was het begin van een proces waarbij de rol van Jean-Paul



Laenen en zijn atelier (de architecten Sylvie Laenen en Dirk Janssen) ingrijpend was. De kunstenaar beperkte zich niet tot het kiezen van staatmeubilair en wat materialen, maar nam samen met Rob Cuyvers het volledige concept onder de loep. Alle bestaande projecten werden even uit het hoofd gezet. Vanuit een pleinanalyse werd het denkwerk over de herinrichting overgedaan.

Pleinanalyse

Er is een grondig verschil tussen atelierwerk waar kunstwerken ontworpen worden zonder rekening te houden met de concrete plaats waar ze uiteindelijk - al dan niet tijdelijk - zullen belanden (het abstracte dromen) en het ontwerpen voor concrete plaatsen.

Als J.P. Laenen een opdracht voor een concrete plaats krijgt, gaat hij die plaats verkennen. Is het een plaats - een open plek - waar een volledig nieuw boek geschreven wordt, dan is hij veel minder geremd om zijn eigen inbreng zeer sterk in de verf te zetten. Is het een plaats met een verleden, dan vergelijkt hij de plaats met een gezicht. De gelaatstrekken van een gezicht verraden geschiedenis.

Bij de inbreng van J.P. Laenen zal dan ook aandacht besteed worden aan het interpreteren van de bestaande gelaatstrekken. Hier gaat hij als een kunstenaar een dialoog aan met het bestaande in plaats van een monoloog te houden.

Hoe werd het stationsplein ervaren?

Het verminkte stationsplein was geen echt plein meer. Voor 'koning auto' was een archipel van vluchtheuvels, bergplaatsen en voetgangerstunnels gecreëerd. De 'Mijlpaal' en het borstbeeld van koning Albert I hadden enkel voor honden met hoog water nog enige betekenis.

Vanuit de Leopoldstraat kreeg men de indruk naar een muur te rijden. Oorspronkelijk trokken deze straten nochtans trots de aandacht op de stationsingang. Het rechthoekige karakter van het plein was sterk aangetast. De rooilijnwijzigingen aan de zijde van het station en de bouw van het nieuwe station gingen ook in tegen de stedenbouwkundige betekenis van het aansluitende stratenpatroon. Het plein was niet langer de navel van de buurt. Het gevolg was dat ook eigenaars niets meer deden aan de plein-versterkende uitstraling van de gebouwen.

Voor de gewone voorbijganger vertelde het plein geen verhaal meer. Voor het oog van de kunstenaar hadden de bestaande gevels echter nog altijd voldoende potentie om het plein opnieuw uitstraling te verlenen. Het kwam erop aan het oorspronkelijke plein, dat door de verzwakking van de randen minder herkenbaar was, te herstellen en de poortfunctie naar de stad toe te herstellen. Daartoe was een sterk accent in het midden vereist.

Ook de omliggende straten leden onder de situatie. Voetgangers werden macabere tunnels in gejaagd terwijl automobilisten het plein gebruikten als een snelweg. Zelfs de straatverlichting was erop gericht. Het plein was nagenoeg onbewoonbaar geworden.

Vanuit vragen over heden en verleden werd naar een antwoord gezocht op de vraag wat het plein in de toekomst nog zou kunnen bieden.

Quelle galère

Het stationsplein moest opnieuw een esthetische en functioneel verantwoorde baken van stedelijke cultuur worden. Deze opdracht om auto-, tweewielers- en voetgangersverkeer te verzoenen was niet enkel een uitdaging. Ze hield ook het gevaar in een vergiftigd geschenk te worden.

De bestaande bouwengroepen vormden de beperkingen waarbinnen het verkeer moest georganiseerd worden. Daarbij kwam dat er verschillende opdrachtgevers waren. De Lijn, de NMBS,



(1)

de Administratie Wegeninfrastructuur en Verkeer, de stad, de Koning Boudewijnstichting en het buurtcomité 'Station-Brusselpoort' hadden hun eigen en met elkaar soms tegenstrijdige verzuchtingen. In deze heksenketel (Jean-Paul Laenen spreekt over 'procesmatige aanpak') moesten de ontwerpers esthetiek en functionaliteit verzoenen. Hoe kon men alles in harmonie brengen?

Een baken van stedelijkheid

Vóór de herinrichting beschouwden autobestuurders het stationsplein en de Consciencestraat als een soort afrit van de E19. Nog even gas geven om de rode lichten op het Kardinaal Mercierplein te vermijden was aangewezen. Om de automobilist duidelijk te maken dat hij in de binnenstad was aangekomen – waar mensen ook wandelen en fietsen - moest een sterk psychologisch signaal worden gegeven. Het plein moest ook een stadspoort worden.



Jean-Paul Laenen gebruikt graag de metafoor van de boerderij. Als je na een fikse wandeling door de modder een boerenerf opstapt en je gaat de boer begroeten in een stal waar overal stro en mest ligt, komt het niet in je op om je voeten te vege. Maar als de boerin je vraagt om het nette en stemmige salon binnen te komen, zul je ongevraagd je laarzen uittrekken. De inrichting van een omgeving verandert het menselijk gedrag. Daarom moet het stationsplein voor treinreizigers en automobilisten een baken van stedelijkheid zijn.

Er werd geopteerd voor een rotonde en een imposante inkleding van de 'Mijlpaal'. De rotonde is een zelfregulerende vormgeving. Je kunt er maximaal 30 tot 50 km per uur rijden en je wordt er niet door verrast. Zonder verkeersdrempels of lichten wordt de snelheid gebroken en wordt de stad aangekondigd.

In het begin leek de idee van een rotonde voor velen waanzinnig.

Er zouden ellenlange files ontstaan. Door de overredingskracht van de stedelijke administratie en schepen Backx werd het rond punt toch aanvaardbaar. Daardoor werd de poort opengezet voor een volledig nieuw pleinontwerp. Dat moest het rechthoekige karakter van het plein in de verf zetten.

Het rechthoekige karakter van het plein herstellen

Een ronde vorm in het midden van een rechthoek is neutraal aangezien er noch hoeken noch rechte zijden zijn. Dat zou niet storend werken voor de esthetiek van het plein. Ook de verkeersdoorstroming tussen viaduct en Consciencestraat via de rotonde zou het rechthoekige karakter niet verstoren. Door daarnaast de bestrating in dambordpatroon aan te leggen wordt er opnieuw naar de rechthoekige vorm verwezen. Ook een rechthoekige beplanting langs de gevelwanden moest daartoe bijdragen.

Door het ondersteunen van het rechthoekige pleinkarakter hoopt Jean-Paul Laenen een aanzet te geven voor eigenaars van belendende percelen om gevels te herstellen. Daardoor zou het rechthoekige karakter opnieuw benadrukt worden.

De door de architecten Sylvie Laenen en Dirk Janssen ontworpen Lijnwinkel zal bijdragen tot het beter aanvoelen van één der korte zijden van het rechthoekige plein.

Materialen in geelachtige tint en metaalgebruik

De kleur van de materialen is gekozen naar analogie met de omgeving, waar geen rode, maar gele elementen voorkomen. Gele tinten sieren de gevels van het Belgacom-gebouw en van de werfmuur aan de voet van de spoorwegberm. Bovendien geven geelachtige stenen de indruk van licht en warmte op donkere dagen. Het simultane contrast van de kleurtinten van het dambord verheldert het geheel. Bij het bouwen van het nieuwe seinhuis bovenop het bestaande station heeft de NMBS op dit geelwitte karakter van de stationsomgeving ingespeeld en voor gele

zonneweringen gekozen. Het metaalgebruik bovenaan de zuilen verwijst naar de metalen constructies in de omgeving.

Het licht komt uit de grond

Niet alleen overdag, maar ook 's avonds moet het stationsplein een baken van stedelijkheid voor weggebruikers en omwonenden zijn. Verlichting vanuit de grond is sfeervol en niet storend voor de omwonenden.

Een deel van de voetgangerstunnels krijgt een nieuwe functie

De NMBS wou de voetgangerstunnels volledig zien verdwijnen. Jean-Paul Laenen vond dat spijtig. Een deel bleef bestaan en werd in de herinrichting geïntegreerd. De ingangen worden aangegeven door twee wachthuisjes. In de bedaking wordt een trapsgewijze draaiende beweging weergegeven. De ondergrondse ruimte wacht nu op een nieuwe bestemming als schatkamer voor de 'Mijlpaal'.

De 'Mijlpaal' blijft op de Nullijn

De 'Mijlpaal' werd reeds zes keer verplaatst. In feite was de constructie, meer nog dan een herdenkingsmonument, een aanduiding van het middelpunt van de Belgische spoorwegen. Vanuit dit punt werden destijds alle afstanden van het Belgische spoorwegnet berekend. Lambert Quetelet, die in de 19e eeuw als wiskundige en statisticus wereldfaam verwierf, versterkte dit symbolische belang. Hij koos voor Mechelen de reeds verplaatste 'Mijlpaal' en niet de Sint-Romboutstoren uit om het plaatselijke uur te berekenen.

Jean-Paul Laenen heeft de 'Mijlpaal' op de nullijn gehouden maar in het centrum van het huidige stationsplein geplaatst. De as

gevormd door dit monument en de Brusselpoort is de middellijn van de Leopoldstraat. Rond deze as werd heel de stationswijk symmetrisch ontwikkeld.



(1)

MIJLPAAL: ooit zonnewijzer, opnieuw zonnewijzer?

Onze stadsgenoot Henri Van Boxmeer maakte Jean-Paul Laenen en de mensen van “De Mijlpaal” er attent op dat Quetelet, de statisticus en oprichter van de sterrenwacht van Brussel, de reeds verplaatste Mijlpaal een nieuwe functie gaf.

Henri Van Boxmeer vond deze gegevens bij het inventariseren van het archief van de Koninklijke Sterrenwacht van België.

Quetelet werd door een koninklijk besluit van 22 en 29 februari 1836 belast met het bepalen van de plaatselijke zonnetijd in 41 steden. Hij diende hierbij prioriteit te geven aan de steden die langs de spoorweg lagen: *“Je désigneraï en première ligne, celle ou doit passer le chemin de fer, c'est-à-dire Malines, Anvers, Termonde, Gand Bruges, Ostende, Louvain, Tirlemont, Liège, Verviers et ensuite...”* schrijft de minister aan Quetelet.

Het nieuwe, naar toenmalige normen snelle vervoermiddel, de trein, maakte immers noodzakelijk dat de plaatselijke klokkentorentijden op elkaar afgestemd werden. Dankzij de trein en niet op elkaar afgestemde lokale tijdzones kwam het volgens Quetelet voor dat je ergens om drie uur de trein kon nemen om vervolgens voor drie uur op je bestemming aan te komen. Bovendien brachten deze niet geüniformiseerde tijdzones een gevaar mee voor het spoorwegverkeer zelf, zeker op enkelsporige lijnen.

De St. Romboutskathedraal leek voor Quetelet niet aangewezen om de middaglijn voor Mechelen te bepalen, hij verkoos de Mijlpaal. Hij schreef in zijn verslag:

“.. où j'avais trouvé que la cathédrale était peu avantageusement orientée pour recevoir une méridienne [...] la colonne milliaire qui servait primitivement de point central à ces chemins de fer et qui contenait la première pierre qui avait été inaugurée avec tant de solennité à l'époque de l'inauguration, perdait toute son importance depuis qu'elle avait été déplacée. Je crus qu'on pourrait la faire servir avantageusement comme gnomon, et après en avoir obtenu l'autorisation, je fis construire, avec le concours de MM. les ingénieurs, derrière la colonne, et dans la direction du sud au nord, une levée de dalles de 24 mètres de longueur

pour y tracer la méridienne, Cette opération a été faite depuis, et une pierre solidement établie vers l'extrémité la plus éloignée de la colonne sert à rendre la trace durable, dans le cas où le terrain subirait de petits mouvements."

In zijn brief aan de minister (12 juli 1838) schreef Quetelet:

"La colonne qui marque le point central et qui aujourd'hui se trouve reculée à une certaine distance des lignes de communications, cette colonne formerait un gnomon dont l'usage est devenu très rare aujourd'hui et qui était si fréquemment employé par les anciens. La méridienne pourrait être d'une belle facture et je me suis assuré qu'elle ne nuisait en rien aux besoins du service du chemin de fer.[...] La dépense serait d'ailleurs peu considérable, il suffirait de l'établissement symétriquement d'une bande de pierre bleue d'un demi-mètre de largeur et qui serait partagée en son milieu par la méridienne. Je pense que ces dispositions jetteraient quelque intérêt sur ce monument qui n'en a plus aujourd'hui, qu'il n'a ni d'être au centre des routes, ni de couvrir le lieu où a été déposée la première pierre. [...] Car par la forme, il semble avoir été placé tout exprès pour la destination que je lui propose."

Op 24 juli 1838 antwoordt de minister:

"J'approuve, du reste, les mesures que vous proposez pour Malines et vais écrire dans ce sens à Mr. le Ministre des Travaux Publics. Toutefois, un doute m'a arrêté un instant dans cet assentiment, c'est celui de savoir si ce mode n'aura pas pour résultat de faire servir exclusivement la méridienne ou gnomon à l'usage du chemin de fer et non pas, en même temps, à celui du public."

Quetelet, die een manusje van alles was en bijgevolg overbelast met werk, bepaalde slechts 10 van de 41 voorziene middaglijnen. Toen het werk zover gevorderd was, bleek het volledig voorbijgestreefd te zijn door de komst van een nieuwe vooruitgang van net menselijk kunnen: de telegraaf. Plots konden verafgelegen plaatsen op enkele seconden tijd met elkaar verbonden worden. De plaatselijke tijd was voorbijgestreefd.

Misschien een les voor vandaag. Hoe snel zal ook het allernieuwste voorbijgestreefd zijn en minder betekenen dan wat voor hem de plaats moest ruimen? Soms al voor het gezet is, zeggen cynici. Henri Van Boxmeer deed echter meer dan in de archieven duike-

len. Op aanvraag van Jean-Paul Laenen en op basis van de door deze laatste verstrekte gegevens berekende hij de nieuwe middaglijn voor Mechelen. Een merkteken op de rotondevloer en een merkteken tussen de straatstenen aan de hoek van de Consciencestraat geven het schaduwpunt van de winter- en zomerzonnwende aan. Beide punten duiden de middaglijn voor Mechelen aan.

Berekening Henri Van Boxmeer

Voor de zomerzonnwende van 21 juni 1998 met een zonnestand van $62^{\circ},360$ (cotangens 0,52268)

<i>De mijlpaal</i>	<i>hoogte</i>	<i>schaduw lengte om 11.43' 34'' (UT)</i>
<i>pinhoogte</i>	<i>12,88 m</i>	<i>6,745 m</i>
<i>top kogel</i>	<i>12,48 m</i>	<i>6,635 m</i>
<i>middelpunt kogel</i>	<i>12,16 m</i>	<i>6,368 m</i>

De hoogte afstanden werden berekend vanaf het hoogste punt van de rotonde: 12,85 volgens de architectenplannen.

Voor de winterzonnwende van 21 december 1998 met een zonnestand van $15^{\circ},580$ (cotangens 3,85643)

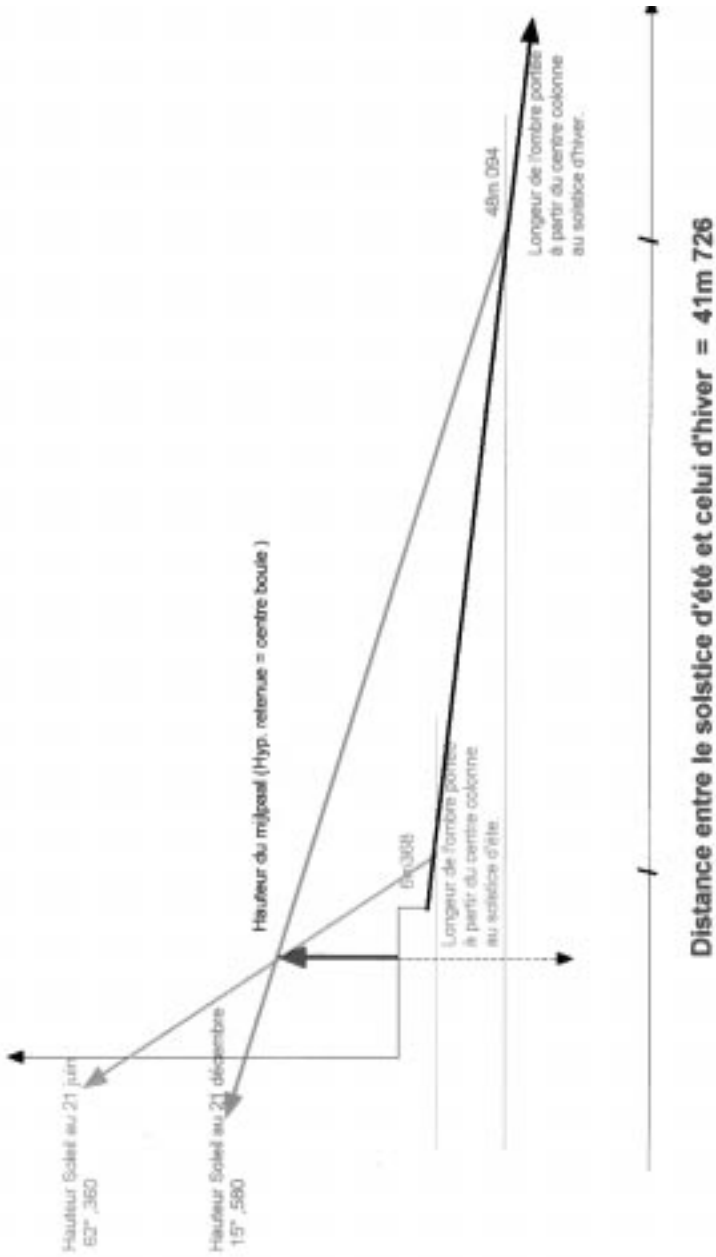
<i>De mijlpaal-</i>	<i>hoogte</i>	<i>schaduw lengte om 11.40'04'' (UT)</i>
<i>pinhoogte</i>	<i>14,13 m</i>	<i>50,676 m</i>
<i>top kogel</i>	<i>13,75 m</i>	<i>49,313 m</i>
<i>middelpunt kogel</i>	<i>13,41 m</i>	<i>48,094 m</i>

De hoogte afstanden werden nu berekend vanaf het lagere aan de hoek van de Consciencestraat gelegen straatniveau. Er is dus een hoogteverschil van 125 cm tussen beide referentiepunten.

De afstand tussen de schaduwpunten van 21 juni en 21 december op de geografische onveranderlijke middaglijn bedraagt dan ook 41,726 meter.

(UT) staat voor universele tijd (Greenwich tijd). Zoals uit de verstrekte gegevens blijkt, is het verschil tussen de universele tijd en de lokale zonnetijd niet elke dag hetzelfde !

Uittreksels uit : Les méridiennes de Quetelet, H. Van Boxmeer, Koninklijke Sterrenwacht van België, 1996



Let op: dit dwarsschema is niet proportioneel!

DE WEG NAAR HET STATION

Het verhaal van de herinrichting van het stationsplein door stadsplanoloog ir. Rob Cuyvers

Door de Koning Boudewijnstichting werd in 1991 de wedstrijd 'De Weg naar het Station' uitgeschreven. Mechelen werd samen met Kortrijk en Galmaarden verkozen als laureaat. In een protocol hadden de verscheidene ministers en gedelegeerd bestuurders zich geëngageerd om de gelauwerde projecten uit te voeren.

Mechelen kon aan zijn weg naar het station beginnen.

DE PROCEDURE

Een stuurgroep werd opgericht. Hierin zetelden vertegenwoordigers van De Lijn, de NMBS, het Bestuur der Wegen, het buurtcomité, de Koning Boudewijnstichting en het stadsbestuur. Ongeveer maandelijks werd vergaderd.

De eerste ontwerpen voor het plein werden op de dienst ruimtelijke planning van het stadsbestuur gemaakt.

In een tweede fase werd een externe ontwerper, dhr. J.-P. Laenen, aangetrokken.

De ontwerpen voor vernieuwing van het station werden door de architecten van de NMBS gemaakt.

Op basis van het door de respectieve vertegenwoordigers goedgekeurd plan, is een kostenverdeling vastgelegd.

Het goedgekeurde plan werd opgedeeld in 4 zones.

Elk van deze zones dient gefinancierd te worden door één van de partners (NMBS, De Lijn, Bestuur der Wegen, stadsbestuur).

Het Bestuur der Wegen wordt verantwoordelijk voor het aanbestedingsdossier en de leiding der werken.

Dit alles werd in een uitvoeringsovereenkomst vastgelegd.

Op 20 juni 1992 werd deze overeenkomst plechtig ondertekend door de verantwoordelijke ministers T. Kelchtermans. (Openbare Werken) en J. Sauwens (Verkeer), door gedelegeerd bestuurder E. Schoupe (NMBS), directeur-generaal H. Van Wesemael (De

Lijn), directeur G. Knops (Koning Boudewijn stichting) en burgemeester J. Vanroy.

DE PROBLEMEN VOORHEEN

Het grootste knelpunt in de Mechelse weg naar het station is sinds jaren de pleininrichting (of het gebrek eraan) voor het station. De weg 'naar' het station is sinds de aanleg van de snelweg E 19 een expressweg 'langs' het station. De auto's razen langs het station de stad binnen.

Voor de voetgangers en fietsers is er geen ruimte meer, tenzij onder de grond via lange eenzame tunnels.

De toegang naar de bushaltes gebeurt eveneens langs de tunnels. De bushaltes bieden geen bescherming aan de reiziger.



(1)



(1)

Voor het ophalen en afzetten van de reizigers met de auto is geen ruimte voorzien.

Waar in 1836 het station en de stationswijk ontworpen zijn als een nieuw deel van de stad, is dit in de jaren '70 teniet gedaan ten voordele van de auto.

Het station, het vijfde belangrijkste van België, voldoet niet meer aan de eisen van vandaag. De loketfunctie ligt ver van de perons, de integratie met De Lijn is zoek. Het geheel geeft een verwaarloosde indruk.

HET OPZET

Het opzet is duidelijk. Trein en bus moeten een centrale betekenis krijgen binnen het stedelijk en regionaal verkeers- en vervoersbeleid. Welke ruimtes zijn hiervoor meer van betekenis dan het sta-

tion en het stationsplein?

Het station is hiervan het symbolische en vaak ook het feitelijke begin- en eindpunt.

Het stationsplein is de draaischijf. Het is de plaats waar alle verkeersdeelnemers elkaar treffen. De voetganger, de fietser, de kiss-and-rider (met de auto gebracht), de park-and-rider (zelf met de auto), de taxigebruiker en de busgebruiker.

DE UITWERKING

Alhoewel de vernieuwing van het stationsgebouw eveneens één van de essentiële elementen in het verhaal is, bekijken we hier alleen de uitwerking van het stationsplein.

VERKEERSKUNDE EN STEDENBOUW, HAND IN HAND

Het basisconcept van het stationsplein is een rotonde. De rotonde is hier niet alleen gehanteerd als een verkeerskundig concept, maar ook als stedenbouwkundig element.

Het is het samengaan van beide domeinen dat dit ontwerp zijn kracht geeft. Het drukt het geloof uit dat een verkeerskundig ontwerp alleen sterk genoeg kan zijn als het ook gedragen wordt door een stedenbouwkundige visie.

Het symbool van het treingebeuren, de Mijlpaal zal voortaan de weg naar het station en de stad tonen.

Een dubbele rij bomen langs de randen versterken de vorm van het plein. Deze bomen worden in het najaar aangeplant.

Het rondpunt zorgt voor een gemakkelijke bereikbaarheid van het station voor alle verkeersdeelnemers. Uit alle richtingen kan zowel door bussen als fietsers en auto's, via het rondpunt de stationstoegang bereikt worden.

De voetgangersbereikbaarheid wordt aan de randen van het rondpunt gegarandeerd. Doordat heel het rondpunt aangelegd wordt als een plateau, wordt de rijsnelheid op dit stedelijk tapijt voldoende beheerst.

In het voorontwerp was uitgegaan van een sterkere snelheidsreductie door het aanbrenge van scherpere plateaus. Daardoor moest een min of meer gelijkwaardige behandeling van alle verkeersdeelnemers afgedwongen worden.

Momenteel wordt onderzocht of door het aanbrenge van zebra-paden het oversteken vergemakkelijkt kan worden.

Het stedelijk openbaar vervoer speelt mee op het plein. De haltes zijn aangebracht op het rondpunt.

De streeklijnen bevinden zich zoals nu aan de andere zijde van de uitgang van het station.

Het kiss-and-ride- en het taxiverkeer krijgen bevoorrechte plaatsen aansluitend bij de toegang tot het station.

Deze in- en uitgang van het station krijgt hierdoor een belangrijke plaats op het plein.

Door ruimtelijke elementen wordt dit nog versterkt.

Het plein is ontworpen als een tapijt met een groot dambordpatroon. De verkeerswegen eindigen op dit licht verhoogd tapijt.

Het rondpunt neemt dit verkeer op, remt het af en verdeelt het in het centrum van het plein bevindt zich een kuil, waaruit een sculptuur rijst bestaande uit 12 zuilelementen.

Zij dragen de Mijlpaal, symbool van de eerste treinverbinding op het vaste continent.

DE VERKEERSTECHNISCHE OPLOSSINGEN

TE VOET OF MET DE FIETS

Eén van de belangrijkste partners in het ontwerp zijn de voetgangers en fietsers.

De weg van en naar het station heeft inzonderheid voor hen veel aandacht gekregen.

De voetgangers krijgen meer (adem)ruimte voor het station.

Op weg van of naar de in- en uitgang van het station is het voetgangersdomein drastisch toegenomen.

Alle oversteekbewegingen gebeuren bovengronds.

De weg naar het centrum is als belangrijkste as uitgewerkt.

De confrontatie met het autoverkeer en de bussen wordt ver-

zacht.

De oversteekplaatsen naar de Leopoldstraat worden dicht bij het rotondepunt gelegd. De auto's rijden daar het traagst.

Aan de randen van het plein is de ruimte voor de voetgangers sterk toegenomen.

Zo is er nu heel wat ruimte voor o.a. aangename terrassen aan de cafés. De tunnel blijft open. Hij is wel verkort en vernieuwd.

Vanuit het station is voor de voetgangers de verbinding met het busstation van de streeklijnen extra verzorgd.

Onder een overdekte gaanderij kan de voetganger zich naar de bushaltes begeven. Deze gaanderij herbergt eveneens een wachtruimte voor de reizigers. De overdekte gaanderij bedient eveneens de taxistandplaats, de fietsstallingen en de parking.

De hele ruimte van het busstation wordt op één niveau aange-



(1)



(1)

legd, zodat één groot voetgangersdomein ontstaat.

Voetgangers worden zo gelijkgesteld met het rijdend verkeer.

Voor de *fietsers* is aansluitend bij deze overdekte gaanderij een overdekte fietsstandplaats voorzien. Deze fietsstandplaats sluit aan bij het dubbelrichtingsfietspad en is derhalve bereikbaar vanuit alle richtingen. De fietsstandplaats is daarenboven eveneens dienstig voor de busgebruikers. Bijkomende fietsstandplaatsen worden voorzien onder de bestaande luifel tussen het station en de Hanswijkvaart.

De fietsers worden snel en efficiënt van, naar en rond het station geleid. Op het plein mogen de fietsers rijden waar ze wensen. Er is geen afbakening voorzien om in alle richtingen bewegingen toe te laten.

De fietspaden, welke vanaf het plein vertrekken, sluiten aan en geven een aanzet tot de verbindingen met de omgeving. De dub-

belrichtingsfietspaden garanderen een snelle en vlotte bereikbaarheid met een hoog comfort.

Ook naar de Hanswijkvaart zorgt een veilig fietspad voor een goede verbinding met de wijk Tervuursesteenweg.

MET DE BUS, DE TAXI OF DE AUTO.

De busgebruikers van de stadslijnen hebben uiteraard eveneens hun plaats op het plein gekregen.

Voor deze gebruikers is er in de directe aansluiting van de stationsuitgang een halteplaats voorzien op het rondpunt.

Dit rondpunt maakt het stadslijnen, in tegenstelling met vroeger, mogelijk direct tot voor de stationsuitgang te rijden en weer weg te rijden vanuit elke richting.

Voor de wachtende reizigers is er uiteraard een overdekte wachtruimte voorzien. In het project is eveneens in het station zelf een ruimte voorzien waar wachtende reizigers zowel op de treinen als op de bussen kunnen wachten. In aansluiting met de uitgang van het station is een infokantoor voorzien voor De Lijn. De bedoeling is trein- en busverkeer meer te integreren.

Voor de busgebruikers van de streeklijnen is de opstapplaats grotendeels gebleven. De toegankelijkheid wordt sterk verbeterd.

Daarnaast wordt onder een overdekte gaanderij in relatie met de stationsuitgang bijkomende wachtruimte voor de busreizigers voorzien. Wachten op de bus in de directe nabijheid van de halte kan op een comfortabele wijze. De standplaats voor de streeklijnen maakt integraal deel uit van het gehele plein. Dezelfde materialen, het doortrekken van de boomrijen en de aanleg als voetgangersdomein moeten dit onderstrepen.

Centraal tegenover de uitgang wordt een Lijnwinkel voorzien. Deze Lijnwinkel is eveneens door dezelfde ontwerpers als het plein (J.P.Lx) ontworpen.

Door een herschikking van de standplaatsen van de bussen komt er ruimte vrij op het plein. Hierdoor kunnen er 60 bijkomende parkeerplaatsen voorzien worden die de parkeerdruk in de omgeving kunnen verlichten.

Ook voor het kiss-and-rideverkeer is er in de directe nabijheid

van de stationsuitgang ruimte voorzien om even stil te staan. Eveneens in tegenstelling tot de vroegere situatie kunnen de auto's vanuit alle richtingen rechtstreeks tot voor de stationsuitgang rijden.

In de aanliggende straten is eveneens ruimte voor kiss-and-ride-verkeer voorzien.

Voor de reiziger die een *taxi* wil nemen is er in het zicht van de uitgang een standplaats voor taxi's.

De reizigers kunnen over het voetgangersdomein, zonder auto- of busverkeer te moeten kruisen, al deze zones bereiken.

DE TOEKOMST

De aanpak van het station en het stationsplein is een eerste stap in het verhaal van de weg naar het station.

Het herwaarderen van de hele stationsbuurt is een volgende.

Binnen het mobiliteitsplan is één van de speerpunten, het leefbaar maken van de belangrijke assen in de stationswijk en de vesten.

Het ruimtelijk opnieuw verbinden van de stationswijk met de binnenstad is hierbij een prioriteit.

De bereikbaarheid van het station voor alle gebruikers (voetganger, fietser, busgebruiker en autobestuurder) moet selectief verder verbeterd worden.

De voetganger vindt 1-1,5 km stappen aanvaardbaar. Aantrekkelijke en veilige voetpaden moeten de voetganger van en naar het station lokken. Zo wordt er gepleit voor een stevige voetgangers- en fietsverbinding langs het Zegel naar de wijk Brusselsesteenweg via een nieuwe brug.

De fietser is bereid ongeveer 5 km te rijden.

Dit betekent dat alle woon- en werkgebieden, gelegen binnen deze zone, goed bereikbaar moeten worden voor de fietsers.

Voor verder gelegen zones moeten de buslijnen op hun effectiviteit bekeken worden.

De versterking van arbeidsintensieve functies in de stationsomgeving is een ander belangrijk actiepoint. Door bedrijven en kantoren met veel werknemers in de buurt van een station te lokalise-

ren stijgt de bereikbaarheid van het openbaar vervoer voor deze werknemers. Hetzelfde geldt voor de uitbouw van woonlokaties. Een ruimtelijk ontwikkelingsplan voor de achterzijde van het station moet hiertoe oplossingen aanreiken.

ir. Rob Cuyvers, stadsplanoloog



(1)

Historiek van het stationsplein

Op vijf mei 1835 werd bij de officiële ingebruikname van het Belgische spoorwegnet in Mechelen “de Mijlpaal”, een gedenkzuil, opgericht. Zijn standplaats was het nulpunt van het Belgisch spoorwegnet. Vanaf dit punt zou men alle afstanden van dit spoorwegnet berekenen.

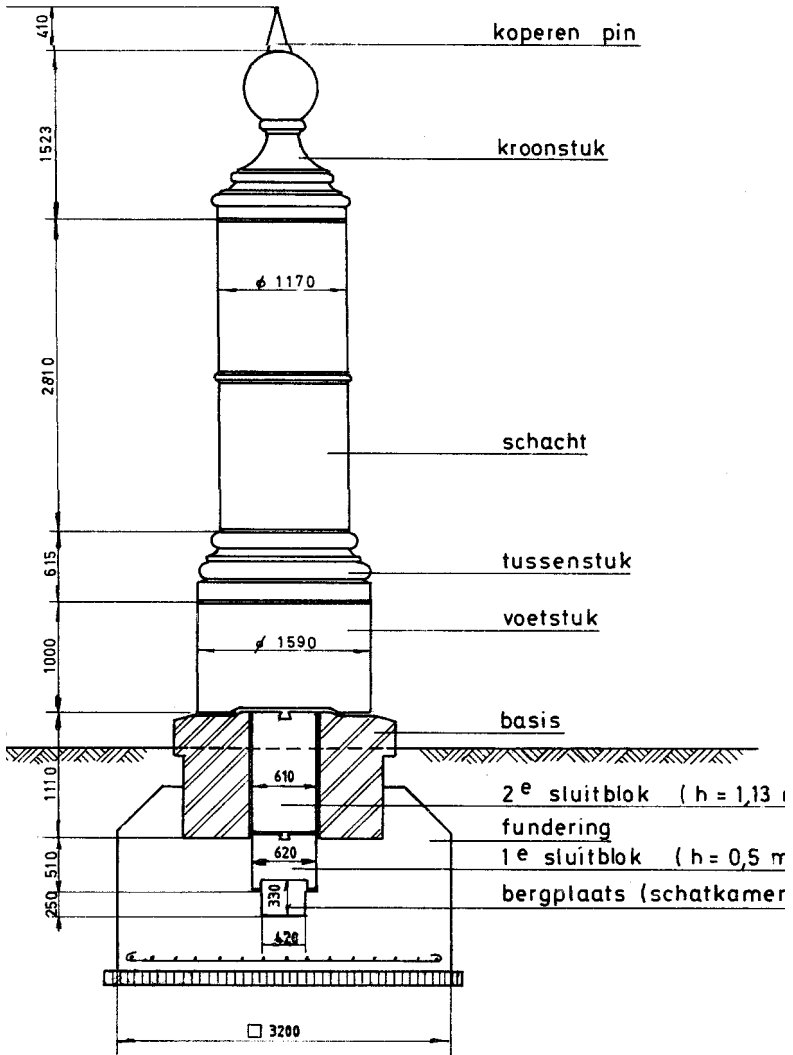
Het eerste spoorwegstation van Mechelen was nog niet gebouwd en de treinen stopten nog aan de andere kant van de vaart.

Rond dit spoorweggebeuren ontwikkelde zich buiten de oorspronkelijke stad op een onbebouwd terrein een hele nieuwe wijk. Een wijk die gekenmerkt werd door de toekomstgerichte geest van de tijd. Een wijk in de ban van het classicisme.



Het eerste station van Mechelen

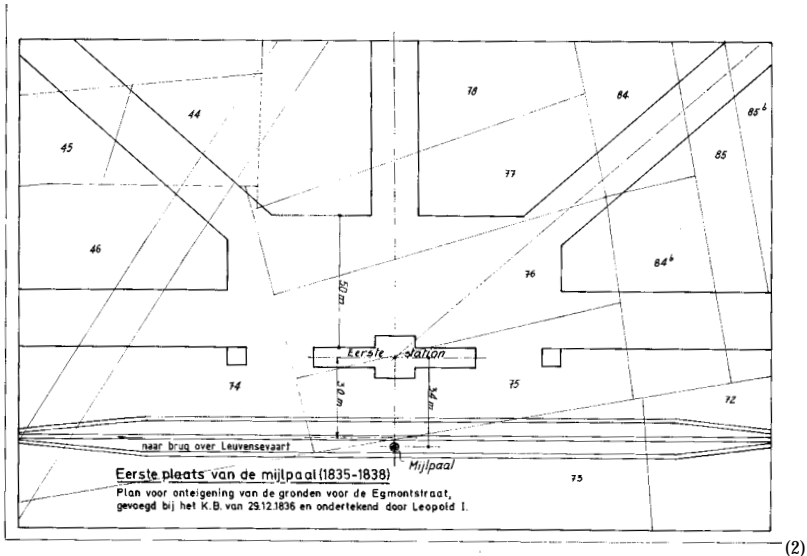
DE MIJLPAAL



(2)



(1)



Ontwerp voor het stationsplein (1836)

Symmetrisch opgestelde witte gebouwen straalden het vooruitstrevende gedachtegoed van de Verlichting uit. Men wou breken met het verleden en een maatschappij opbouwen die gebaseerd was op rationele gronden.

Overzichtelijkheid, rechtlijnigheid, orde en regelmaat dienden dan ook de karakteristieken te zijn van de nieuwe wijk buiten de stad en van haar aansluiting op de oude stad. Ook hier werd schoon schip gemaakt met het verleden en op de plaats van het uit het begin van de 16e eeuw daterende hof van Egmont, werd binnen de oude stad een nieuwe straat en een nieuw plein aangelegd. Dit plein, dat sindsdien omgedoopt is tot Kardinaal Mercier plein, heeft nog zeer veel van zijn oorspronkelijke charmes bewaard. De bombardementen van de wereldoorlogen, architecturale en stedenbouwkundige ingrepen eisten op andere plaatsen van de stationswijk een zwaardere tol.



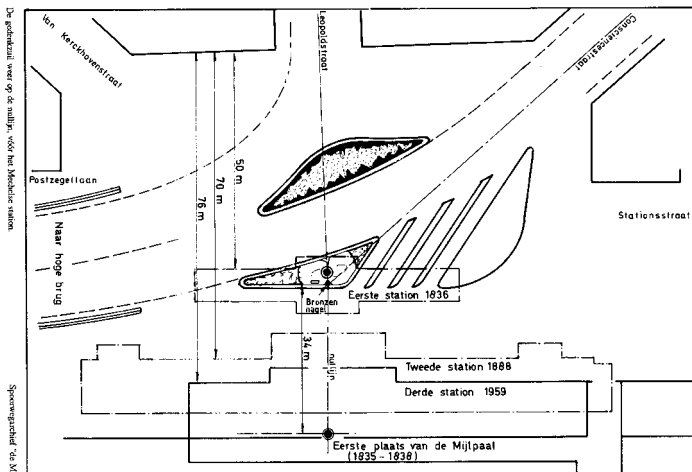
Het tweede Mechelse station in het begin van deze eeuw

Het eerste station van Mechelen met zijn vierkantige klokkentoren werd de navel van de nieuw op te richten wijk.

De rechte aangeduid door het middelpunt van de Mijlpaal (het nulpunt) en de spits van de stationsklokkentoren (het middelpunt van het eerste station) was tevens de aslijn van de nog te trekken Leopoldstraat.

Deze aslijn wordt dan ook in vele teksten als nullijn aangeduid.

Het stationsplein zou langs beide zijden van deze nullijn symmetrisch zijn. Dit gevoel voor symmetrie tref je vandaag nog steeds aan op het Kardinaal Mercierplein. De aslijn van de Conscience en de Egmontstraat verdeelt dit plein in twee delen welk elkaars spiegelbeeld zijn.



(2)

Het stationsplein in 1880

Bovendien wordt het middelpunt van het eerste station aangegeven door de kruising van de aslijnen van de Leopold straat en de huidige Conscience straat. Zo richtte de hele wijk zich op het station.

Erik Nobels

Het prijskaartje?

Het project “Stationsplein” omvat de heraanleg van het eigenlijke stationsplein (door de aanleg van een rotonde) en het aangrenzende bussation met parking, alsook de kruispunten met de op het plein uitgevende straten (Leopoldstraat, Postzegellaan, Consciencestraat, Van Kerkhovenstraat en Stationsstraat).

In totaal gaat het om een investering van 138.235.405 BEF, waarvan 56,9 MBEF voor rekening komt van het Vlaams Gewest, 24,3 MBEF voor de NMBS, 27 MBEF voor de stad Mechelen en 30 MBEF voor De Lijn. Het Vlaams Gewest - Afdeling Wegen Antwerpen- is aangesteld als bouwheer.



(1)



JEAN-PAUL LAENEN

Geb. 19.06.1931 te
Mechelen (België)

Schrijnstraat 25
B-2800 Mechelen
Tel.: 32 (0)15.20.12.58

STUDIES

1947-'51: Hoger Sint-Lukas Instituut, Brussel
1952-'53: Slade School of Fine Arts, University College, Londen

STUDIEBEURZEN

1954: Academia Belgica, Rome
1956: Oslo
1959 en 1961: Scuola del Marmo, Carrara

LEEROPDRACHTEN

1956-67: Assistent in het atelier voor beeldhouwkunst
(H.Elstrom) en persoonlijk atelier aan het Hoger St.-
Lukasinstituut, Brussel
1967-1991: Docent vormgeving en kleurenstudie aan het Hoger
Sint-Lukas Instituut voor Architectuur, Brussel

GASTPROFESSOR EN SEMINARIES

Gastdocent aan verscheidene architectuurscholen (Antwerpen, Brussel, Tilburg)

Uitgenodigd voor seminars: o.a. Cambridge, Mass., (1988); Hasselt (1992)

NOMINATIES

Lid van de Koninklijke Academie voor Wetenschappen, Letteren en Schone Kunsten van België

Ontvangt in 1988 de Staatsprijs van de Vlaamse Gemeenschap

BEKRONINGEN

1963: Prijs “Jeune Sculpture Belge”

1980-81: Project voor het rectoraatsplein van de Université de Liège (Sart Tilman): “La Tour kaléidoscopique”.

1984: Ontwerp voor het nieuwe vijf frankmuntstuk. Later ook gebruikt voor het vijftig frankmuntstuk (1988)

1990: Het ontwerp “XPORTIEK” voor het nieuwe Postsorteercentrum Antwerpen X te Berchem-Antwerpen

FILMPROJECTEN

1963. Twee films voor de BRT, programmatie Ludo Bekkers en Marcel Duchateau, reeks “Mensen en Beelden”: “Frans Hals” en “Eugène Delacroix” in samenwerking met R.H.Marijnissen (script)

SAMENWERKING MET ARCHITECTEN

(vanaf 1967) o.m. met Bruine, Albert, Roger Bastin, Alfons Hoppenbrouwers, groep Planning, Bob Van Reeth-A.W.G.

1988: Stichting van atelier J.P.Lx met Dirk Jansse, Sylvie Laenen, Nadine Oganessoff.

ENKELE REALISATIES

1962: Maurice Maeterlinck-monument, Université de Liège (Sart Tilman)

1969: "Lucemario", Ascona (CH) door arch. Bob Van Reeth

1972: Tijdelijke constructie voor het Musée Cantini, Marseille, n.a.v. de tentoonstelling "Le Nord au Sud", georganiseerd door het Ministerie van Cultuur

1973: "Dymphnarium", Stad Mechelen in samenwerking met Marcel Smets en Bob Van Reeth, in "Krokus 1, werkgroep voor de rehabilitatie van het stedelijk milieu"

1976. Project en realisatie van nieuw atelier te Mechelen

1978: "Metrorama 78" Fotografische montage voor het metrostation Aumale te Brussel (Anderlecht) (uitvoering 1982)

1981: "La Tour kaléidoscopique" - Université de Liège (Sart Tilman)

1985: "Boanerges - Santiago de Compostela" in opdracht van Europalia Spanje

1986-88: Twee beelden met attributen "Hermes en Athena" op de kroonlijst van het EHSAL gebouw (arch. A. Hoppenbrouwers), Stormstraat, Brussel

1988: "Rode draad" Project voor het Europees Parlement, binnenkoer (S.B.B.M & Six Construct - Artedon)

1988-91: "De draad van Ariadne" Project voor het Europees Parlement, bruggebouw (Regie der Gebouwen - arch. groep Planning), Belliardstraat, Brussel

1991: "poste restante" Vlieger "Hamaniatsu" voor de reizende tentoonstelling "Kunst in de lucht, vliegers van kunstenaars" (project van het Goethe-Institut, Osaka)

1991-92: "X-portiek" Postsorteercentruin Antwerpen X te Berchem-Antwerpen (arch. Van Hoecke en partners)

1994-99: stationsplein Mechelen i.s.m. atelier J.P.Lx

PROJECTEN - STUDIES VOOR OPENBARE RUIMTEN

1969: voorproject voor een bovengrondse verbouwing van het Museum voor Moderne Kunst te Brussel (arch. Roger Bastin)

1970: Project voor de inkom van het nieuwe gebouw van het provinciebestuur in Antwerpen “zonnepijl”, in opdracht van het Ministerie van Openbare Werken

1971: Project voor Duke University, North Carolina (USA)

1975: Studie voor Krokus 2 “Dorpsherwaardering Overijse”

1976: “Herinvoeging van het Anspachmonument op het de Brouckèreplein”, ideeënwedstrijd georganiseerd door de Stad Brussel (samenwerking met groep Signa)

1988: “Het Brusselse Koningsplein. Project voor een stedelijk tapijt voor Europa”. Atelierstudie naar aanleiding van de overzichtstentoonstelling in het Museum van Moderne Kunst in 1992

1989: “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 met Bob Van Reeth, Sylvie Laenen en Dirk Janssen

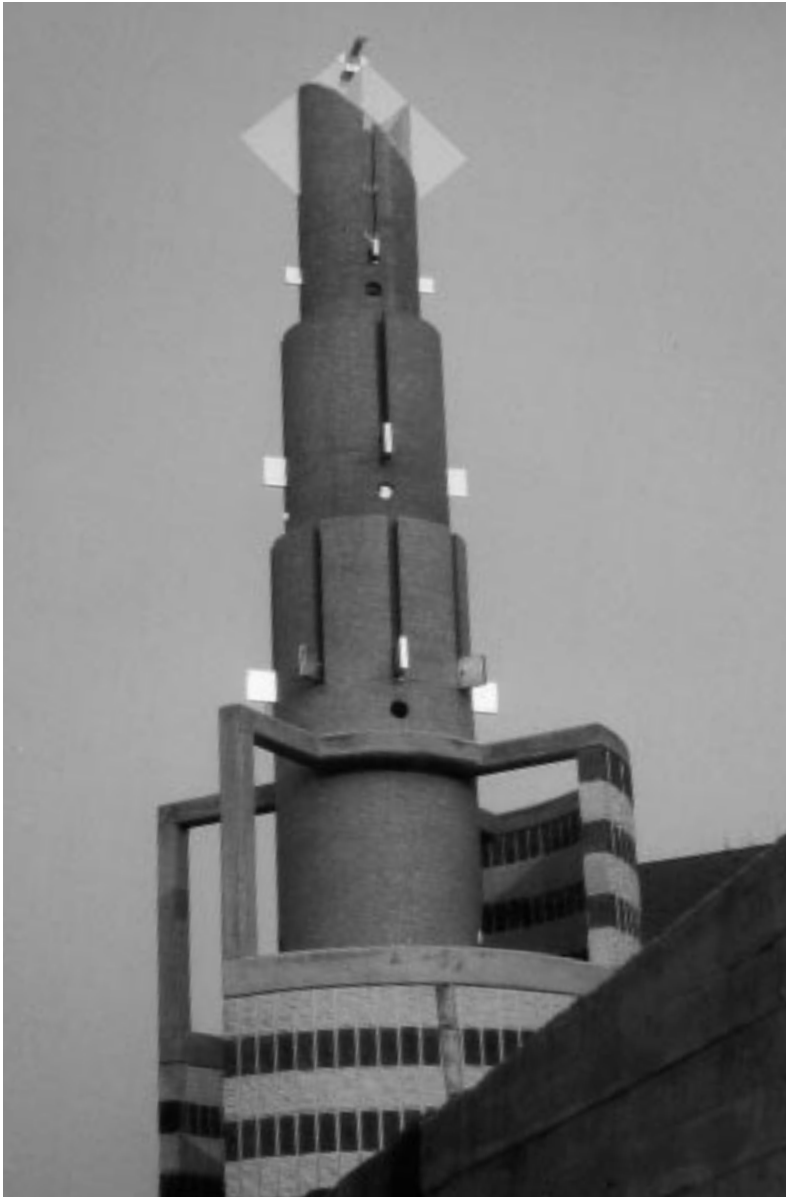
1991: Project voor het Sainctelette-plein binnen een studie van Bob Van Reeth, Sylvie Laenen en Dirk Janssen voor C.A.I.D. (artistieke aanleg van de as Basiliek-Quetelet te Brussel)

1992: Wedstrijdproject voor de herinrichting van het Koningin Astridplein te Antwerpen voor Bob Van Reeth

MUNTEN EN PENNINGEN

1984: Bekroond ontwerp voor het nieuwe vijffrankstuk en uitgifte van dit stuk (1986). Herneming van het ontwerp in verkleinde vorm op het stuk van vijftig frank (1988). Koninklijke Munt van België.

1990: “Le dernier carré” Waterloo-penning in opdracht van ’s Rijks Munt, Utrecht, Nederland.



De toren van J.P. Laenen te Sart-Tilman (Luik)

Mechelen tijdens het interbellum

RIM heeft in december het boek 'Mechelen tijdens het Interbellum' uitgegeven. De auteur is Patrick Egels, de foto's zijn van de hand van Frans Geys. Jos Vandenbreeeden, directeur van het Brusselse Sint-Lukasarchief, schreef het voorwoord. Het boek kwam tot stand met de steun van AMO (Architectenvereniging Mechelen en Omstreken) en het stadsbestuur.





De auteur wijst op de grote waarde van een aantal Mechelse gebouwen die tussen beide wereldoorlogen tot stand zijn gekomen. Er wordt een algemeen tijdsbeeld geschetst met aandacht voor sociale, economische, culturele en politieke omstandigheden. Ook wordt ingegaan op internationale en nationale architecturale en stedenbouwkundige stromingen van die periode. Tussen de twee wereldoorlogen was de tegenstelling tussen traditionalisten en modernisten groot. Het stadsbeeld van Mechelen is er mee door gevormd en die tegenstelling blijft tot op vandaag doorleven. Het beeld van de IJzerenleen, die in neo-traditionele stijl is heropgebouwd, krijgt extra betekenis door de talrijke modernistische bouwwerken in de omgeving. In Mechelen hebben vooral lokale architecten als J. Chabot en J. Lauwers een stempel op het stadsbeeld gedrukt. Daarnaast hebben ook internationaal vermaarde ontwerpers als Huib Hoste en Gaston Eysselinck Mechelse gebouwen ontworpen. Juist de verscheidenheid aan vormen en interpretaties, en dit in een bijzonder boeiend historisch kader, maakt de Mechelse interbellumarchitectuur boeiend.



Het boek telt 168 bladzijden. Het is geïllustreerd met meer dan 100 afbeeldingen en foto's. In de boekhandel kost het boek 695 BEF RIM-abonnees kunnen het boek nog tot einde februari voor de prijs van 600 BEF krijgen. Een RIM-abonnement kost 350 BEF per jaar.

Inlichtingen:

RIM, p/a Guy Bertrand, Dageraadstraat 45, 2800 Mechelen,
015/26.07.32.

De auteur, Patrick Egels, Vekestraat 8, 2800 Mechelen
015/41.27.08.

Inhoudstafel RIMNieuws 43

Editoriaal	3
Het stationsplein volgens Jean-Paul Laenen	6
Mijlpaal: ooit zonnewijzer, opnieuw zonnewijzer?	14
De weg naar het station	18
Historiek van het stationsplein	28
Het prijskaartje?	34
Jean-Paul Laenen	35
Mechelen tijdens het interbellum	40
Komende activiteiten	44

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.

Komende activiteiten

Hernieuwen abonnement

Zonder abonnementsgelden en giften kan RIM niet werken. Wil je verder van ons horen of onze werking steunen, gebruik dan het ingesloten overschrijvingbericht en stort ons 350 BEF en liefst meer met vermelding abonnement 1999.

Verkoop interbellumboek

Alle leden krijgen nog de kans om ons interbellumboek aan 600 fr. te kopen. Voor meer informatie lees voorgaande bladzijde.

Akties voor een goed Mercurius-project op de Lamot-site

In de volgende maanden zetten we onze aktie verder om op de Lamot-site een doordacht project te krijgen dat het industrieel en archeologisch waardevolle van de site respecteert en tegelijkertijd past in het strategisch commercieel plan Mechelen.

De stationspleingebruiker aan het woord laten

Met de reacties die we op dit nummer krijgen gaan we de beleids mensen terug aan de tand voelen. Heb je een positieve of negatieve bedenking of een concrete vraag maak ze ons dan ook zo snel mogelijk over.

U kunt uw reacties schrijven naar: RIM, Vekestraat 8, 2800 Mechelen, of mailen op pvdbos@vub.ac.be

Op onze website <http://citelec.vub.ac.be/rim> vindt U een antwoordformulier om rechtstreeks te reageren.

Op de donderdagen in maart en april houden we een pinteling in café "Sito Presto" (Leopoldstraat) tussen 19.00 en 20.00 om eventuele mondelinge reacties te noteren.

Reageren dus !