

restauratie integratie
mechelen



België - Belgique
P.B.
2800 Mechelen 1
8/6080

RIMNieuws



MECHELEN, december 2002 (Belga) De Dijlestad staat tegenwoordig bekend als het "Pisa van het Noorden". Duizenden kijklustigen komen, vanop een veilige afstand, de scheefgezakte St.-Romboutstoren bewonderen. Het stadsbestuur heeft een comité van deskundigen aangesteld die het verschijnsel moet onderzoeken. De verzakking wordt in verband gebracht met de storing van de grondwaterspiegel veroorzaakt door de aanleg van de ondergrondse parking van de Grote Markt. Er werd reeds aanvang genomen met een aantal dringende maatregelen ter instandhouding van dit werelderfgoed; de kosten verbonden aan de stabilisatie van de ondergrond worden op meer dan 200 miljoen euro geschat.

Nummer 55 – 4^{de} kwartaal 2001

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

Colofon

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

Teksten: Patrick Egels, Willy Van Duffel, Frans Geys, Peter Van den Bossche

Foto's: Frans Geys, Marc Rubben, Peter Van den Bossche

Afbeeldingen artikel Roose: documentatie St. Lukas archief

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 het adresetiket voorzien is van een kleurcode of een vermelding 'lidgeld niet OK', hebben wij uw abonnementsgeld voor het lopende jaar nog niet ontvangen. Gelieve dit dan zo spoedig mogelijk te storten om ook in de toekomst RIMNieuws te blijven ontvangen.

Inlichtingen: RIM, p/a Marc Rubben, Willem Geets straat 30, 2800 Mechelen (015/347864)

Mechelenbinnenstebuiten, p/a Kristin Van Ransbeeck, Geerdegem vaart 125 b 202, 2800 Mechelen (015/422912)

Email: RIM@lhoon.com

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.

INTRO

Beste lezer,

Hierbij dan het laatste RIMNieuws voor 2001, ditmaal in het juiste kwartaal van uitgifte gepresenteerd! We hebben U dan ook in dit nummer heel wat informatie te bieden.

Monumentenzorg en restauratie worden maar al te vaak met “oude gebouwen” geassocieerd. Het historisch erfgoed te Mechelen is inderdaad uniek, maar wij beseffen echter zeer goed dat ook in recente tijden hoogwaardige kwaliteitsarchitectuur is voortgebracht, en gaan dan ook verder in op het werk van de Mechelse architect Roose.

“Veiligheid” en “onveiligheid” zijn begrippen die in het huidige stedelijk beleid, te pas en te onpas, te berde gebracht worden. In dit nummer ontleden wij op wetenschappelijke wijze de stedenbouwkundige aspecten van de “veiligheid” en de perceptie ervan.

Zo worden ondergrondse parkeergarages bijvoorbeeld door velen beschouwd als ruimten die een gevoel van “onveiligheid” met zich meebrengen.

Over de zeer actuele plannen voor het bouwen van parkeergarages in hartje Mechelen, onder de Grote Markt en de Veemarkt, is echter nog veel meer te zeggen. RIM maakte voor U een haarscherpe analyse van deze problematiek.

Veel leesgenot!

Peter Van den Bossche

Naoorlogse architectuur in Mechelen: Alfons Roose in de tijd van Expo '58

Er is tot op heden te weinig aandacht besteed aan de naoorlogse architectuur in Mechelen. Het stationsgebouw, het Belgacomgebouw, onderdelen van het TSM-complex in de AB-straat en van de RMS aan de Zandpoortvest verdienen nochtans meer aandacht. Er zijn ook heel wat privé woningen opgetrokken die beslist de moeite waard zijn. Voor de redding van enkele mooie onderdelen van het Lamotcomplex zijn we helaas te laat.

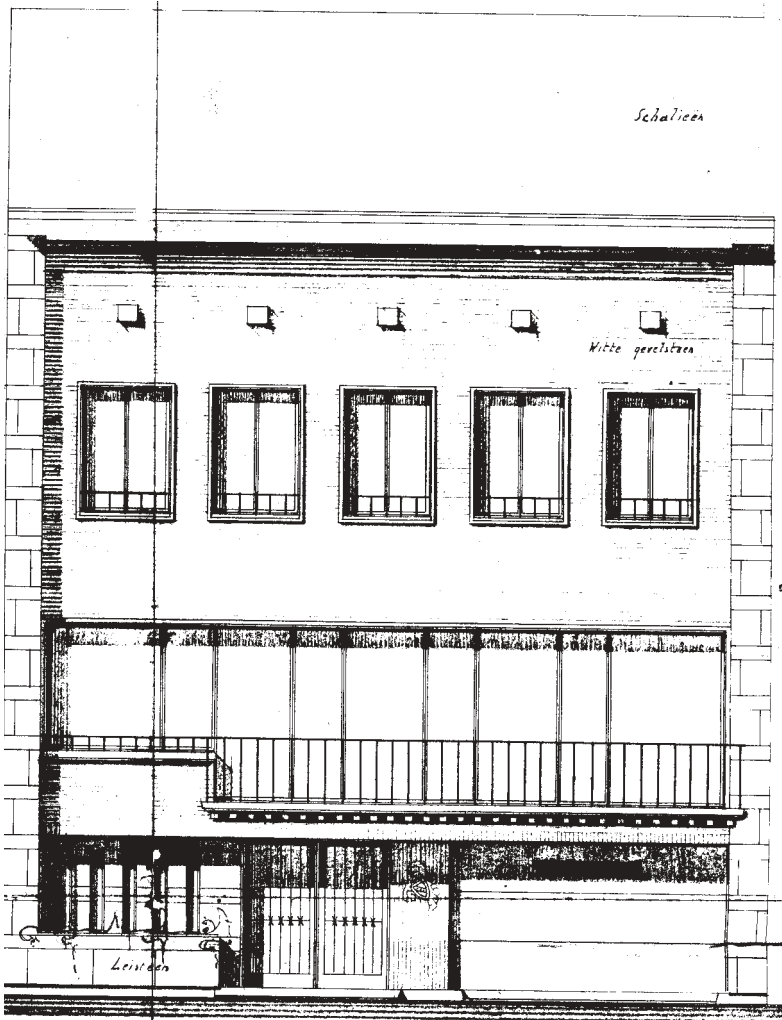
Het Mechelse stadsbeeld van de jaren 1950 heeft mee vorm gekregen door het werk van Alfons Roose. Een aantal opvallende gevels en interieurs in onder meer de Adegemstraat en de Van Hoeystraat of aan de Veemarkt en de IJzerenleen tonen dat aan.

Architect Alfons Roose was in Mechelen reeds actief tijdens het interbellum. Aan hem danken we enkele mooie, harmonisch opgebouwde huizen die onder invloed staan van zowel de art deco als van een meer doorgedreven modernisme, zoals de woning Lange Schipstraat 1 en de woning Sint-Katelijnestraat 75. In 1937 bouwde Roose deze woning met meubelwinkel in moderne stijl. Het gevelopschrift luidde 'Meubelen' en boven de vitrine las men 'Moderne Stijlen'. De meubelontwerpen die Alfons Roose voor deze woning creëerde werden uitgevoerd door de firma Van Aken. De samenwerking tussen Alfons Roose en de firma Jean Van Aken berustte deels op familiale banden. Roose was immers gehuwd met de dochter van de fabrikant, Suzanne Van Aken. In het interieur van deze woning heeft zij een wandschildering ontworpen en uitgevoerd in imitatie Japans lakwerk. Samen met haar man maakte ze heel wat ontwerpen voor binneninrichtingen.

RIM is van plan een aanvraag tot bescherming als monument in te dienen voor de woning Adegemstraat 31. Deze woning is in 1955 ontworpen door architect Roose, officieel in opdracht van mevrouw Suzanne Van Aken, zijn echtgenote. In feite gaat het dus over de eigen woning van de architect.

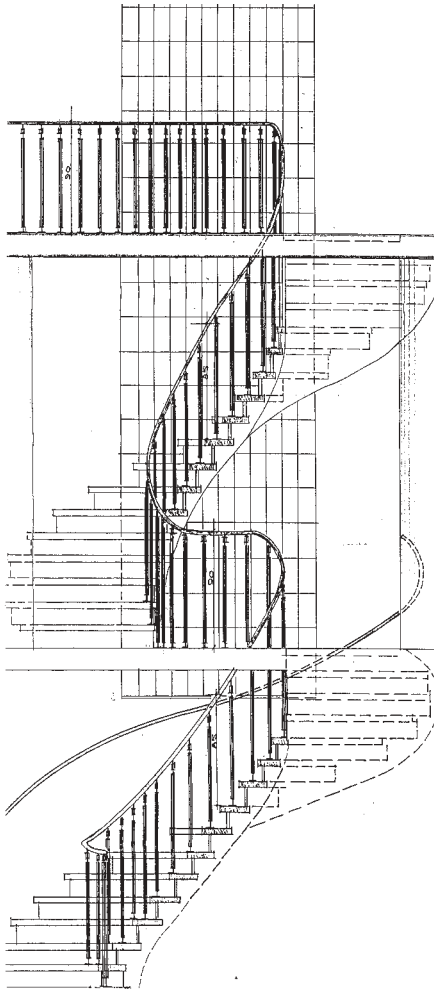
Hoewel er duidelijke stijlverschillen bestaan met zijn werk van de jaren 1930-40 wordt de decoratieve lijn in zijn gebouwen van de jaren 1950 sterk doorgetrokken. Ook de wijze waarop de architect aandacht besteedde aan de totaalinrichting van de woning en aan het detail is ontleend aan inzichten uit het interbellum. De gevelafwerking is nochtans ook kenmerkend voor de zogenaamde 'expostijl'. Zoals elders stond de architectuur van de jaren vijftig en zestig in Mechelen sterk onder invloed van het internationale functionalisme en van





VOORGEVEL...





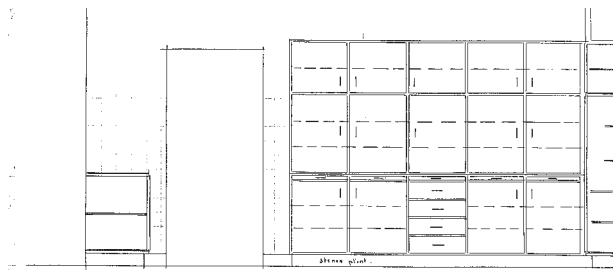
de euforie rond de wereldtentoonstelling van 1958 te Brussel.

Uit het werk van Roose blijkt duidelijk dat hij tot die architecten behoorde die reageerden op het strenge functionalisme. Het decoratieve aspect gaat bij de woning in de A d e g e m s t r a a t gepaard met de functionele indeling van het geheel. Op het gelijkvloers bevinden zich de vestibule, de wachtplaats, de hal, de garage en de burelen. De nutsvoorzieningen bevinden zich in de kelderruimte. Op de eerste verdieping zijn de woonvertrekken gesitueerd:

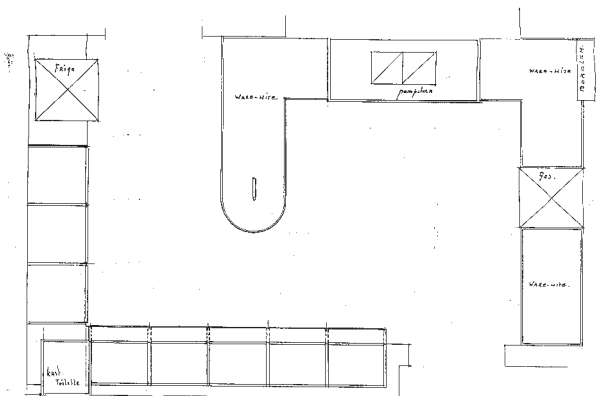
living, eetplaats, keuken, ontbijthoek en een terras met trappen naar de tuin. Op de tweede verdieping liggen ten slotte vier slaapkamers en een badkamer.

De gevelopbouw van de woning is bijzonder evenwichtig. Alle gevelcomponenten staan onderling in harmonie door

weloverwogen geometrische verhoudingen. Het geheel zorgt voor een eerder statisch horizontaliserend effect, wat kenmerkend is voor de periode. Om het functionele onderscheid tussen het woongedeelte en de andere ruimten duidelijk te maken contrasteert de gevel bovenaan sterk met het gelijkvloerse gedeelte. Onderaan gebruikt de architect zwarte leisteek als gevelafwerking. De gevel is hier nagevoeg volledig gesloten, wat wijst op de noodzakelijke aanwezigheid van vestibule, wachtplaats, hal, garage en bureaus. Het bovendeel is veel helderder door de aanwending van brede glaspartijen, blauwe panelen en gevelsteen in lichte tinten. De bovenverdiepingen zijn ook overkragend ten opzichte van de benedenverdieping. Een groot



DETAIL KASTEN... sch. 5/100...



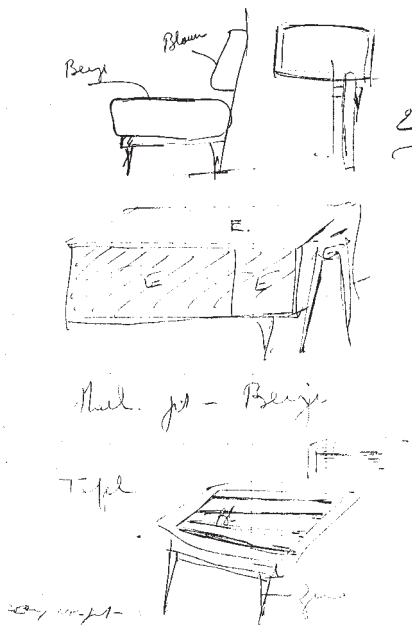


horizontaal raam op de eerste verdieping benadrukt de woonfunctie. De kleinere ramen op de tweede verdieping wijzen op het intiemer karakter van de slaapkamers. De structurerende elementen onderaan zijn verticaal, die bovenaan zijn horizontaal. Roose maakt daartoe ook gebruik van de zogenaamde 'Dudok-voeg', een stijlfiguur waarbij de lintvoegen dieper zijn uitgesneden dan de stootvoegen. Boven de vijf ramen van de tweede verdieping bevinden zich vijf geblokte versieringen met motieven uit fauna en flora. Deze blokjes, met sterren versierd, worden herhaald onder het hoge raam centraal in de eerste verdieping.

De eenheid in de gevel wordt uiteindelijk bereikt door de op alle bouwlagen voorkomende gelijkvormige balustrades. De zwarte leisteen wordt ook als een soort kader rondom de gevel gebruikt, waardoor die eenheid nog versterkt wordt en het gebouw zich distantieert van de andere bebouwing in de straat. Aan de kroonlijst is dat kader afgewerkt met een sterk vooruitspringende luifel. In het ontwerp van 1956 is een zadeldak voorzien, verborgen achter deze luifel. Uiteindelijk is er echter geopteerd voor een plat

dak. Ook de indeling van de raampartijen op de eerste verdieping is anders uitgevoerd dan oorspronkelijk voorzien. Aanvankelijk was een raam van vloer tot plafond voorzien over twee derde van de gevelbreedte, met enkel links een gedeelte volle muur. Bij de uitvoering is het raam symmetrisch uitgewerkt met zowel links als rechts een gedeelte in blauwe panelen. De symmetrie van de bovenverdiepingen contrasteert daardoor nog sterker met het asymmetrische van het gelijkvloers.

Het hoeft geen betoog dat Roose bijzonder trots was op deze woning, die hij werkelijk beschouwde als het visitekaartje van zijn ontwerptalent. Zowel links naast de ingang deur als rechts onderaan naast de garagepoort is de naam van de architect op de gevel aangebracht. Zijn initialen staan, voor wie de naam nog niet had opgemerkt, op de





deurknop. Rechts naast de ingangsdeur vinden we tenslotte een sculptuur die verwijst naar het beroep van architect.

Architect Roose hechtte veel belang aan afwerking door te werken met verschillende materialen en door oog te hebben voor het architecturaal en decoratief detail. De architect heeft niet enkel de woning ontworpen, maar heeft ook heel de inrichting verzorgd, zoals trapleuning, meubelen, lambrizeringen en zelfs tot de bedsprei toe. Na het overlijden van de architect in 1999 werden de meubelen echter verkocht. Daarmee verdween een deel van de oorspronkelijke charme van de woning. Gelukkig is een deel van de meubelen in handen van het Sint-Lukasarchief en van de stedelijke musea (Hof van Busleyden). We hopen dat de huidige eigenaars de grote kwaliteiten met het nodige respect behandelen.

Patrick Egels i.s.m. Wouter Verbaet

Stedenbouw en onveiligheid:

Situationele preventie in de strijd tegen Broken Windows.

In een eerste artikel¹ “Stedenbouw en onveiligheid: een algemene benadering” vermeldden we op eenvoudige wijze enkele belangrijke stromingen in de criminologie welke het veiligheidsaspect van publieke ruimten benaderen vanuit een situationele invalshoek. We zagen dat er inderdaad een duidelijk verband bestaat tussen ruimtelijke planning en bouwvormen enerzijds en sommige vormen van criminaliteit anderzijds. De Amerikaanse criminoloog Oscar Newman, met o.a. een opgemerkte tussenkomst in de Bijlmermeer, werd vernoemd als een van de voornaamste vertegenwoordigers van deze situationele benadering.

Defensible Space², Broken Windows en deindividuatie³ zijn sleutelbegrippen als we het onveiligheidsgevoel willen toelichten vanuit situationele invalshoek. We verwijzen hiervoor graag naar onze vorige bijdrage. Broken Windows kwam echter nog niet aanbod. En wel met reden. Door een proces van deindividuatie binnen een ongunstige ecologische setting, denken we bijvoorbeeld aan openbare ruimten zonder sociale controle, kunnen al gauw allerlei vormen van criminaliteit ontstaan. Belangrijk is dat sommige van deze criminaliteitsvormen op hun beurt andere deviante gedragingen genereren, of toch minstens provoceren. Zo komen we tot de Broken Windows theorie.

“Broken Windows”

De overheid wil iets doen aan het toenemende autoverkeer. Dus wordt het openbaar vervoer gepromoot. Terecht natuurlijk. Maar laten we 's kijken.

Een koude decemberavond, 2130 uur. Een zoveelste vergadering liep aardig uit. De intercity uit Brussel brengt je tot in het station Mechelen. Daar wacht een volgende beproeving, je tweewieler. Enkele mensen zoeken haastig de uitgang en laten de stationshal leeg achter. Je wacht niet langer. Jouw ingebouwd GPS systeem vindt feilloos de oostelijke uitgang, deze naar de stationsparking en fietsenstallingen. Toch viel er in een glimp al iets op. Iets dat deze ochtend niét opviel. Ja dat is het! Taggers hebben de gele uren tabellen erg agressief bewerkt met zwarte verf. Natuurlijk valt dat op. In enkele seconden registreer je het en blijft het beeld in je biologische RAM geheugen. Je gaat verder langs een overvolle afvalbak in de richting van de parking. Juist, de fiets. Waar stond die alweer? Effe zoeken. Een schim komt plotseling tevoorschijn uit de aartsdonkere stalling en ... niets aan de hand. Gewoon nog een pendelaar die zijn fiets neemt. Net zoals jij. Moeizaam draai je de pendalen rond. Oeps...opletten, een hoopje glas. En wanneer gaat Belgacom nou eens eindelijk die telefooncabine herstellen, waarvan de ruiten werden bewerkt met een lege wijnfles die te grabbel stond naast de uitpuilende glascontainer ?

Is dit verhaal overdreven denk je ? Beslist niet. Een wandeling door de stad leert ons dat tal van verloederde plaatsen kunnen gedetecteerd worden. Verkrotting, graffiti, onverlichte plaatsen, vuile straten, kapotte infrastructuur e.d.m. zijn indicatoren van een manklopend sociaal proces. Deze vaststelling is niet nieuw. Reeds in maart 1982 beschreven de criminologen George L. Kelling en James Q. Wilson (VS)

de relatie tussen tussen de (afgetakelde) omgeving en bepaalde vormen van criminaliteit. Zij spraken van "Broken Windows". Verloedering werkt criminaliteit in de hand. Mensen voelen zich niet alleen onveiliger, het is ook gewoon onveiliger. Slecht verlichte fietsenstallingen⁴ werken diefstal in de hand. Niemand die het merkt dat je het slot doorknipt om een tweewieler van eigenaar doen te veranderen. En welke vrouw waagt het nog op dat tijdstip daar rond te hangen ? Gewoon al het gevoel dat je besluit ...Al te vaak en al te lang werden de gevaren van dit verschijnsel onderschat. En deze zijn niet gering: angstgevoelens, criminaliteit en nog meer stedelijke verloedering⁵. Hoe komt dat eigenlijk ? Heel eenvoudig. Reeds eerder zagen we dat publieke ruimten moeten "verdedigd" worden, d.w.z. terug onder sociale controle worden gebracht. Defensible Space zoals beschreven door Oscar Newman⁶. Verlaten en slecht verlichte plaatsen ontsnappen precies aan deze maatschappelijke controle en vallen vaak ten prooi aan criminaliteit. Verloedering schrikt af. Graffiti en slecht onderhouden gebouwen werken bedreigend. Datzelfde ga je merken in verlaten winkelstraten, parken, scholen, enz. Het gevolg laat zich raden. Een vicieuze cirkel en negatieve spiraal ontstaat. Ronald V. Clarke spreekt in dit verband van een "Cycle of Fear"⁷.

Fear

->reduction in the number of people->

-> reduction in the effect of safety in numbers->

-> reduction in real levels of safety ->

Fear

Cycle of fear van Ronald Clarke



Nog minder mensen willen zich namelijk ophouden in deze buurten, waardoor de controle op deze plaatsen steeds maar vermindert en uiteindelijk wegvalt. De diagnose lijkt dus gesteld. Maar hoe kunnen we de kwaal oplossen? Een van de wapens in de strijd tegen de Broken Windows is situationele preventie.

Situationele preventie

Wat is eigenlijk situationele preventie? Hiervoor grijpen we naar de definitie van Albert Hauber zoals we deze terugvinden in het boek *Tegen de Regels*⁸. Preventie wil zeggen: iets voorkomen. Een beïnvloedingsmechanisme dus dat er voor zorgt dat iets niet gebeurt of toch in mindere mate. Hauber omschrijft criminaliteitspreventie aldus als een geheel van maatregelen die de bedoeling hebben de barrière tot het plegen van een misdrijf te verhogen. Hij onderscheidt drie types van criminaliteitspreventie. Dadergerichte, slachtoffergerichte en situatiegerichte preventie. Wat deze laatste betreft spreekt men ook van de potentiële delictsituatie⁹. Omgevingsfactoren bepalen of het al dan niet plegen van een misdrijf vanuit het standpunt van de potentiële dader opweegt tegen de risico's die hij (of zij) daarbij loopt. De pakkans met andere woorden. Dit afwegen van risico's werd beschreven in de Rational Choice Theory¹⁰. Die pakkans wordt sterk beïnvloed door omgevingsfactoren zoals geïllustreerd door ons bovenstaand verhaal. Door in te werken op de delictsituatie, bijvoorbeeld door een betere verlichting of door het plaatsen van bewakingscamera's, tracht men misdrijven te voorkomen of in aantal te verminderen. Men spreekt in dit geval over situationele preventie.

De meest gehanteerde situationeel-preventieve maatregelen zijn:

- toezicht op gemeenschappelijke ruimten door came-

rabewaking

- het stimuleren van sociale cohesie van bewoners
- surveillance door politie, private bewakingsdiensten of stadswachten

maar ook:

- (onmiddellijk) verwijderen van graffiti
- herstellen en verbeteren van infrastructuur, vb: verlichting
- aanpakken van verkrotting
- schoonmaak van publieke terreinen

Toepassingen in Mechelen van deze situationele preventie vinden we ondermeer terug in volgende maatregelen:

- openstellen van winkelstraten (vb: Bruul) voor autoverkeer na sluitingstijd van de winkels
- toezicht door stadswachten
- camerabewaking

In dit kader plaatsen we ook de aanpak van verkrotting, terecht bestempeld als “stadskanker”. Eigenaars van verkrotte en verlaten panden staan inderdaad meestal niet stil bij het (on)veiligheidsaspect dat hiermee te maken heeft. Ook de overheid zelf heeft hier schuld aan gezien heel wat gebouwen onder haar (wan)beheer vallen. We kijken dan ook met enige belangstelling uit naar het voornemen van Schepen Jowan Lamon om verkrotting krachtdadig aan te pakken. We hebben zo onze twijfels, afgaande op wat in het verleden op dat vlak werd “gepresteerd”. Maar we zijn hoopvol en geven krediet.

Opletten toch wel. Het volstaat dus niet het verkrotte pand zomaar neer te gooien of simpelweg te vervangen door nieuwbouw. Neen. Het komt er in de eerste plaats op aan de sociale functie ervan te herstellen. Draagt het nieuwe project bij tot het herstel van de sociale controle? Woningen hebben bewoners die de eigen omgeving zullen verdedi-



gen. Een winkel na sluitingstijd met neergelaten hardstalen veiligheidsluik niet.

Structurele situationele preventie als onderdeel van een veiligheidsbeleid

Veiligheidstechnologie is geen doel op zich. Natuurlijk wel voor diegenen die er hun beroep van gemaakt hebben en er dus geld mee verdienen. Camera's en andere dispositieven zijn slechts een hulpmiddel.

Door structurele en organisatorische maatregelen kan al heel wat opgelost worden. We spraken reeds over de aanpak van verkrotting. Graffiti is een ander voorbeeld. Niets is meer uitnodigend om graffiti aan te brengen dan ..graffiti. De underground van New-York is hiervan een schoolvoorbeeld. Voor enkele jaren was er nauwelijks een metrostel te vinden zonder afschrikkende en agressief ogende tags. Reizigers voelden zich niet echt op hun gemak. Een radicale en integrale aanpak zorgde ervoor dat dit fenomeen tot een minimum werd beperkt. De "creaties" werden namelijk nog dezelfde dag verwijderd waardoor de artiesten, want dat waren sommigen eerlijk gezegd wel, ontmoedigd werden en het dan maar zo lieten. Dat kan ook in de stad.

Iedere ingreep dient evenwel goed overwogen te worden. Straten afsluiten voor autoverkeer is inderdaad niet in alle omstandigheden een gelukkige maatregel. Een krot afbreken en vervangen door een nieuwe, maar lege betonnen doos evenmin. En wat met de bouw van ondergrondse parkings en ziellose kantoorgebouwen ?

Voor de beleidsmakers komt het er dus op aan zorgvuldig dingen te overwegen en in te schatten. Criminologen inschakelen bij stadsprojecten is dus verstandig maar

gebeurt lang niet altijd of overal. Heel dikwijls worden projecten vanuit een louter technisch en vooral economisch perspectief benaderd. Zelden worden criminologen geraadpleegd bij de aanvangsfase van een project. Wel achteraf als blijkt dat er zich een probleem voordoet met betrekking tot de veiligheid in de omgeving. Maar dan is het veelal te laat.

Enkele grote projecten worden vandaag de dag in Mechelen op stapel gezet. We gaan ze niet bij naam noemen want mensen voelen zich al te gauw aangevallen of gekwetst. Werd bij de ontwikkeling en het concept voldoende rekening gehouden met bovenstaand verhaal? Laten we hopen van wel ...

Een kritische bemerking

Door het toepassen van situationele preventie kunnen dus misdrijven voorkomen worden. Of de modale burger zich echt beter voelt met al deze maatregelen is een andere vraag. Trouwens: hoe voelt de burger zich? Op zich geen gemakkelijke vraag. Uit onderzoek blijkt dat voornamelijk vrouwen en ouderen zich het meest onveilig voelen. Terecht? Niet helemaal, zo blijkt. Zij zijn namelijk ondervertegenwoordigd in de slachtofferstatistieken! M.a.w. diegenen die zich het meest onveilig voelen zijn het minst slachtoffer van een misdrijf. De paradox van onveiligheid¹¹.

Situationeel-preventieve maatregelen staan ter discussie. Een groot gedeelte ervan zorgt voor gemengde gevoelens. Meer camera's, meer bewakers, meer badges, meer prikkel-draad, meer ..Big Brother. In Amerika, maar recentelijk ook in Europa, ontstaan steeds vaker "Gated Communities". Afgeschermdde residentiële woongebieden waar rust en

vrede gegarandeerd worden door privébewakers voor de (rijke) bewoners. Of ..veiligheid voor wie het kan betalen. Situationeel-criminaliteitspreventieve maatregelen zijn niet meer weg te denken uit onze samenleving. Een stukje Big Brother is de sociale tol die we betalen om een acceptabel veiligheidsniveau te handhaven. Een ethische kosten-baten analyse die eenieder voor zichzelf moet maken en dus individueel verschillend is.

Maar wij pleiten niet voor meer technologie. Een camera hangen op een onveilige plaats is aan symptoombestrijding doen. Veel verstandiger is het de plaats zelf veilig in te richten en dan hoeven die camera of bewaker niet. Daar gaat het dus om. Dat dit geen gemakkelijke opgave is voor de beleidsverantwoordelijken beseffen we maar al te goed. Zij moeten zich dan ook laten bijstaan door deskundigen terzake. Een investering die loont als men rekening houdt met de verschrikkelijk zware sociale factuur die in het andere geval steevast volgt.

In een derde bijdrage, *Stedenbouw en onveiligheid: hoogbouw* zullen we wat dieper ingaan op de problematiek van hoogbouw. Reageren op bovenstaande bijdrage, welke niet noodzakelijk het standpunt weergeeft van alle Rim leden, kan natuurlijk door te mailen naar RIM@lhoon.com. Wij zullen uw vragen of opmerkingen graag behandelen.

Willy Van Duffel
RIM

Literatuurlijst

- CLARKE, R., *Crime Prevention Studies*, New-York, Criminal Justice Press, 1993, 192p.
- DEHON, I., *La délinquance dans les transports en commun souterrains bruxellois et sa gestion*, ULB, 1994, 164p.
- KELLING, G. en COLES, C., *Fixing Broken Windows: Restoring*

order and reducing crime in our communities, New-York, The Free Press, 1996, 319p.

LISSENBERGER, E., VAN RULLER, S. en VAN SWAANINGEN, R. *Tegen de regels III*, Nijmegen, Ars Aequi Libri, 1999, 383p.

NEWMAN, O., *Defensible Space: crime prevention through urban design*. New-York, 1972.

POLDER, W. en VAN VLAARDINGEN, F., *Preventiestrategieën in de praktijk: een meta-evaluatie van criminaliteitspreventieprojecten*, Arnhem, Gouda Quint, 1992, 131p.

Noten

¹ RIM Nieuws, nr.52, 4-11.

² Ibid

³ Ibid.

⁴ Een recente enquête van Testaankoop heeft gewezen op deze specifieke tekortkoming.

⁵ KELLING, G. en COLES, C., *Fixing Broken Windows: Restoring order and reducing crime in our communities*, New-York, The Free Press, 1996, 319p.

⁶ NEWMAN, O., *Defensible Space: crime prevention through urban design*. New-York, 1972.

⁷ CLARKE, R., *Crime Prevention Studies*, New-York, Criminal Justice Press, 1993, 192p.

⁸ E. LISSENBERGER, S. VAN RULLER en R. VAN SWAANINGEN, *Tegen de regels*, Nijmegen, Ars Aequi Libri, 1999, p.258-273.

⁹ W. POLDER en F. VAN VLAARDINGEN, *Preventiestrategieën in de praktijk: een meta-evaluatie van criminaliteitspreventieprojecten*, Arnhem, Gouda Quint, 1992, p.10.

¹⁰ E. LISSENBERGER, S. VAN RULLER en R. VAN SWAANINGEN, *Tegen de regels*, Nijmegen, Ars Aequi Libri, 1999, p.139.

¹¹ DEHON, I., *La délinquance dans les transports en commun souterains bruxellois et sa gestion*, ULB, 1994, p76.

Lezers schrijven

Van de Mechelse schepen Leo Stevens ontvingen we volgende mail naar aanleiding van ons RIMNieuws 53:

Delivered-To: lhoon.com%RIM@lhoon.com
From: Schepen Stevens Stad Mechelen
<leo.stevens@mechelen.be>
To: RIM@lhoon.com
Subject: Rimnieuws
Date: Mon, 20 Aug 2001 15:14:03 +0200

Geachte dames en heren, uiteraard heb ik zoals steeds uw rimnieuws met bijzondere aandacht gelezen. Geen enkel maar dan ook geen enkel positief of genuanceerd bericht: alleen negatieve berichtgeving. Maar toch een troost: gelukkig zijn er de verenigde genieen van Rim die altijd en overal alles beter weten, ter meerdere eer en glorie van de Mechelaars. Gelukkig dat wij u hebben... Een toegift: het asbestdossier was een dossier geworden waar onmiddellijk diende inbegrepen voor de individuele veiligheid van de zwemmers. Maar dat zal u wel worst wezen, zeker. Daarom toch een goede raad: informeer u eens eerst vooraleer stemming te maken en een hoop bullshit uit te kramen. Sans rancune.

Parkeerperikelen

Amper drie meter onder de grond zit ze, de fundering van de Sint Romboutstoren. Dat de op stapel staande werken voor een ondergrondse parking onder de Grote Markt kunnen leiden tot scheuren, barsten en zelfs stabiliteitsproblemen voor Mechelens belangrijkste monument, daar heeft het stadsbestuur nooit bij stilgestaan...

Ietwat ingenieur wéét dat je de effecten van bemaling van de ondergrond nooit met zekerheid kan voorspellen. Mechelen heeft nochtans op dat vlak enige ervaring. Was het een toeval dat ten tijde van de werken voor het 'Domus Flandria'-project het stadhuis getroffen werd door een 'onverklaarbare' verzakking/verschuiving? Een verband tussen de werken voor 'Domus Flandria' –ook daar werd ten behoeve van parkeergelegenheid een diepe bouwput gegraven- is nooit onweerlegbaar aangetoond (heeft men overigens ooit naar een mogelijk verband gezocht?). Een en ander zou op zijn minst tot nadenken moeten stemmen...

Het gevaar dat de werken inhouden voor het omliggende patrimonium is lang niet het enige argument dat van in den beginne door de tegenstanders van de parkings Veemarkt en Grote Markt is ingeroepen. Het stadsbestuur heeft echter nooit welk argument dan ook ernstig willen nemen. De parkings werden in het bestuursakkoord opgenomen en zijn voor onze 'vroede vaders' een fetisj geworden. De parkings komen er, tot elke prijs...

Een grondige, objectieve studie naar de noodzaak en de haalbaarheid van de parkings moest de Mechelaar niet verwachten, zoveel was van in den beginne duidelijk. Ook de inspraak kwam er niet. Dat de Mechelse bevolking niet

werd geïnformeerd laat staan geraadpleegd in een aangelegenheid met dergelijke verstrekkende gevolgen, is onaanvaardbaar. Dat is des te meer het geval omdat de huidige bestuursploeg, in de eerste plaats de burgemeester, het contact met de burger als van primordiaal belang heeft vooropgesteld. Zoals dat reeds naar aanleiding van andere beslissingen is gebleken, heeft het stadsbestuur echter nagelaten de daad bij het woord te voegen. De goeie oude politiek van voldongen feiten... Nieuwe politieke cultuur, zei U? Het stadsbestuur wist maar al te goed dat in Mechelen de parking-kwestie wel degelijk lééft en dat er voldoende lieden met een onderbouwde visie terzake rondlopen. Het stadsbestuur wist echter ook drommels goed dat die lieden zijn parking-dossier genadeloos zouden onderuit halen. Het gebrek aan inspraak staat in schril contrast met de aanpak in Gent, waar de inwoners zich in een -bindend-referendum mochten uitspreken over een parking onder het Emile Braunplein, in hartje Gent. Overigens: is het niet de VLD voor wie het referendum de ultieme democratische uitingvorm is? Allicht zou een referendum over de ondergrondse parkings in Mechelen tot eenzelfde uitslag hebben geleid als in Gent. De parking werd er resoluut weggestemd...

Merkwaardig is ook de houding van de CVP/CD&V in dit dossier. 'Parkeren moet vlotter kunnen dan vandaag', luidt het. De voetgangers moeten zo dicht mogelijk bij het commerciële centrum de parking verlaten, terwijl de in- en uitritten van de parking zo dicht mogelijk bij de ring, zo ver mogelijk van het centrum, moeten liggen. Dat de in- en uitritten zo ver mogelijk van het centrum moeten liggen, lijkt logisch. Of het ook technisch haalbaar en betaalbaar is, is echter de vraag. En voor de volgens de CD&V fundamentele noodzaak om het parkeren vlotter te laten verlopen is de aanleg van de nieuwe ondergronds parkings helemaal geen



oplossing. De tijd om bij de nieuwe parkeergarages te komen zal nauwelijks korter zijn dan die om de bestaande parkeergebouwen te bereiken.

De andere 'voorwaarden' die de CVP/CD&V stelt zijn eerder gratuite: een vlot en toegankelijk openbaar vervoer (mocht dit werkelijkheid worden, zouden de parkings allicht gewoonweg overbodig zijn!), een verkeersluwe binnenstad (terwijl de parkings -vooral die onder de Grote Markt- toch verkeersstromen naar het stadscentrum genereren), voorrang voor fietsers en voetgangers in de binnenstad (wie durft voor het tegendeel opkomen?), valoriseren van de omgeving van Stadhuis, Grote Markt, Veemarkt (is daar misschien iemand tegen?) De bemerking dat een leefbare en bereikbare binnenstad meer aandacht behelst dan aandacht voor de lokatie van een ondergrondse parking, is ook al een open deur intrappen. Overigens is er geen enkele garantie dat aan die 'voorwaarden' ooit zal worden voldaan. Dit alles behoort tot het 'inhoudelijk debat'. Nu kan je in dit geval nog moeilijk van een inhoudelijk debat gewagen, aangezien de uitgangspunten al vastgebetonneerd zitten. Over de noodzaak van die parkings wordt het debat immers niet meer gevoerd...

Merkwaardig is ook de koerswijziging van de partij in deze zaak. Aanvankelijk ziet de CD&V de Veemarkt als meest voor de hand liggende locatie voor een nieuwe ondergrondse parking. Later meldt de CVP/CD&V dat 'op het college ook een nieuw en creatief voorstel van de diensten wordt besproken, waarbij een spreiding van de parkeer capaciteit over twee parkings (Grote Markt en Veemarkt) ter tafel ligt. De CVP-Mechelen is bereid dit nieuwe voorstel te overwegen, op voorwaarde dat duidelijk aangetoond wordt dat dit nieuwe voorstel dezelfde garanties biedt aangaande leefbaarheid en bereikbaarheid', zo luidt het nu. Die garanties zijn voor de CD&V blijkbaar aanwezig. De keuze van de Grote Markt (al dan niet gedeeltelijk) blijft hier vragen

oproepen. Is de CVP hiervoor te paaien omdat het aansluit bij het muziekcentrum dat schepen Nobels in zaal Theatrium (Onder den Toren) zou willen uitbouwen? De Van Beethovenacademie als vergiftigd geschenk...Of is die suggestie ontsproten aan een vicieus RIM-brein?

Ook Agalev, de derde coalitiepartner, pikt aanvankelijk wel het Veemarkt-scenario maar een parking onder de Grote markt kàn niet! Uiteindelijk wordt aan groene zijde weinig weerwerk waargenomen tegen die parking onder de Grote Markt.

Protest

Neen aan een parking onder de Grote Markt ! Ja aan een bereikbare en beleefbare binnenstad. Ook het buurtcomité uit het Groot Begijnhof spreekt zich ondubbelzinnig uit tegen een parking onder de Grote Markt.

‘Op dit ogenblik is het onmiskenbaar zo dat mensen terug de stad opzoeken.

...

De verkeersdrukke in de stad hypothekeert de (be-) leefbaarheid van buurten en vormt een factor van onveiligheid. De bewoners uit het Groot Begijnhof stellen ernstige vragen bij en spreken zich uit tegen het aantrekken van verkeersstromen tot diep in ons centrum. Dit is het onvermijdelijke gevolg van de keuze van de Grote Markt als lokatie voor een ondergrondse parking.

Toegankelijkheid van ons historisch centrum en de handelszaken moet daarentegen wel maximaal gegarandeerd worden. Dit kan anders, zolang de broodnodige creativiteit en gezond verstand maar aan bod komt ! De keuze bv van de Veemarkt voor een ondergrondse parkeerplaats met ca. 100 - 150 plaatsen (één verdieping) met in- en uitritten dichtbij de ring, in combinatie met gegroepede bovengrondse





parkeergelegenheid op enkele plaatsen aan de rand van de stad moet hier o.i. uitkomst bieden.

Zo wordt tevens tegemoet gekomen aan ernstige bekommernissen inzake de technische haalbaarheid van een grote ondergrondse parking met 2 verdiepingen (insijpelend grondwater enz.) die de eigendommen in de omgeving kunnen beschadigen. Wij vragen het College niet lichtzinnig met deze overwegingen te willen omspringen !

Ook hier dus de bekommernis om het verkeersaanzuigend effect van een parking onder de Grote Markt, om de daruit voortvloeiende onleefbaarheid van de omliggende buurt en om het gevaar voor het historisch patrimonium.

Waarom 'neen aan de parkings'?

RIM heeft zich van in den beginne verzet tegen de aanleg van beide ondergrondse parkings. Of er al nood is aan die parkings, is zeer de vraag. En al zou dat het geval zijn, de Stad Mechelen heeft er zich via een convenant met De Lijn toe verbonden geen bijkomende parkeerplaatsen te creëren! Voor elke plaats in een van de ondergrondse parkings, moet er dus elders een verdwijnen. De Stad kan dus niet het argument inroepen dat er in Mechelen een tekort aan parkeerplaatsen zou bestaan om de nieuwe parkeergarages te verantwoorden.

Of het aanbod aan parkeervoorzieningen voldoende is en of dit een rol speelt bij de attractiviteit van de stad is overigens nog nooit terdege onderzocht. Bij belangrijke culturele manifestaties blijkt het parkeerprobleem alleszins geen hinderpaal om veel volk te lokken.

We zouden zo vermetel zijn -zelfs zonder grondige enquête- te stellen dat elke waarnemer het erover eens is dat het parkeerprobleem geen hoofdprobleem voor Mechelen is.

Maar zelfs al was dat wel zo, zouden de nieuwe ondergrondse parkings dan de oplossing zijn?

De evolutie op middellange termijn van het verkeers- en parkeerprobleem in breder perspectief blijft onduidelijk. Waarom nu onherroepelijke beslissingen nemen? De mobiliteitsplanning in Mechelen heeft de voorbije jaren steeds als uitgangspunt gehad het verkeer zoveel mogelijk te uit de binnenstad te bannen. Een parking in het hart van de stad staat daar toch wel haaks op... Een oplossing -de suggestie is overigens niet nieuw- zou erin bestaan de langparkeerders buiten het centrum te houden en enkel de kortparkeerders toe te laten. Ook het veralgemeend invoeren van bewonersparkeren komt de leefbaarheid van de stad ten goede, net zoals de ontwikkeling van binnengebieden zodat het bewonersparkeren uit de straat verdwijnt.

Kan men de auto, de god van de consumptie- en snelheidsmaatschappij, ook vandaag niet zijn eigen kathedraal geven, met andere woorden een eigentijds mooi bovengronds gebouw net buiten het stadscentrum, gecombineerd met andere functies? Waarom willen we alle elementen van deze tijd die we zogezegd nodig hebben maar die overlast bezorgen zonodig onder de grond verstoppen?

Een ander element dat toch wel opweegt tegen het esthetisch ongemak van bovengronds parkeren, is het onveiligheidsgevoel dat veel automobilisten -vooral 's avonds- ervan weerhoudt een ondergrondse parking op te zoeken.

Tot slot van dit artikel keren we even terug naar de inleiding. Niemand weet hoe groot de schade zal zijn van het droogmalen van de ondergrond, doorsneden door vlieten en gekenmerkt door een hoog grondwaterpeil, op de toestand van de omliggende bebouwing, waaronder talrijke historische monumenten. RIM vindt het om die reden alleen al onverantwoord dat men uitgerekend onder de

Grote Markt, een van de delicaatste plekken van de stad, een ondergrondse parking aanlegt.

Dit gebeurt, zo verzekeren onze vroede stadsvaders ons, in het belang van de Mechelaar. Welk “belang van de Mechelaar” wordt bedoeld? Is het het belang van de “Mechelaar??” die om zes uur zijn winkel sluit en zich terugtrekt in zijn villa buiten de stad? Is het het belang van de cafébaas die om 11 uur s’avonds zijn klanten buitengooit en de stad ontvlucht? Waarom is de Mechelaar die expliciet voor de binnenstad kiest steeds de dupe van het verhaal?

De parkeergelden in Mechelen worden op een slechte manier geïnd en de inning zou gemakkelijk het dubbel kunnen opbrengen. Is slecht management een goede reden om een belangrijke inkomensbron voor deze stad in handen van een privé-partner te geven? Dit terwijl er een aantal wetgevende initiatieven lopen waardoor het voor steden en gemeenten gemakkelijker wordt de inkomsten uit parkeren gemakkelijker te innen. Onze Mechelse volksvertegenwoordigers zouden daarin een belangrijke rol kunnen spelen. Waarom kan men niet meer wachten?

Dat dit alles gebeurt in het ‘belang van de Mechelaar’, daar hebben wij dus de grootste twijfels over. Ten opzichte van derden heeft Mechelen zich steeds een zwakkere partner getoond. (cfr. Lamot, Stationsstraat). Dit lijkt ook in het parkingdossier alweer het geval.

Voor ons is het duidelijk: de enigen die bij dit onzalige project belang hebben, zijn de ondernemers die de parkings zullen bouwen en exploiteren...

Frans Geys

Inhoudstafel RIMNieuws 55

Intro	3
Naoorlogse architectuur in Mechelen: Alfons Roose	4
Stedenbouw en onveiligheid:	14
Lezers schrijven	25
Parkeerperikelen	26

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.