

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



RIMNieuws



Nummer 60 – 1ste kwartaal 2003

Driemaandelijks tijdschrift - Afgiftekantoor Mechelen 1 -
V.U. Marc Rubben, Willem Geetsstraat 30, 2800 Mechelen

Colofon

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

Teksten: Patrick Egels, Luc Croonen, Wouter Verbaet
Foto's: Frans Geys, Marc Rubben, 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.

Inlichtingen: RIM, p/a Marc Rubben, Willem Geetsstraat 30, 2800 Mechelen (015/347864)
Mechelenbinnenstebuiten, p/a Kristin Van Ransbeeck, Geerdegem vaart 125 b 202, 2800 Mechelen (015/422912)

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.

Intro

Met dit eerste RIMNieuws van 2003 krijgt u ditmaal een extra dik nummer in handen!

Er wordt dan ook in detail ingegaan op de achtergronden bij de inrichting van de openbare ruimte, alsmede op de omgeving van het Arsenaal, waar de komende jaren een aantal ingrijpende projecten op til staan.

RIM blijft haar traditionele activiteiten echter trouw en stelt nog steeds met regelmaat beschermingsdossiers voor, zoals nu de omgeving van de Plaisance-brug.

Verder laten wij een aantal Mechelaars, RIM-sympathisanten, aan het woord: in hun ingezonden bijdrage verneemt u een visie op de recente grote projecten in het stadscentrum (Grote Markt, Veemarkt, huis van de Mechelaar).

Tenslotte hebben wij nog een “primeur” die wij u niet wensen te onthouden...

Peter Van den Bossche

De verbeelding van de stad

Tijd voor het nieuwe Mechelen?

De stad Mechelen boert op financieel gebied niet al te best de laatste tijd. Als we de persberichten mogen geloven – en waarom zouden we dat niet mogen? – is er een flink tekort op de begroting (zie onder meer de Gazet van Antwerpen van 23 januari). Mechelen wil de belastingen verlagen en allerlei besparingen doorvoeren. Het is vooral de bedoeling om de investeringen in het stadsbeeld op te drijven. Dat vinden onze bestuurders verantwoord, want op die manier zullen jonge tweeverdieners hun weg naar het stadscentrum terugvinden, waardoor de belastingsinkomsten binnen enkele jaren aanzienlijk zullen stijgen. Gelukkig heeft het vorige stadsbestuur een spaarcentje opzij gezet. De zogenaamde ‘gentrification’ laat krijgt nu ook in Mechelen vaste bodem. Het klinkt alvast heel Engels, dus het zal wel in orde zijn.

Nu zal RIM wel de laatste zijn om te poneren dat er niet in het stadsbeeld zou mogen worden geïnvesteerd. Wij vragen ons wel af of de ambitie om het beeld van de stad te verbeteren even groot is als de verbeelding die hiervoor nodig is. De attractiviteit versterken van de stad voor de bewoners, voor toeristen en bezoekers in het algemeen vraagt visie en creativiteit, niet alleen geld.

De meeste voorbeelden uit het verleden strekken Mechelen niet bepaald tot eer. De herinrichting van het stationsplein wordt door velen helaas beschouwd als een kolossale grap, een ‘Mechelaarsmop’. De kloof tussen droom en werkelijkheid kan groot zijn. In een vorig nummer van RIM-Nieuws werden de bedoelingen van de ontwerper ontleed. Zo blijken de zuilen onder de Mijlpaal een symboolwaarde te hebben en moet het dambordpatroon het 19de eeuwse stationsplein ritmeren. De voormalige voetgangerstunnel zou een

soort museale functie krijgen. De realiteit leert ons dat er van al die mooie theorieën niet veel in huis is gekomen. Geen kat begrijpt de symboliek of de ritmiek. Het voetgangers- en fietsersverkeer loopt niet zoals verwacht (onlangs zijn er nog markeringen aangebracht voor de fietsers). Het monument heeft wat weg van een lanceerbasis. En het lijkt wel of men hier, nu de laatste Mechelse getuige van een stuk hygiënegeschiedenis verdwenen is (bij de stadschouwburg), een nieuw openbaar urinoir heeft willen oprichten. De voetgangerstunnel is onder meer om die reden met een ijzeren hek afgesloten.

Het kan nochtans erger. Neem nu de recente herinrichting van de Ganzendries met de halve kanonballen tussen de plaveien. Of de nietszeggende, oersaaie fontein op de Botermarkt. Hier is de kans gemist om de oude Koolvliet opnieuw open te leggen of op zijn minst te suggereren. Hetzelfde geldt voor de site Chevalier Marin, waar men naar aanleiding van het huisvestingsproject van Domus Flandria de kans had de Melaan open te leggen en de archeologische sporen van het oude Karmelietenklooster te tonen. Het tracé van de vlieten kon men ook aanduiden op de plaats van vroegere bruggen. In de plaats daarvan heeft men zich, bijvoorbeeld in de Sint-Katelijnestraat, hier en daar beperkt tot een inscriptie in blauwe hardsteen. Het plein voor het Cultureel Centrum is een ecologisch onverantwoorde steenvlakte, de doorgang naar de Melaan in de Minderbroedersgang een donker urinoir. Op cruciale plaatsen, zoals aan de voormalige stadspoorten, waar de vesten de radiale invalswegen kruisen, aan het Kardinaal-Mercierplein, het Raghenooplein of Nekkerspoel, laat de verkeersafwikkeling en de herinrichting ook te wensen over. Nabij het oude stationsgebouw van Nekkerspoel moest de industrieel-archeologisch waardevolle mazenbrug (beter bekend als wafelijzerbrug) plaatsmaken voor een waarde-



loos misbaksel met dezelfde functie.

Wie heeft hier iets aan? Welke betekenissen gaan er mee samen? Niemand weet het, niemand geeft erom. Op dit soort pleinen en in dit soort straten verblijft men niet langer dan echt nodig is.

Veel beter is het de IJzerenleen vergaan. Het strakke ritme en de soberheid van de heraanleg verlenen het plein de waardigheid die het toekomt. De sculpturen van Jean-Paul Laenen en de gedenkstenen in de grond hebben hier wel een historische betekenis. Ze zijn hier niet lukraak neergepoot, maar ze geven meer betekenis aan de omgeving. Het historisch erfgoed en de heraanleg in een hedendaagse vormgeving gaan hier hand in hand. De IJzerenleen leeft. Ook het kleine voorplein aan de Dienst voor Toerisme bruist van het leven. Het standbeeldje van het 'Opsinjoorken' vertelt niet alleen een stuk folklore, het is ook zeer kindvriendelijk. Dat valt vooral op wanneer op zaterdagmorgen, terwijl de ouders winkelen, kinderen onder, op en rond het beeldje ravotten.

Wie echt eens een goed beeld wil krijgen van wat allemaal mogelijk wordt door een kwalitatief hoogstaande aanpak van het historische stadsbeeld kan naar Lyon reizen. Met vernieuwd straatmeubilair, een frisse en ecologisch verantwoorde aanpak van pleinen en parken, toeristische bewegwijzering, muurschilderingen, kades en bruggen en een gave architecturale continuïteit is Lyon uitgegroeid tot één van de aantrekkelijkste steden van Frankrijk. Wie niet de tijd of het geld heeft om naar ginder te gaan kan ook al eens een kijkje nemen bij onze naaste grote buur, Brussel. Nu is onze hoofdstad de laatste decennia niet bepaald een voorbeeld geweest van hoe er met het erfgoed dient omgegaan, maar in het oude hart van de stad verandert er veel. In de



omgeving van de Oude Graanmarkt en de Beurs beleeft Brussel een echte verjongingskuur. Bij de heraanleg van straten en pleinen laat men de historische structuur niet links liggen, maar integreert men deze op een subtiële wijze in het stadsbeeld. Verloren hoeken worden uit de anonimiteit gehaald door mooie muurschilderingen, gaande van fragmenten uit stripverhalen tot verrassende “trompe-l’oeils”. Wie meer wil over weten historische achtergronden van straten, pleinen of gebouwen wordt in Brussel in vier talen bediend. Op historisch belangrijke plaatsen heeft de stad mooie borden geplaatst met daarop een bondig commentaar voor de toerist. In Brussel weet men de laatste tijd de klepel hangen. In de beiaardstad bij uitstek daarentegen zijn de meeste bewindslieden al fier als ze de klokken horen luiden.

RIM vraagt het stadsbestuur om bij de heraanleg van het openbaar domein rekening te houden met de volgende belangrijke gegevens.

☞ De recente archeologische opgravingen hebben nogmaals aangetoond hoe interessant de oude structuren van de stad zijn. In Mechelen ligt een gamma van historische elementen zomaar voor het grijpen, wachtend op de integratie ervan in de renovatie van de stad. De oude vlietjes en de aanwezige, maar aan het oog onttrokken oude straatjes kunnen een meerwaarde bieden. Dat is niet enkel zo op historisch en toeristisch gebied, maar ook op het vlak van de uitbouw van een ecologisch netwerk (groene vingers en drijvende eilandjes in de Dijle vergen uiteraard iets meer inspiratie dan bloembakken op de Grote Markt) en een alternatief voor de mobiliteit van fietser en voetganger. Onze bewindslui bewijzen aan dit principe wel regelmatig lippendienst, maar laten na om van de uitvoering ervan echt werk te maken.

- ☞ Wie het kleine niet eert is het grote niet weerd. Klein erfgoed is belangrijk omdat het een omgeving diversifieert en verrijkt. Tegelijkertijd is het heel kwetsbaar omdat weinigen er oog voor hebben en omdat het gemakkelijk te verwijderen valt. Het aantal interessante etalages van winkels en cafés verkleint zienderogen. Hetzelfde geldt voor oude reclameboodschappen, allereerste opschriften, straattegels, afsluitingen, hekken, arbeiderswoningen, tegeltableaus, nutsvoorzieningen, straatmeubilair... die enorm veel vertellen over het dagelijks leven van vroeger.
- ☞ De oude stad wordt gekenmerkt door een veelheid aan gebouwen in diverse bouwstijlen. Heel vaak worden we daarbij geconfronteerd met het verspringen van de rooilijn, de nokhoogtes en de kroonlijsthoogtes. Daarbij komen soms grote wanden vrij die al te vaak verwaarloosd worden, verkrotten en een verzamelplaats worden van zwerfvuil of andere dingen die het daglicht schuwen. Door middel van muurschilderingen zou men deze kwalijke evolutie kunnen tegengaan en de beleevingswaarde van de stad kunnen versterken (cfr. Brussel en Lyon). Men zou hedendaagse schilders aan het werk kunnen zetten en zo het artistieke karakter van Mechelen letterlijk in de verf zetten. Men zou ook grote kopieën kunnen maken van het werk van schilders als Jean-Baptiste De Noter en Alfred Ost, precies op de plaats waarvan zij het stadsbeeld in hun werk hebben vastgelegd. Dit zou een enorme attractie zijn voor bewoners en bezoekers en het zou verwaarlozing van restructies tegengaan.
- ☞ Mechelen is een belangrijke toeristische stad, die spijtig genoeg nog altijd niet zo gekend is als Brugge, Brussel, Antwerpen of Gent. Toeristisch wegwijs geraken is een must. Daartoe volstaan fraaie folders of een stadsplan-netje niet. Een woordje uitleg met oude foto's of teke-

ningen in verschillende talen zou welkom zijn. Zoals in Brussel kan men die op gevels of op mooie borden plaatsen. Eventueel zouden ook de winkeliers hieraan kunnen meewerken door een klein gedeelte van hun uitstalraam ter beschikking te stellen. Men kan ook de oude straatnamen vermelden. Tenslotte zeggen namen als Koeistraat en Peperstraat meer dan Frederik de Merodestraat of Kanunnik De Deckerstraat.

Stedelijke kwaliteit houdt in dat er aandacht is voor de nuance, het specifieke, het subtiële in het straatbeeld. De juiste verhouding zoeken in al de hierboven vermelde elementen is van het grootste belang. Helaas lijkt het erop dat het stadsbestuur de stad niet onder handen neemt, maar juist uit handen geeft, de ondergrond aan het parkeerbedrijf Vinci (let op het Italiaanse tintje), de rioleringen aan een Amerikaanse firma. De heraanleg van straten, pleinen en Dijleboorden wordt in toevertrouwd van het inmiddels overbekende duo Secchi en Vigano. In de plannen die we totnogtoe konden inkijken ontbreekt onzes inziens voeling met de historische kenmerken van Mechelen. Het is ons niet helemaal duidelijk welk voordeel de gewone Mechelaar uit al die ontwikkelingen zal halen, wat de toerist erin zal zien evenmin.

Het is naar onze mening dringend tijd om het over een andere boeg te gooien. Laat de verfraaiing van de stad over aan mensen die voeling hebben met Mechelen, aan mensen die zich terdege bewust zijn van de unieke historische rijkdom. Niet aan trendy artiesten, die zeker talent en ervaring hebben, maar die vooral goed in de markt liggen bij het establishment (let op het Engelse tintje) dat graag met ronkende namen uitpakt. Duurzame ontwikkeling door debat en overleg is een geschikt tegengif voor verschraling en onverschilligheid.

Patrick Egels

De arsenaalsite, een arsenaal aan sites

Sinds de vroege vaders van onze stad het plan hebben opgevat om doktertje te gaan spelen met de Mechelse arsenaalwijk, zijn we eens gaan luisteren op een wijkvergadering, om wat meer te weten te komen over wat er allemaal aan de hand is.

Vóór we in detail bekijken wat de consequenties zijn van dat spelen met de wijk, moeten we even toelichten waarom deze wijk is uitgekozen om er de bulldozer op los te laten.

Er zijn drie redenen.

1. Om het mobiliteitsprobleem op te lossen tracht de stad zoveel mogelijk kantoorgebouwen op te richten binnen een straal van 2 kilometer rond het station, als kernpunt van het openbaar aan- en afvoeren van kantoorbedienden.
2. Om het middellange internationale mobiliteitsprobleem op te lossen tracht men door middel van snelle treinverbindingen verschillende belangrijke steden met mekaar te verbinden. Deze TGV's staan dan in directe concurrentie met het vliegtuigverkeer tussen die steden. Vermits Mechelen toevallig tussen Antwerpen en Brussel ligt hebben ook wij 'van Jan' en moet er plaats geruimd worden voor een nieuwe TGV-spoorbedding.
3. Onze oude vesten, die sinds de jaren 1960 stadsautostrades zijn geworden, moeten op één of andere manier ontlast worden van die voortdurende aangroei van autoverkeer, om op deze manier de wurggreep van beul Auto te milderen.



Deze drie motivaties staan bol van heiligheid en streven naar het goede doel. De voorziene oplossing is echter niet direct mensvriendelijk gemaakt voor de wijkbewoners rond het Arsenaal. Het is duidelijk dat zij het volle pond zullen moeten betalen op gebied van de lasten. De lusten blijven aan de andere zijde van de sporen. Deze oplossing in tekst omzetten vraagt wat kunst- en vliegwerk van uw voorstellingsvermogen, maar ik ga me er toch aan wagen.

Neem een weg van twee maal twee rijstroken, mét fietspaden en middenberm, en leg die op volgende wijze op de grond. Je vertrekt vanaf het aanknopingspunt ‘uitrit Mechelen-Zuid’ van de E19 en je doorkruist ‘ergens’ de spoorwegberm Mechelen- Brussel, om dan tussen de Colomalaan en dezelfde spoorwegberm te belanden en uit te komen ergens aan de huidige Colomabrug.

Vandaar gaat u over de Leuvense Vaart om uit te monden in een rond punt aan de achteruitgang van het centraal station. Vanaf dit rondpunt gaat u naar rechts tot in de Boutersemstraat terechtkomt en zo uitkomt op de Leuvensesteenweg, ter hoogte van de Dry Port van de NMBS. Ofwel rijdt u rechtdoor naar de Leuvensesteenweg. Vanaf hier gaat het dan via een rond punt over de Leuvensesteenweg rechtdoor, achter de Wagonstraat, door de spoorwegberm (Mechelen – Leuven), over de Dijle en rechtdoor, om te eindigen aan het Douaneplein aan de N15.

Omdat het voorgaande waarschijnlijk een onverteerbaar stuk literatuur is, willen we u deelgenoot maken aan een virtuele fietstocht langsheen dit nieuwe traject. Voor zover het fysisch mogelijk was, hebben we deze fietstocht in het echt gedaan, zodat we zelf konden zien waar zich knelpunten voordeden of waar er gegronde vrees bestond dat waardevol erfgoed zou opgeofferd worden.

U hoeft niets te doen, zelfs niet aan toetsen raken. We vra-

gen u gewoon mee te rijden op onze virtuele fiets en mee te denken.

Voor we vertrekken vanaf de hoofdingang van het Centraal Station, bedenken we nog even hoe je hier als zwakke weggebruiker risico's moet nemen om de sterke weggebruikers te kunnen ontwijken. Het dient gezegd dat er gegronde hoop bestaat dat de nieuwe Stadsboulevard, want zo gaat het ding heten, een gedeelte van het verkeer uit de stationsbuurt gaat wegnemen, zodat hier terug kansen geschapen worden voor het wonen. U zal minder van de sokken gereken worden in de Colomastraat en omliggende, en de schoolomgeving zal ook wat veiliger worden.

Daar is het tenslotte om te doen: het verkeer vanuit Mechelen Zuid buiten de stad houden tot aan de N15 in de buurt van de Nekkerhal. Dit zal natuurlijk niet zo zijn als je van de Brusselpoort naar Muizen of verder moet. De modale automobilist zal blijven rijden zoals hij dat nu doet, langs het Raghenoplein.

We nemen dus onze fiets aan de hand en we gaan onder het station door tot aan de uitgang aan de achterzijde. Voor we terug de wolken kunnen zien moeten we nog eerst onder de betonnen spoorwegbedding van de TGV. Dan zien we vlak voor onze neus het nieuwe ronde punt achter het station. We zien dus de onderkant van het ronde punt, want het rust op betonnen pylonen, een aantal meter boven ons.

Gelijk in welke richting u kijkt, uw ogen vinden geen ankerpunten: alles is nieuw. Kijkt u naar links, dan ziet u weer een nest nieuwe kantoorgebouwen tussen de spoorweg en de stadsboulevard. Eentje heeft warempel 15 verdiepingen en lijkt zo weggestapt uit de jaren 1960. Het moet zijn dat de stad nood heeft aan nieuwe torens, aan een revi-

val van de Nova-toren. Men kan er misschien de torenspits van de Colomakerk op plaatsen, mocht die verdwijnen. U kan duidelijk zien dat de ontwerper een voorliefde voor elektrische treintjes heeft: vanuit de hoge toren lijken de spoorwegen op een miniaturbaan. Mechelen heeft echter al speelgoedtreintjes in het Speelgoedmuseum. Het nut van dit torengedouw op deze plaats ontgaat mij dus volledig.

Lovenswaardig is wel dat we er nieuwe kantoorgebouwen bij krijgen, want we lonken met z'n allen naar de bedrijven die weg willen van de dichtslibbende grootsteden in de buurt. Oh! Is men dan niet bezig met het scheppen van nieuwe banen, nieuwe werkgelegenheid? Neen verdorie, Mechelen scheidt de plaats waar de forenzen uit Antwerpen en Brussel kunnen komen werken als het daar te moeilijk wordt: kantoren per kilo in Mechelen Noord en aan het station. Maar goed, we mogen in deze tijd van verhoogde werkloosheid niet te kieskeurig zijn. We laten de Mechelaars mee een plaatsje veroveren in deze werkplaatsen, als we maar goed beseffen dat het bedrijf dat nu de rug toekeert aan Antwerpen of aan Brussel, dat evengoed en even kordaat zal doen in Mechelen, van zodra er elders betere alternatieven geboden worden. Op dat moment blijven we zitten met onze bakens in de woestijn.

We kijken nu recht voor ons. We zien eerst een grote parking en daarnaast de weg die, vanaf het ronde punt voor ons, zich door de gronden van de NMBS ploegt om zuidwaarts aansluiting te geven met de Boutersemstraat. We nemen nu eindelijk de fiets en we rijden naar rechts, richting Leuvense Vaart. Hier zien we de stadsboulevard dalen naar het grondniveau (weer langs nieuwe kantoorgebouwen), via een nieuwe brug over de vaart naast de Colomalaan uitkomen en verder lopen, nog steeds aan de rechterkant geflankeerd door de nieuwe betonnen TGV-lijn.

Ik mis hier iets.... Stonden er aan de overzijde van de vaart geen woningen tussen de Colomalaan en de spoorwegberm? Ik zou gezworen hebben van wel. In ieder geval, hier hebben we een begin van de overwelling van de vaart. Honderd jaar geleden heeft Mechelen hetzelfde gedaan met de vlieten Nu komen er: een betonnen brug aan de Postzegellaan, drie stalen spoorwegbruggen, een betonnen TGV-brug, een stadsboulevardbrug en tenslotte onze Colomabrug. Voortaan worden de kanovaarders verplicht om hun vaartuigen te voorzien van verlichting onder al die bruggen, veiligheid voor alles.

We gaan terug naar de tijd dat de Colomawijk een eigen dialect gaat ontwikkelen wegens de onbereikbare ligging door al deze bouwsels. Alle gekheid op een stokje: het zal geen sinecure zijn om het Mechelse eenheidsgevoel te verdedigen tegenover de wijken die systematisch worden 'afgekoppeld' van de binnenstad. Ik vraag mij af hoe de nieuwe stadsboulevard zal geopend worden voor de scheepvaart. In erectie, zoals broertje Colomabrug? Of zou men ze toch in de hoogte plaatsen zodat de schepen altijd vrije doorgang hebben?

We volgen de vaart richting Leuven tot aan de Boutersemstraat. In het tweede stuk van deze straat, na de haakse bocht, zal het vrachtverkeer van en naar de Dryport op de Leuvensesteenweg zijn uitweg moeten vinden. We moeten ons geen illusies maken over het lawaai en andere hinder dat dit met zich mee zal brengen. Deze straat zal een echte 'heavy duty'-weg worden, want de vrachtwagens komen vanaf de E19 tot aan het ronde punt aan de achterzijde van het centraal station, om vandaar uit zuidwaarts langs de nieuwe verbinding met de bocht in de Boutersemstraat verder te gaan.

Het is duidelijk dat een aantal gebouwen langs de

Hanswijkvaart vervangen zijn door woningen. Op zich is dat natuurlijk netjes en leuk, want wie wil er tegenwoordig niet langs de waterkant wonen, als men het verkeer langs deze straat aan banden kan leggen en houden.

Tussen de massa's auto's die er vandaag geparkeerd staan op voormalige fabrieksgronden staat nog een eenzaam restant van een villa 'Ma Bicoque' (vert. 'Mijn Krot'), netjes toegetimmerd. De kantoorgebouwen van de voormalige 'Acomal' staan hier ook nog wortel te schieten. De bowlingzaal en de 'Titanic' staan er een beetje verloren bij ... Tenzij men natuurlijk alles afbreekt en de kosten gaat betalen om deze, waarschijnlijk zeer vervuilde, fabrieksgronden bouwrijp te maken voor woningen of nog meer kantoorgebouwen.

Voor we langs de Mollestraat terug naar de vaart gaan, kijken we nog even naar de watertoren van de NMBS en de mooie bomen waarvan-we-de-naam-niet-kennen die tussen de Boutersemstraat en de afsluiting van het Arsenaal staan. Zouden zij ook verdwijnen of gaat men er ook eentje symbolisch behouden, zoals die ene boom op de gronden van Kluwer een straat verder?

Via de Mollestraat fietsen we verder langs de vaart tot aan de Zeutestraat en merken aan onze linkse kant heel veel nieuwe woningen op met - wonder boven wonder - nog een klein muurtje aan de straatkant met een kapelletje. Hoe heeft men het over zijn hart gekregen om hier de beeldenstorm even te laten ophouden. Of ben ik weer aan het dromen en moeten we hier ook vlug een fotootje van nemen. Eigenlijk heeft de stad dat slim bekeken. Eerst breek je van alles af en dan ga je de 1001 verhalen noteren van de Mechelaars over alle dingen die verdwenen zijn. Hoe meer je afbreekt, hoe meer verhalen je hebt. Weer een schot in de



roos!

Wanneer we de Zeutestraat binnenrijden zijn we erg waakzaam, want hier bevinden zich nog een negental arbeiderswoningen in eenheidsstijl, die mits renovatie een tweede of derde leven hadden kunnen krijgen. De helft staat nu te verkrotten en draagt reeds een veelbetekenende letter 'W' op de onderkant van de gevel ('Weg?'). Het huis in het midden is wat statiger dan zijn burens en heeft nog vitraux-glas in al zijn ramen.

Rechtdoor gaat het nu langs de Dellingsstraat naar het ronde punt aan de Leuvensesteenweg. Aan onze rechterzijde staan we oog in oog met het park van de Spreeuwenhoek. We zullen we ons moeten inzetten om deze groene long niet te zien veranderen in een stalen long. Eigenlijk zou dit natuurgebied bewaard moeten blijven. En niet alleen in de verhaaltjes.

Hier op de Leuvensesteenweg, wat verder naar rechts, is de toegang van de Dry port: de overgang van goederenvervoer per vrachtwagen naar trein en omgekeerd. Deze 'droge haven' in het Nederlands is natuurlijk een uitkomst voor een aantal vervoerfirma's, die zich anders te pletter rijden tegen de overvolle Antwerpse ring. Zet hier in het rangeerstation van Muizen je goederen op de trein en je bent van de files verderop in het land verlost. Zoals gewoonlijk is dat een lovenswaardig iets, alleen krijg je hier op deze eigenste plaats een toevloed van vrachtvervoer. De toegangswegen zijn daar niet op berekend. Het valt bijgevolg te vrezen dat het bouwen van deze nieuwe toegangswegen ook nieuwe opstoppingen zal teweeg brengen.

Rijden we nu langs de Leuvensesteenweg terug richting stad, dan valt het ons op dat het verkeer hier minder intens

is geworden. Een gelijkaardig effect hebben we ook meege-
maakt toen de wijk Nekkerspoel ontlast werd door de inge-
bruikneming van de N15 langs de Nekkerhal. Het verschil
is wel dat men hier de zware verkeerslast verlegd heeft
naar bestaande woonstraten.

Aan de Smisstraat gekomen moeten we even van onze fiets,
om even de wijk aan onze rechterkant vanuit de lucht (op
een kaart natuurlijk) te bezien. Véél meer dan elke andere
Mechelse wijk is deze woonkern bedreigd. Ze bestaat uit
een zevental straten die langs twee zijden abrupt stoppen
of afbuigen wegens de hoge spoorwegbermen. De
Smisstraat is de zuidelijke grens en de Leuvensesteenweg
met het Arsenaal de vierde grensafbakening. Alsof deze
woonkern nog te groot zou zijn, gaat men er achter de
Wagonstraat nog een TGV en een stadsboulevard tussen
frommelen en aldus willens nillens een hypotheek leggen
op de bewoning aldaar. Het paradijs der bruggen breidt
zich ook tot hier uit, zodat men vanaf de Wagonstraat tot
aan het Raghenoplein in niemandsland terecht komt. Ook
hier vinden we dus de nieuwe versie van het onderscheid
tussen 'intra muros' en 'extra muros' op nadrukkelijke
wijze terug. Het is nochtans opvallend hoeveel vernieuwde
huizen hier zijn, hoe weinig leegstand er is en hoe knus en
rustig wonen hier nog mogelijk is.

De ingang van het Arsenaal en bijna alle achterliggende
gebouwen inclusief het spoorwegmuseum 'De Mijlpaal'
zijn opgeofferd aan de stadsboulevard en het ronde punt
met de Leuvense steenweg. Het valt te hopen dat de win-
kels en de horeca in deze buurt kunnen profiteren van al
dat nieuwe kantoorgeweld dat ons opgedrongen wordt.

Vanaf dit ronde punt kan u dan heel gemoedelijk (?) onder
de spoorlijn Mechelen – Leuven doorfietsen en over de

Dijle de laatste honderden meters afleggen tot aan de N 15. Daar stopt de Stadsboulevard noodgedwongen omdat u vanaf die plaats de compacte woonmassa tegenkomt die de wijk Nekkerspoel is.

Deze virtuele toer hebben we op een luchtige, soms wat sarcastische manier, gereden. Dat we het wel degelijk ernstig en goed voor hebben met deze wijk en zijn bewoners staat echter buiten kijf. We vinden het maar heel pover dat juist deze wijk zo ernstig en zo ingrijpend moet getroffen worden, terwijl de rest van de Mechelse bevolking er alleen maar beter wordt van door het afleiden van het verkeer langs de Arsenaalsite.

Zeker in een stad als de onze, met haar historische beperkingen op gebied van wegeninfrastructuur (water, spoor en auto), zijn ontsluitingen en oplossingen niet evident. Des te meer aandacht moet gegeven worden aan de maatregelen die moeten genomen worden.

Tenslotte, maar niet het minst, maken we ons volgende bedenkingen.

1. De NMBS geeft zich in dit dossier niet bloot, dat wil zeggen dat zij nog steeds geen uitsluitsel heeft gegeven over wat zij met haar TGV van plan is op Mechels grondgebied. Wij hebben alleen vermoedens en dat lijkt me geen goede basis om een wijk op zulke manier door mekaar te schudden met een stadsboulevard.
2. Met alle respect, maar de naburige gemeenten rond Mechelen hebben een rotmentaliteit als het er op aan komt om zowel de lusten als de lasten te delen met de stad Mechelen. Iedereen wil wel profiteren van de centrumfuncties die Mechelen heeft maar denkt er niet aan

om daar ook de gedeelde verantwoordelijkheid voor te dragen. Resultaat is dat Mechelen zijn eigen boontjes op zijn eigen grondgebied moet doppen.

3. Indien de vooropgestelde plannen - het zijn er gelukkig nog maar altijd voorlopige - gerealiseerd zullen worden, zijn de vroede vaderen dan overtuigd dat binnen vijf jaar de N15 niet hopeloos verzadigd geraakt, dat men toch de ring rond Mechelen niet zal moeten 'rond maken'? Het aantal alternatieven en oplossingen voor de toekomst verminderen jaar na jaar. Indien het goederenvervoer zich meer en meer gaat ontwikkelen langs de bestaande kanalen en vaarten, kan men nu al beter plannen maken om een kade te voorzien aan de Leuvense Vaart (zoals in Willebroek en in Meerhout) en niet wachten tot het te laat is. Of gaan we eerst een gelijkgrondse brug bouwen, zodat we net als vroeger terug voor de geopende brug kunnen staan wachten: met een 4 x 4 op een 2 x 2 boulevard files creëren voor een opgehaalde brug, dat is toch neig.

Mechelaar, laat je niet kisten.

Luc Croonen

De muur

Voor het postgebouw van Mechelen werd onlangs een massieve, indrukwekkende muur opgegraven. Deze muur is van onschatbare archeologische waarde. Onder meer dankzij de tussenkomst van RIM heeft het stadsbestuur beslist om de muur te bewaren in de toegang tot de ondergrondse parking op de Grote Markt. Goed zo!

De muur voor het postgebouw is vreemd door zijn ligging en door zijn materiaalgebruik. Hij is opgetrokken in Doornikse steen. Deze steensoort werd aangevoerd vanaf de Schelde en werd vaak gebruikt tijdens de 12de en de 13de eeuw. De oudste bouwwerken in Mechelen zijn opgetrokken met kalkzandsteen of er zijn alleszins fragmenten in Doornikse steen in verwerkt. De Brusselsepoort is geheel opgetrokken in Doornikse steen. Aan de Hoogbrug, de onderkant van het Schepenhuis en de Onze-Lieve-Vrouwewerk vinden we fragmenten in Doornikse steen.

Interessanter is het gebruik van de Doornikse steen aan het Postgebouw. We beperken ons tot het gebouw met de trapgevel, waar zich de grote ingang van het postgebouw met het trapbordes bevindt. Aan de zijkant van het gebouw, achter de twee trapgevels, uitgevoerd in baksteen, merken we twee Romaanse rondbogen waarin Doornikse steen is verwerkt. De stenen zijn zeer onregelmatig gestapeld. Dit is het oudste gedeelte van het postgebouw en misschien wel de oudst zichtbare constructie van Mechelen. Ze dateert van de 12de - 13de eeuw.

Het gebouw was vroeger gekend als de Beyaert. De naam Beyaert herinnert in feite nog aan het godshuis waar tijdens de 13de eeuw aan ziekenzorg gedaan werd. De voorgevel is van latere datum. In 1383 kocht de stadsmagistraat de

Beyaert. De volgende jaren verwierf de stad nog meer huizen en werden er in de onmiddellijke omgeving van de Beyaert diverse werken aan het heterogene gebouwencomplex uitgevoerd. Waarschijnlijk werd de gevel in die tijd aangepast.

Misschien liep het gebouw vroeger door tot aan de gevonden muur voor de Post. Na de afbraak zou er misschien een klein deel van de oudere Beyaert gerecupereerd zijn en een nieuwe gevel gekregen hebben. Het verband tussen de bogen aan de achterkant van het postgebouw en de gevonden muur is groot. Als het gebouwencomplex deze oppervlakte bestreek kunnen we concluderen dat het ooit naar Middeleeuwse maatstaven zeer groot moet geweest zijn. Mogelijk waren er hier wel meerdere activiteiten behalve ziekenzorg en de opvang van pelgrims. Misschien gaat het wel om een klooster? Ik wil hier echter geen voorbarige conclusies aan koppelen over de mogelijkheid dat dit de Sint-Romboutsabdij zou kunnen geweest zijn.

Over de abdij van Rumoldus bestaan tot op heden geen vaststaande bewijzen. Bij de inval van de Noormannen in 837 zou de abdij verwoest zijn. Er zijn nog andere kerkelijke instellingen die kunnen zorgen voor de ontwikkeling van een stad. De ontdekking zou er kunnen op wijzen dat Mechelen uit twee kernen ontstond. De IJzerenleen zou deze twee verbinden (de kerkelijke kant van de stad en de wereldlijke). De prins-bisschoppen van Luik hadden hier in de loop van de 11de en de 12de eeuw een zekere macht verworven en Mechelen onderhorig gemaakt. In het begin van de 13de eeuw kregen ook de Berthouts, heren van Grimbergen vaste voet aan grond in Mechelen. Hun macht werd groter door de steun van het hertogdom Brabant. De vondst kan ook verwijzen naar de machtsgreep van de Berthouts op de prins-bisschoppen van Luik.

In die tijd verplaatsten sommige instellingen van de bovenstad naar de benedenstad en ontstonden er hier nieuwe bouwwerken als uiting van de wereldlijke macht in de stad.

De lakenhalle verplaatste zich van de Korenmarkt naar de benedenstad. Het laagste gedeelte van het Schepenhuis (late 12de eeuw) werd gebouwd vlakbij de Beyaert. De oudste kelders van de benedenstad bevonden zich aan de Steenweg (door beschietingen vernield tijdens de eerste wereldoorlog). Ook hier komen er nog een paar zeer oude breedhuizen voor, met voorgevels van de late 18de eeuw (Steenweg 28-30, misschien ook 42-44).

Wouter Verbaet



De volgende drie artikelen werden ons ingezonden door sympathiserende RIM-leden. De identiteit van de auteurs is ons bekend; de inhoud van deze bijdragen valt echter buiten verantwoordelijkheid van de redactie.

Indien er ook bij U een probleem in verband met monumentenzorg of stadsinrichting in Mechelen op de lever ligt, kunt u ons steeds uw pennenoruchten laten geworden, per traditionele post (p/a Marc Rubben, Willem Geetsstraat 30), of per email (info @rim.be).

Let wel: anonieme schrijfsels gaan recht de vuilbak in!

De herinrichting van de Grote Markt

Van 3 december 2002 tot 2 januari 2003 lag bij de Bouwdienst het herinrichtingsplan van de Grote Markt ter inzage. Wie ging kijken, vroeg zich gaandeweg af wat er nu precies voorgesteld werd. De tekeningen stemden immers niet overeen met de gegevens van het bijhorende boekje en ook in de legenda ontbrak regelmatig iets.

Het voorstel betreft de herinrichting van het gebied vanaf Onder den Toren en de Grote Markt tot aan de Bafferstraat, volgens de huidige begroting van 2003 met een prijskaartje van + 3 miljoen € voor de herbestrating. Het is merkwaardig dat er vorig jaar nog, voor de totale heraanleg inclusief de Veemarkt, een budget van + € 2,2 miljoen werd voorzien, terwijl dit prijskaartje nu is aangegroeid tot € 6,5 miljoen !

Toen onze burgemeester het project in september 2001 aankondigde, zei hij dat het de stad 30 miljoen fr. (€ 745.000) voor de herbestrating van de Grote Markt zou gaan kosten. Waar blijft de door Bart Somers gepredikte zuinigheid, toen hij nog in de oppositie zat? Voor een zodanige misser, van bijna een factor 10, krijgen velen een flinke straf of mogen ze hun promotie vergeten. Zei de burgemeester niet een keer in een radioprogramma, dat hij geen benul van met geld omgaan had? Wel, in Mechelen kunnen op dit vlak althans bevestigen dat hij de waarheid spreekt.

Maar hoe zal onze Grote Markt er nu uiteindelijk uitzien? De folder 'Tijd voor het nieuwe Mechelen' van begin november 2002 bevatte twee stripverhaalachtige tekeningen, die kennelijk ten behoeve van één van de vele rondvliegende duiven zijn opgesteld. We krijgen er het raden naar hoe wij dit als tweevoeters zullen zien en ervaren. De tekeningen zijn gedateerd: 8 november 2002. Op zaterdag 9 november 2002 werden ze, tijdens de 'gebroken eieren infodag', nochtans niet uitgehangen. Waarom het uithangen pas op 3 december 2002 mogelijk was, is niet duidelijk, tenzij er een zekere strategie aan verbonden is.

Indien de tekeningen eerder waren uitgehangen, dan had de burger meer tijd gehad om zich een oordeel te vormen. In de periode van de eindejaarsfeesten hebben de Mechelaars en andere belanghebbenden doorgaans nog wel iets anders aan het hoofd dan plannen in te kijken bij de dienst Ruimtelijke Ordening. Bovendien vielen er van de termijn van 30 dagen 4 dagen af, doordat de stadsdiensten op 25 en 26 december 2002 en op 1 en 2 januari 2003 gesloten waren.

Het coalitieakkoord stelt - op aandringen van de politieke Alliantie VLD-VU - dat de Mechelaars voor belangrijke

beleidsbeslissingen geraadpleegd zullen worden. De ingrijpende herinrichting van een zo cruciale plaats als de Grote Markt behoort naar onze bescheiden mening tot die belangrijke beleidsbeslissingen. De presentatie van slechts een deel van de waarheid, in een tent doorspekt met gebakken eierengeur, is niet hetzelfde als een democratische en duidelijke bevraging van de Mechelse bevolking. Onze burgemeester stelt in de laatste Onder den Toren (stedelijk informatieblad) dat er een intense bevraging geweest is, maar wie heeft daar iets van gemerkt? "Onze bewoners", wij dus, "krijgen het laatste woord", zegt Bart Somers. Wanneer komt dat laatste woord er dan? In april, als de werken beëindigd zijn?

Merkwaardig genoeg was de inrichting van de ondergrondse parking zelf al in openbaar onderzoek geweest. De verbindingen tussen ondergrond en bovengrond, zoals bijvoorbeeld de lift, liggen dus waarschijnlijk al vast. Voor deze lift wordt er een lelijke glazen doos bij de Frederik de Merodestraat opgericht. In de folder 'tijd voor het nieuwe Mechelen' wordt hierover gesteld: "Zo wordt het!" Waar blijft hier de nobele gedachte van inspraak? In de gepresenteerde tekeningen is er echter weer iets anders getekend! In de tekeningen is de lift niet transparant, maar voorzien van letters en iets wat op een dak lijkt. De lift is er normaal gezien voor de rolstoelgebruikers, moeders met kinderwagens en pakjesdragende mensen. Als die eerst de gehele markt over moeten is dat niet erg gebruiksvriendelijk. De lift is vrij klein. Dat wordt wachten in de zon of in de regen, want een afdak is er niet bij. Pas indien men de lift met één trap zou integreren in de ondersteuning en de sokkel van Margretha's standbeeld, zou er van een modern en gewaagd ontwerp sprake zijn.

Ook het principe van de helling en de twee trappen aan de



zuidkant ligt waarschijnlijk al vast. Door het feit dat de structuurbepalende elementen op voorhand vastliggen wordt het element inspraak fel ingekrompen. Planning en inspraak 'oep z'n Mechels'!

Op de hellingbaan komt er een glazen dak, dat blijkt te kunnen opengaan, maar waarover niets in de bijhorende nota wordt vermeld. In plaats van de twee oude zeventiende-eeuwse kelders op te ruimen of vol met beton te storten, had men deze kunnen gebruiken als onderdeel van de toegang van de parkeerplaats. De lift zou dan weer beter bij de Schoenmarkt staan, waar de auto's binnen rijden. Deze centrale plaatsing zou logischer en minder storend zijn.

De architecten kiezen voor 'overtuigend hedendaags', maar wat dat precies betekent, wordt niet uitgelegd. We hebben in Mechelen de laatste jaren enerzijds die kleine keitjes gekregen, rampzalig voor mensen die slecht te been zijn, en anderzijds het geelzwarte dambord aan het station. Is dat overtuigend hedendaags? De Alliantie, die voor de verkiezingen in de oppositie zat, is destijds nochtans zwaar tekeer gegaan tegen deze verschrikkelijke herbestrating. Nu gaat het schepencollege, waar deze politieke groep toch een zware stempel op drukt, opeens akkoord met een 'tapijt van mozaïekkeien', omdat dit een 'duidelijke eenheid' zou creëren. Overigens is er van dit tapijt in de tekeningen verder niets aangegeven. Hebben we er weer het raden naar, of is het al wegbezuinigd?

Bij het tot stand brengen van een nieuw bestratingpatroon zou men in de eerste plaats rekening moeten houden met de verschillende soorten toekomstige gebruikers van de openbare ruimte. Ook mag in het hart van Mechelen een belijning worden verwacht, waarin zowel historische als archeologische elementen een rol pelen. De Italiaanse ontwerpers, Secchi en Vigano, benadrukken in hun nota de

noodzaak om de archeologische vondsten in de bestrating van het plein weer te geven. Het schepencollege heeft, na herhaalde druk vanuit verschillende hoeken, uiteindelijk dan ook beslist om een en ander te behouden. Gelukkig maar!

Uit de tekeningen blijkt dat het plein tot één grote steenvlakte zal verworden, met om de zoveel meter een ronde glasplaat om het daglicht in de ondergrondse parking binnen te laten. Hieronder komen er lampen om de gevels te verlichten, evenals “oriënterende verlichting”, wat echter niet nader wordt toegelicht. Hoe lang zullen die glasplaten helder blijven als er marktkramen op komen? Maar misschien moet dat wel niet, want over de marktfunctie wordt niets vermeld. Blijkbaar is het de bedoeling om van de Grote Markt dag in dag uit een lege gele vlakte te maken. Was onze burgervader dan niet voor het behoud van de marktfunctie? Dergelijke éénkleurige grote vlaktes dragen geenszins bij tot het gevoel van een gezellige en behaaglijke binnenstad. Wil Mechelen geen toeristen lokken?

Aan de noordrand komt er een rij bloembakken en aan de zuidkant een lange sleuf, waar een hellingbaan en 2 trappen gesitueerd worden. De sleuf wordt, zoals gezegd, gedeeltelijk overdekt met glas en afgegrensd door een rand, waar men ook op kan gaan zitten. Het plein zelf is leeg: geen beloofde muziektent, geen Margaretha van Oostenrijk, geen wijzerplaat van Sint-Rombouts meer in de bestrating.

Aan de verlengde straatkanten van de Frederik de Merodestraat en de Korte Bruul komt er een doorlopende rij paaltjes met, steeds aan de kant van het plein, een laad- en loszone. De spullen moeten voortaan met karretjes van daar naar de café's en restaurants gebracht worden. Stel je voor: terwijl je 's morgens op een terrasje met je koffietje je

krantje leest, komen er steeds rammelende karretjes langs, terwijl de taart van de dag wordt opgeschud, later gevolgd door de fusten die over de straat gerold worden. Het plein mag dan wel verkeersvrij zijn, maar zal het er nog aange-naam verblijven zijn.

Welk lot wacht het standbeeld van Margaretha? In de bijgevoegde nota staat het monument voor het ingangsportaal van de huidige toeristische dienst, terwijl ze volgens de tekening op de Schoenmarkt staat! Misschien kan men haar op een glasvezel replica van de huidige neo-rennaissance sokkel zetten, met daaronder wielen, zodat ze op elk moment naar de gewenste plaats gerold kan worden. De arduinen sokkel van 1849, nog ontworpen door stadsarchitect Bauwens, en het gietijzeren hek met lantaarnpalen zouden verdwijnen. Het beeld kan niet meer op oorspronkelijke plaats worden gezet, want het dak van de ondergrondse parking er niet op berekend. Indien in de ondergrond een drietal muren in de vorm van een H voorzien waren, waarbij de ruimte tussen de benen van de H een veelvoud van één parkeerplaats zou zijn, dan zou er geen parkeerplaats verloren gaan en kon het beeld toch op de juiste plaats gezet worden. Waarom wil men dat niet?

Waar de stadsgidsen met hun rondleiding zullen beginnen is niet duidelijk, want in de bijgevoegde nota is het beeld van 't Opsinjoorken verdwenen. Op de tekeningen is er op die plaats iets onduidelijks getekend, wat in de toelichting niet verklaard wordt. Naar verluidt is er ook besloten dat er voor de plaatsing van de terrassen aan de zuidzijde een lijn zou worden getrokken. Dit heeft tot gevolg dat het beeldje verplaatst moet worden van de Hallestraat af in de richting van de poort van het stadhuis. Dit is evenwel een wijziging in de ter inzage gelegde plannen. De burger heeft er dus geen kennis van kunnen nemen. Dat is niet democra-

tisch en is procedureel onjuist.

De aandachtige lezer kon ook nog genieten van enige pareltjes van onduidelijk taalgebruik:

- ☞ wij gaan ons bevinden in een 'hypogene ruimte';
- ☞ er is een 'doorlopende stroom auto's en bussen';
- ☞ we krijgen 'vloeiend en leesbaar auto- en busverkeer';
- ☞ er schijnt hier in Mechelen een 'Vollenmarkt' te zijn, wellicht gaat het hier over een 'Legenmarkt';
- ☞ de bomen heten Aesculus Hippocastanus (kastanje,) en Tillae Europea (linde) 30/40 met draadkluit (allebei geen kleine boompjes op den duur);
- ☞ de 'betekenisvolle grammatica en syntaxis' zullen wij ervaren bij het beleven van de nieuwe bestrating;
- ☞ de Italiaanse ontwerpers benadrukken in deze nota de noodzaak tot 'verwendng van vondsten in de archeologie in het pleinontwerp'.

Wie er iets van begrijpt mag het komen uitleggen.

Blijkbaar is er toch nog geen optimale coördinatie binnen het bouwteam onder leiding van de heer Van Thillo, want een half jaar vóór de tekeningen gemaakt werden was als bekend welke bouwsporen er van onder de Grote Markt kwamen. Hieruit blijkt dat ontwerpers die niet de lokale kranten lezen niet beschikken over de nodige informatie.

Verder blijven er vragen over de zogenaamde wedstrijd, waar nooit iemand iets van gelezen of gemerkt heeft. Waarschijnlijk is dit weer een voorbeeld van de nieuwe politieke cultuur. Wie heeft ooit het juryrapport, dat blijkbaar veel invloed op het ontwerp heeft gehad, kunnen lezen? Bij de ter inzage gelegde stukken lag het in elk geval niet.

Of het voorgestelde concept bij de schaal en de vorm van de Mechelse binnenstad past is een heel andere vraag. Het kan toch niet zijn, dat we met dit ontwerp de komende twintig jaar opgescheept zitten. Met moderne materialen kan men de historische gegevens van dit in 1985 als stadsgezicht beschermd plein veel meer eer aandoen dan met het huidige voorstel.

Er mogen geen metalen roosters om boomvoeten komen. Van wie niet en waarom niet? Waarom geen leibomen op de markt? Past dat niet bij het (door Vinci?) gekozen afwateringssysteem, waardoor de afwateringskanalen kunnen verstopten? Er zijn smalle gleuven tussen de stenen voorzien die het water in een ondergelegen goot doen komen (in Kortrijk te zien), maar die waarschijnlijk zeer snel tot verstopping leiden. Wordt de architect contractueel (en dus financieel) verantwoordelijk gesteld voor het naderhand mogelijkerwijs noodzakelijke openbreken van de bestrating om deze kanalen weer schoon te maken (bijvoorbeeld na een partijtje beachvolleybal)? Daar zullen de veegvoertuigjes een flinke klus aan krijgen! Maar uiteindelijk is de Mechelaar weer de klos als de rekening gepresenteerd wordt. In de Bafferstraat, die buiten de plankkaart valt, kunnen wel bomen komen, maar daar zullen ze toch ook niet te groot moeten worden. Anders wordt het er veel te donker en zie je het paleis van de Grote Raad niet meer.

Voor het postgebouw is er geen fietsenrek voorzien, wel boven de ingang van de ondergrondse parkeerplaats. De praktijk leert nochtans dat toch velen hun fiets tegen het Postgebouw zullen zetten. Bovendien lijkt een één rek nu niet erg veel voor het geheel van de Grote Markt. Aan het begin van de Frederik de Merodestraat, aan de rand van de Markt, komt er een hydraulische paal. Maar waarom komen er geen hydraulische palen voor de toegang van de

terrassen en bedrijven aan de noord- en zuidzijde van de markt? Dat zou de bevoorrading veel sneller doen verlopen. Hoe moet dat met de aan- en afvoer van de materialen en het geld voor de twee aanwezige banken. Mogen die het geld ook over de terrassen gaan vervoeren?

Of en op welke manier de markt bereikbaar zal zijn voor de marktwagens wordt niet toegelicht. Zo te zien op de tekeningen niet, want de paaltjes lijken vast te staan. Hoe het vrachtverkeer en bevoorradingsvoertuigen achterwaarts de Hallestraat in moeten rijden naar de winkel Blokker, tussen het uitgebreide terras, het voor de Hallestraat geplaatste ding, en vanaf de smalle laad- en loszone, is niet duidelijk. In praktijk zal dit gebeuren met veel geharrewar van het verkeer en de bussen in de smalle Korte Bruul, wat daar het winkelklimaat niet ten goede zal komen.

Het stadsbestuur sloot met de Vlaamse Gemeenschap in het najaar van 2002 de convenant 'op weg naar duurzaamheid, doelstelling 2' af. In het kader van het milieubeleid is er momenteel een verordening in voorbereiding inzake het gescheiden afvoeren van regen- en rioolwater in de maak (Mechelen is hierin de laatste Vlaamse gemeente!). Een dergelijke leiding ligt evenwel niet in dit gebied op de kaart ingetekend. De overheid (hier de dienst Openbare Werken) zou aan de burger toch het voorbeeld moeten geven?

Het is duidelijk, dat er bij wat voorligt niet van een geïntegreerde aanpak kan worden gesproken. Dit ontwerp getuigt van weinig gevoel voor stedenbouw in het historische kader van Mechelen. Zoals de zaken nu staan zijn er bovendien meer vragen dan antwoorden. Bovendien is het onduidelijk waartegen de burger nu eigenlijk bezwaar kon indienen. Dit ontwerp is nog niet rijp voor uitvoering, omdat het geheel samenhang mist. We vrezen echter dat de

Mechelse burger binnenkort op de blaren zal zitten, terwijl sommige beleidsverantwoordelijken zich voor dit doorgedreven prestigeproject een zitje elders kunnen permitteren.

de wandelende, met RIM sympathiserende Mechelaar

PS..geïnteresseerde opkopers kunnen ten laatste op 31 maart 2003 bij het schepencollege een bod op het hek inclusief de lantaarns van Margaretha doen (aan oud-ijzerprijs). De volgende dag zal dan het lot toegewezen worden door de schepen bevoegd voor afgedankte zaken.

Het huis van de Mechelaar

Volgens het stadsbestuur heeft Mechelen nood aan een nieuw gebouw, een plek waar de Mechelaar voor al zijn formulieren terecht kan. En voorsmaakje hiervan kregen we al op 9 november 2002 te zien op de manifestatie “men kan geen eieren bakken zonder de schaal te breken”, in een grote tent bij het postgebouw. We kregen echter alleen een zicht op de gevel aan de Zakstraat, waarmee we ook al op het foldertje “op weg naar het nieuwe Mechelen” konden kennismaken.

Eigenlijk wordt op deze folder niet het ‘huis van de Mechelaar’ voorgesteld, want dat gebouw zal worden gebouwd op de hoek van de Reuzenstraat en de Bafferstraat. Tot en met zondag 12 januari 2003 lag het ont-

werp van dit nieuwe gebouw ter inzage bij de stedelijke dienst Ruimtelijke Ordening.

We zijn de plannen voor u gaan bekijken. Voor de nieuwbouw zullen de eerste drie panden in de Bafferstraat gesloopt worden, ook het in de jaren 1980 met belastingsgeld gerenoveerde en nu blauw geschilderde winkeltje, waar nu de informatiedienst huist. Wat gebeurt er toch met onze belastingsgelden? En vooral, wat krijgen we ervoor in de plaats?

Welnu, op de begane grond zal zich één lange glaspui uittrekken met daarop de tekst 'Huis van de Mechelaar', waarbij echter enkel het opschrift 'Huis van' duidelijk zichtbaar wordt. De rest van de tekst komt op de gevel in de smalle, vaak donkere Reuzenstraat, niet tot zijn recht. Boven de glaspui komen er, in twee lagen, metalen kozijnen met een volledige glasvulling.

We zijn verrast. Maar wat het huidige college van burgemeester en schepenen ons nu voorschotelt is precies hetgeen Bart Somers destijds publiekelijk veroordeelde: een grote kantoorachtige glasgevel op een beeldbepalende plek in de historische binnenstad. De voorgeschotelde architecturale vormgeving is in hetzelfde bedje ziek als de toen bekritiseerde gebouwen.

In feite zijn er zelfs gelijkenissen te vinden met het gebouw dat door het huidige stadsbestuur als 'de grootste stadskanker van Mechelen' wordt aangeduid, het Euroshoppingcomplex. Ook daar vinden we op de begane grond een lange aaneengesloten glaspui en daarboven metalen kozijnen, die afwisselend met glas en/of ander materiaal gevuld worden. Die architectuur was typerend voor de mentaliteit en de visie op stadsvernieuwing de

‘golden sixties’.

In het coalitieakkoord van 2000 pleitten onze bestuurders voor een hedendaagse en krachtdadige aanpak, als vereiste voor nieuwe architectuur. Voor een stadsbestuur, dat onlangs nog met het Vlaams Gewest een ‘convenant tot het halen van niveau 2 op weg naar duurzaamheid’(1) heeft gesloten, zou ‘eigentijds’ moeten betekenen dat een nieuw gebouw een voorbeeld van energiebesparing is. Ook het stellen van dergelijke voorbeelden is een onderdeel van het coalitieprogramma. Een volledige gevel in glas voldoet niet aan die duurzaamheidsvereiste. Een dergelijke nieuwbouw is niet duurzaam maar duur. Het ‘huis’ moet op 31 december 2004 geopend worden. Besparen wordt dus de boodschap.

In de laatste editie van het stedelijk informatieblad ‘Onder de Toren’ staat er nog te lezen dat het stadsbestuur zo wonderwel communiceert. Toen dit nummer verscheen was het openbaar onderzoek over ‘het huis van de Mechelaar’ al begonnen, maar nergens in het blad werd de burger gevraagd om zijn mening te komen ventileren. Nog volgens het coalitieakkoord zou er voor belangrijke dossiers van bij de aanvang een werkgroep opgestart worden met bewoners en betrokkenen. Voor ‘het huis van de burger’ zijn wij dat allemaal, maar over het opstarten van een dergelijke groep hebben we niets vernomen. Een gemiste kans? Of erger?

Terug naar ‘ons’ gebouw zelf. In de Reuzenstraat worden dezelfde gevels als in de Bafferstraat opgetrokken. Op de tweede verdieping wordt er een verbinding met het stadshuis gecreëerd. Aan de Zakstraat blijft goddank het grote 19de-eeuwse herenhuis staan. Het wordt op de begane grond ingericht als jeugdcafé. Een goed initiatief. De andere

gevels verdwijnen. Links worden ze vervangen door de reeds genoemde glaspui. Daarboven komt er een houten betimmering. Aan de rechterkant van het herenhuis komt er één grote grijsbruine baksteengevel met hier en daar een raam en een poort. De kleur zal een beetje gelijken op die van het grote woonblok ernaast, waardoor dit voor de wandelaar als één groot geheel zal ervaren worden. Dit zal een bruusk effect hebben op de historisch aanwezige kleinschaligheid en op de maatvoering van de bestaande percelen. Hier zien we dus wel een voorbeeld van energiebesparing, maar helemaal niet van gevoel voor de architectonische maat, het ritme en de structuur van de Mechelse binnenstad.

De bezoeker van 'het huis van de Mechelaar' komt het gebouw binnen door één ingang, voorzien halverwege de Reuzenstraat. Volgens het coalitieakkoord moet er extra aandacht uitgaan naar senioren en gehandicapten, onder meer door een nieuwe, vlakke bestrating en door gemakkelijk bereikbare en bedienbare inkompartijen. Zoals het er nu echter naar uitziet is er maar één toegangsluis. Voor wie wat minder goed te been is, wordt deze ingang een moeilijk te bereiken plaats. Zo zal het paaltje, dat zich zal bevinden op de plaats waar de Reuzenstraat in de Bafferstraat overgaat, beletten dat men met een voertuig tot voor de deur kan rijden en uitstappen. Het is bijgevolg hoogst onduidelijk op welke manier het ontwerp, zoals beloofd in het coalitieakkoord, tegemoetkomt aan de verzuchtingen van onze senioren en gehandicapten.

Eenmaal binnen bevindt de bezoeker zich in één grote hal, met links vóór en rechts achter hem vele loketten. Hopelijk beschikt de stad tegen dan nog over voldoende middelen om het personeel achter die loketten te betalen. Of mogen we verwachten dat in de plaats daarvan enkele computer-

terminals worden neergepoot, zodat de mondige burger zelf zijn gang kan gaan? Wie daar geen kaas van gegeten heeft valt dan maar uit de boot.

In elk geval hebben we het vooruitzicht om weer ettelijke decennia voor een nieuw gebouw op te draaien. Wie weet spreekt men in Mechelen in 2010 al over het 'Kot voor de Sukkelaar'. Echte sukkelaars zijn we, en zo willen ze ons, zoals destijds de 'verlichte' keizer-koster(2) deed, besturen: voor ons, over ons, maar vooral – in tegenstelling tot wat plechtig en grootsprakerig werd beloofd - zonder ons.

Geacht college, geef ons liever goede straten en stoepen, koester uw historische stad, ook voor het broodnodige toerisme, en zadel ons niet in allerijl op met alweer een lelijk prestigeproject.

de bedrogen sukkelaar, een RIM-sympathisant

De heraanleg van de Veemarkt

In de eerste werkweek van januari 2003 hing bij de stedelijke dienst ruimtelijke ordening de aankondiging van het openbaar onderzoek uit, maar op de Veemarkt zelf op zondag 12 januari nog niet. Op 14 januari hingen de borden er. Er is bij het openbaar onderzoek bijgevolg duidelijk een procedurefout gemaakt. Het zou dan ook moeten worden overgedaan.

Als laatste stad in Vlaanderen is Mechelen een verordening voor het scheiden van regen- en afvalwater aan het opstellen. Deze zal binnenkort van kracht worden. De stad heeft nu de gelegenheid om hier nu een dergelijke voorziening voor de afvoer van regenwater te treffen. Helaas ontbreekt die op de tekeningen.

Deze toegang van de parking voor motorvoertuigen ligt precies voor de ingang van de Stadsschouwburg. Hij ligt ook zodanig langs de stoeprand, dat er geen ruimte meer is voor fietsers om kruisingsvrij, ten opzichte van de uit en in de parking rijdende voertuigen, hun weg richting Grote Markt te vervolgen. Ook slecht ter been zijnde mensen kunnen niet meer pal voor de Stadsschouwburg afgezet worden om de ingang te bereiken. Dit is een onaanvaardbare ontwerpfout.

In de tekeningen is er nergens aangegeven, hoe de toegangen er bovengronds uitzien, noch wat er met de archeologische vondsten zal gebeuren. De plannen zijn dan ook onvolledig. Ze moeten daarom opnieuw en dan met de vormgeving van deze toegangen worden uitgehangen voor een nieuw openbaar onderzoek.

Een RIM-sympathisant

Beschermingsdossiers: Plaisance

Volgend schrijven werd gericht aan de heer Francis Brenders van AROHM-Antwerpen, Cel Monumenten en Landschappen

Geachte heer,

Met dit schrijven wenst het bestuur van RIM zijn ongerustheid uit te drukken over de plannen tot afbraak van de voormalige afspanning 'Leiden', gelegen aan de Brusselsesteenweg 4 te Mechelen. Wij hebben vernomen dat het college van burgemeester en schepenen van Mechelen groen licht heeft gegeven voor de afbraak van het pand, dit ondanks het feit dat de Stedelijke Commissie voor Monumentenzorg (SCM) van Mechelen hierover een ongunstig advies heeft verleend.

Het bedreigde gebouw staat op een plaats die de overgang vormt van de middeleeuwse binnenstad naar de in de 19de eeuw gegroeide stadswijken. Kenmerkend voor de onmiddellijke omgeving is de aanwezigheid van gebouwen en inrichtingen die zeer betekenisvol zijn voor de geschiedenis van het verkeer tussen Mechelen, de omliggende gebieden en Brussel. De belangrijkste getuige daarvan is uiteraard de 13de eeuwse Brusselpoort, maar ook de 17de eeuwse Brusselsesteenweg, de 18de eeuwse Leuvense Vaart en de 20ste eeuwse residentiële laan naar het provinciale Vrijbroekpark verdienen de aandacht. Heel bijzonder voor deze plek is de aanwezigheid van drie voormalige afspanningen en van een reeks typische arbeiderswoningen. In hun geheel en als complement van de andere historische resten vormen deze gebouwen een belangrijk stadsgezicht.

De drie afspanningen zijn opgenomen in de inventaris van het cultuurbezit 'Bouwen door de eeuwen heen in



Vlaanderen'. Wij zijn van mening dat dit merkwaardig neo-classicistisch ensemble bepalend is voor het karakter van de plaats, als een typische overgangszone tussen het dichtbebouwde stedelijk gebied en afwisselend dichtbebouwde en vrij open landelijke omgevingen met een hoofdzakelijk residentieel karakter.

De gebouwen vormen samen een soort baken dat betekenis verleent aan de plaats waar men de oude stad binnenkomt en waar men ze verlaat. Ook andere plaatsen in Mechelen, zoals Nekkerspoel (het stationsgebouw en ontmantelde 'mazenbrug'), de Liersesteenweg (gevangenis, voormalige kazerne, voormalige watertoren), de omgeving van de stedelijke badinrichting, van de Colomakerk e.d. hebben hun karakter verkregen door een dergelijke overgangsbebouwing. Al te vaak werden in het recente verleden gebouwen in deze typische omgevingen stiefmoederlijk behandeld. Zo werden nabij de Plaisancebrug in de jaren 1980 nog een waardevolle art decowoning (tussen het hotel en de reeks arbeiderswoningen van omstreeks 1900) en in de jaren 1990 een café/woning in dezelfde stijl (eveneens ondanks het ongunstig advies van de SCM) afgebroken. Eens te meer dreigt nu een betekenisvol gebouw verloren te gaan.

RIM stelt daarom voor:

wegens de belangrijke artistieke, historische en stedenbouwkundige waarde,

de bescherming als stadsgezicht van de panden:

- ☞ Brusselpoortstraat 28, 30, 32, kadastraal bekend: Mechelen, 4e afdeling, sectie F, perceelnummers 638v;
- ☞ Ridder Dessainlaan 2, kadastraal bekend: Mechelen, 4e

- afdeling, sectie F, perceelnummers 641k;
- ☞ Brusselsesteenweg 2, 4, kadastraal bekend: Mechelen, 4e afdeling, sectie F, perceelnummers 642y;
- ☞ de reeks arbeiderswoningen Stuivenbergvaart .

Het betreft drie 19de-eeuwse volumes in een late neoclassicistische stijl. Vroeger bevonden zich hierin de afspanningen 'Plaisance' (nr. 32), 'Rotterdam' (nr. 2) en 'Ville de Mons' (nr. 4) gevestigd waren. De drie afspanningen vormen samen een merkwaardig architecturaal geheel, gelegen rond een belangrijk kruispunt van een historische steenweg en een waterloop. Ze vormen een interessante getuigenis van het belang van deze oude steenwegen en hun herbergen bij het binnenkomen van de stad.

Dit stadsgezicht van drie afspanningen sluit aan bij de reeds als stadsgezicht beschermde delen aan de oevers van de Leuvense Vaart.

Brusselpoortstraat nr. 28, 30, 32

Oorspronkelijk was dit een hoekgebouw van twee bouwlagen en respectievelijk vier, drie en vier traveeën onder een aaneengesloten zadeldak in Vlaamse en mechanische pannen. Nu is het opgesplitst in drie panden waaronder het nr. 32, de zogenaamde 'Plaisance'. De bakstenen laatclassicistische gevelwand dateert de eerste helft van de 19de eeuw en werd later ontpleisterd. De nrs. 28 en 30 kregen een cementbekleding. De voorgevel van drie traveeën is verticaal gemarkeerd door pilasters onder een fries van triglifien en een driehoekig fronton met oculus. De rondboogvensters zijn gevat in een vlakke omlijsting met natuurstenen imposten met sluitsteen. De beschilderde lekdrempels op consoles zijn bewaard. De zijgevels bestaan uit vier tra-

veeën met rechthoekige vensters op arduinen lekdrempels. De begane grond bij de nrs. 28 en 30 bevindt zich onder een neoclassicistische puilijst, die bij het nr. 32 verscholen zit achter een uitgebouwd overdekt terras.

Brusselsesteenweg nr. 2

Eertijds stonden hier drie woonhuizen op de hoek met de Ridder Dessainlaan en de Stuivenbergvaart. In 1930 werden ze verbouwd tot 'modern koffiehuis Rotterdam'. Het gebouw is de pendant van het hoekcafé 'Plaisance'. Beide café's bevinden zich aan weerszijden van de Leuvense Vaart nabij de Plaisancebrug. De oude, manueel bediende draaibrug (1750) werd in 1928-1933 vervangen door een elektrisch aangedreven stalen draaibrug. De huidige wipbruggen dateren van 1981.

Het gaat om een symmetrisch opgevat hoekcomplex met een achteruitwijkende middenpartij van drie traveeën, geflankeerd door schuin aansluitende zijvleugels van één rechte travee, een afgeschuinde hoek en twee of drie zijtraveeën, in het geheel bestaande uit drie bouwlagen gevat onder afgewolfde zadeldaken in Vlaamse pannen. Vermoedelijk werd het gebouw opgericht in de eerste helft van de 19de eeuw (verkleinende ordonnantie, middenpartij met rondboogvensters, oculi, driehoekig fronton, voormalige dakkapellen, kroonlijsten en vensteromlijstingen) Voor de inrichting als koffiehuis werd de begane grond grondig aangepast in 1930. De toen eveneens voorziene wijziging van de bovenbouw werd niet uitgevoerd. Eind jaren 1980 werd het pand (her)bepleisterd, het schrijnwerk vernieuwd, de dakkapellen gesloopt en de veranda vervangen.

Brusselsesteenweg nr. 4

De voormalige afspanning 'La Ville de Mons' (nu 'Leyden') staat op de hoek van de Ridder Dessainlaan en de Hombeeksesteenweg. De kern van het gebouw, de verankeringen en de dakhelling van de achtergevel dateren uit het derde kwart van de 19de eeuw (cfr. kaart van H. Dierickx van 1871). De straatgevel werd later herbouwd naar het voorbeeld van het huis 'Rotterdam'. Dit gebouw is op dit ogenblik bedreigd met afbraak. Het ontleent betekenis van en verleent betekenis aan de andere gebouwen uit de omgeving.

Arbeiderswoningen Stuivenbergvaart

Deze voor de late 19de eeuw typerende arbeidersbebouwing vormt de overgang tussen het hoekpand 'Rotterdam' en de burgerlijke residentiële bebouwing van de belle époque en het interbellum (beschermd stadsgezicht). Naar verluidt zouden deze smalle huisjes oorspronkelijk ook in de breedte zijn opgedeeld, zodat het aantal woning kon verdubbeld worden. De voordeuren van de achterste woningen was bereikbaar via een verharde weg achteraan de huizen, wat het verspringen van de rooilijn ter plaatse kan verklaren. Het klassenverschil in bebouwing aan de vaart is illustratief voor de evolutie in perceptie van de stadsrand in het begin van de 20ste eeuw.

Tenslotte wijst RIM erop dat het stadsbestuur zich in zijn beleidsverklaring tot het volgende heeft geëngageerd:

☞ Wetenschappelijk onderzoek dient geïntensifieerd te

worden. Een volledig bouwhistorisch onderzoek is noodzakelijk. Ook zal een bouwblokinventarisatie aan-gevat worden.

- ☞ De lijst met beschermingswaardige gebouwen zal in samenwerking met de hogere overheid in concrete beschermingsvoorstellen omgezet worden.
- ☞ Sensibilisatie en deskundige begeleiding van de bevolking zijn zeer belangrijk. Bij de eerste contacten met de stedelijke bouwdienst is het noodzakelijk dat de juiste informatie in verband met monumentenzorg wordt meegegeven. Dit zowel voor projecten van beschermde als niet-beschermde panden. Immobiliënkantoren, notariaten, projectontwikkelaars... krijgen degelijk uit-gewerkte en complete informatie.
- ☞ Sensibiliserende acties zoals een goed uitgebouwde Open Monumentendag, de Stedelijke Prijs Stadsverfraaiing... worden ernstig ondersteund.
- ☞ Het erfgoedbeleid zal beter geïntegreerd worden in het beleid omtrent de stedelijke ontwikkeling. Bij stadsver-nieuwingsprojecten zullen "de stedenbouwkundige footprint" en het waardevolle gebouwenpatrimonium gerespecteerd worden.
- ☞ 3^e Stedelijke Commissie Monumentenzorg wordt onder voorzitterschap van een externe deskundige geoptimaliseerd. Het advies wordt in principe steeds opgevolgd ofwel duidelijk gefundeerd verworpen. De stedelijke diensten monumentenzorg, ruimtelijke orde-ning en bouwdienst zijn steeds op de vergaderingen aanwezig.
- ☞ Meer aandacht zal gegeven worden aan onderhoud en deskundige restauraties van het historisch patrimonium en ook aan de controle van restauratie- en renovatie-werken.

Verskillende hedendaagse stedenbouwkundige ingrepen hebben aangetoond dat er geen onoverbrugbare kloof bestaat tussen behoud en vernieuwing. De enige zinvolle norm voor beiden is ruimtelijke kwaliteit. In een unieke historische stad als Mechelen moet ruimtelijke ordening gericht zijn op duurzame ontwikkeling en bijgevolg op het behoud, het herstel en de uitbereiding van het erfgoed, in de ruimst mogelijke zin.

Om deze reden vraagt RIM de wettelijke bescherming van de bovenvermelde gebouwen als stadsgezicht.

Marc Rubben, voorzitter RIM.



Pareltjes aan de kroon van Mechelen: het ‘Witkruys’

Vanaf nu zal er in elk nummer van RIM-Nieuws telkens een waardevol historisch gebouw in de kijker worden gesteld. Het is niet de bedoeling om grote of bekende monumenten voor de zoveelste keer te beschrijven. Wel vragen we aandacht voor minder opvallend erfgoed, dat daarom niet minder betekenis heeft binnen de unieke historische context van Mechelen. We beginnen met een pand aan het begin van de Sint-Katelijnestraat (kant Sint-Rombouts). De gevel van het gebouw springt niet meteen in het oog. Toch menen we hier één van de architecturale pareltjes van de Mechelse kroon ontdekt te hebben.

De kleine woning Sint-Katelijnestraat 7 is misschien wel het mooiste voorbeeld van een laat 18de-eeuwse kleinere burgerwoning in Mechelen. Op het eerste zicht is het pand weinigzeggend, maar het is het laatste in zijn soort in onze stad.

De kern van de woning gaat terug tot de 16de eeuw. Door de bevolkingstoename van de steden, die destijds gevangen waren binnen hun stadsmuren, was er een nijpend plaatstekort. Daarom ging men de panden niet met de lengteas parallel aan de straat bouwen maar wel dwars, in de diepte. Zo ontstonden de zogenaamde diephuizen, die kenmerkend zijn voor de lage landen. Het grootste deel van de bebouwing in de middeleeuwse steden was opgetrokken in hout. Reeds in de 16de eeuw werden maatregelen getroffen tegen brand en werd houtbouw in verschillende steden verboden. In Mechelen kwam deze regeling later dan in andere steden. Dit verklaart waarom Mechelen nog zo veel houten gevels telt.

Pas vanaf de late 18de en de vroege 19de eeuw werden de meeste houten gevels vervangen door stenen. Rond 1775 kende Mechelen een echte bouwwoede. Naar aanleiding van de duizendste verjaardag van het overlijden van de patroonheilige van de stad, Sint-Rombout, in 1775, werd een grote stadsverfraaiingscampagne gehouden. Er werd een strenge controle uitgeoefend op de esthetische kwaliteiten van de gevels. Wat binnenin gebeurde had weinig belang.

De bouwaanvraag van de woning Sint-Katlijnestraat 7 dateert van 1786. Het gaat om een gevelwijziging: “ Model van gevel te stellen voor het Witkruys in de Kathelijnestraet toe hoorenden de Beggijntiens Davids”. Merkwaardig is de vermelding van de huisnaam ‘het Witkruys’. Huisnummers werden pas gegeven vanaf de Franse overheersing (na 1494). Daarvoor waren de huizen enkel gekend bij naam.

Het pand volgt de mode van zijn tijd. De Louis XVI-stijl (classicisme) kwam in Mechelen na 1780 erg in trek. Aan het einde van de 18de eeuw beïnvloedde vooral Frankrijk, zij het onrechtstreeks, onze architectuur. De Louis XVI-stijl ontstond rond 1760 in Frankrijk. Deze stijl was een pleidooi voor de terugkeer naar de grootse idealen en de nationale traditie van het tijdperk van de laatste grote Franse soeverein, Louis XVI.

De opbouw van de gevel wijkt af van de doorsnee gevelopbouw in die tijd. Tijdens het classicisme gold symmetrie als een van de basisprincipes van de architectuur. Meestal werd de gevel geritmeerd door een oneven aantal raamopeningen, doorgaans drie. De deuropening bevond zich dan in het midden van de gevel. Het ‘Witkruys’ heeft echter een

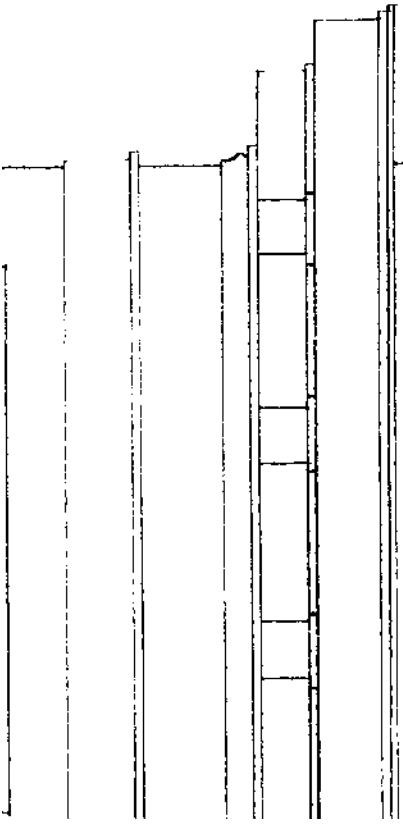
tweeledige ritmering. Dat is vrij ongebruikelijk, maar er zijn goede redenen voor. Het perceel was te smal voor een driedelige opbouw.

Verticaal volgt het pand wel de klassieke, driedelige opbouw: een sokkel, een bovenbouw en een dak. De sokkel is minder zwaar dan gebruikelijk. Bij het 'Witkruys' worden sokkel en bovenbouw alleen gescheiden door een geprofileerde lijst die over de ganse gevel doorloopt. Het dak wordt van de bovenbouw gescheiden door een grote houten kroonlijst op klossen. Deze wordt extra geaccentueerd door een plint onder de kroonlijst, die eveneens over de ganse gevel doorloopt. In de late 18de eeuw werden de kroonlijsten groter. Zo werd het dak visueel weggewerkt. De oude houten puntgevel van het diephuis werd afgeschuind (dat is goed te zien vanop de speelplaats van de TSM). Voor de dakbedekking werden vaak leien gebruikt. De zwarte kleur van leien valt minder op dan rode keramische dakpannen.

Het materiaalgebruik van de gevel is rijkelijk. Vanaf de 18de eeuw werd blauwe hardsteen meer betaalbaar. Het invoeren van afgewerkte blauwe hardsteen uit de groeven van Arquennes, Feluy en Ecaussines, is steeds een dure aangelegenheid geweest. De dure natuursteen werd enkel toegepast bij prestigieuze bouwwerken om de rijkdom van de bouwheer te beklemtonen. Het materiaal werd om die reden vaak zichtbaar gelaten. Op het einde van de 18de eeuw werd blauw trouwens een modieuze kleur. Vanaf de tweede helft van de 18de eeuw werd arduinsteen vaak gebruikt voor raam- en deuromlijstingen of als plint.

De ramen van het 'Witkruys' hebben geen vensterdorpels. Uit het gevelvlak komt er slechts een arduinen omlijsting die typisch is voor de Louis XVI-stijl. Het houtwerk van de

Should be arranged to sellen voor her wijding
in de Paterijde. Front. toe hoorneda. De Beogynition. Janua
reanquint in potuy den ii. 1786. 1786. W. J. J. J.



gevel is momenteel vervangen door nieuw raamwerk.. Oudere foto's tonen duidelijk hoe het oude raamwerk er uitzag. Op bouwaanvragen werden de ramen meestal niet getekend. Toch is het vermoeden groot dat de ramen van de benedenverdieping vroeger een horizontale onderverdeling van vier kleinere ruitjes hadden, in tegenstelling tot die van de bovenverdieping, die een horizontale onderverdeling van drie ruitjes hadden. Op de bouwaanvraag is er een horizontale profilering aan de deuropening aangebracht. Deze verwijst naar het bovenlicht van de deur, die bijna overigens bij alle deuren aangebracht werd.

In de 18de eeuw werd baksteen afgewerkt met een pleisterlaag. Omstreeks 1900 werd de gevel gedecapeerd (ontpleisterd). De oudere Vlaamse stijlen werden vanaf de late 19de eeuw terug modieus. Typisch hiervoor is het gebruik van baksteen als gevelmateriaal. Op het baksteenparament werden er opgelegde voegen aangebracht. De opgelegde voegen benadrukken de baksteen door de schaduwwerking ervan. De bakstenen werden na het voegen bijgeschilderd om een scherpe omlijning te bekomen. Bij veel restauraties verdwijnen deze opgelegde voegen. Er wordt vaak nog te weinig aandacht besteed aan de afwerkingslagen.

Spijtig genoeg het gelijkvloers verbouwd. De meeste onderkanten van gebouwen in grotere straten hebben moeten wijken voor vaak smaakloze vitrines. Waarschijnlijk zitten de bovenlateien van de deur en het raam van de benedenverdieping nog achter de afwerking van de vitrine.

Wouter Verbaet

Van Onderuit

dicht symbolisch “sociale put” op graafsite Grote Markt

Op de zaterdagmarkt van 18 januari 2003 voerde van onderuit! - beweging van Mechelaars die ijveren voor een basisdemocratische aanpak en voor een sociaal en verdraagzaam Mechelen - vanaf 11.00 uur actie op de Grote Markt. Met het nodige zand, schoppen (klein en groot) en kruiwagens werd overgegaan tot het symbolisch dichten van de sociale krater - gesymboliseerd door de graafwerken voor de aanleg van een zinloze ondergrondse parking - die het huidig stadsbestuur in Mechelen heeft geslagen. Vele marktbezoekers waren enthousiast bereid om ‘hun schepje zand bij te dragen’. Dit was een teken om symbolisch het sociale leed, dat door het stadsbestuur al is veroorzaakt, een beetje te “verzachten”.

Met deze actie wensen we ook iedereen te mobiliseren die de sociale afbouw van onze stad een halt willen toeroepen. Meer en meer Mechelaars zijn de prestigepolitiek van steen en beton immers kotsbeu. We willen integendeel een sterk en degelijk onderbouwd sociaal- en integratiebeleid ten gunste van de sociaal zwaksten in onze samenleving. Het huidige beleid heeft haar ware gelaat al voldoende getoond.

Drastische besparingen binnen het nieuwe Stedenfonds vanaf 2003 zullen de werking van tal van sociale organisaties met de grond gelijk maken of totaal ondergraven.

Dienstencentra voor bejaarden (o.a. De Smis) worden met sluiting bedreigd en jeugdhuis Jotse, eveneens met sluiting bedreigd, is een triest voorbeeld van een falend jeugdbeleid.

Tal van politieke maatregelen werken sociale verdringing in de hand. De zwakkeren in de (binnen-)stad worden syste-

matisch en noodgedwongen verwezen naar de stadsrand en worden verdrongen door meer kapitaalkrachtigen (vrije beroepen, tweeverdieners,...).

De grote opruim- en netheidacties van straten en pleinen worden door het stadsbestuur dus wel erg ruim geïnterpreteerd...

Dat het potje stilletjes aan het overkoken is, hebben recente acties van vakbonden, buurtwerkingen, dienstencentra, stadspersoneel, jeugdwerkingen,... nog maar eens duidelijk bewezen.

Van onderuit! hoopt dat de media hier meer aandacht zal aan besteden. De goednieuwsshow van Bart Somers wordt telkenmale in geuren en kleuren en kritiekloos in beeld gebracht.

Van die goednieuwsshow is o.a. het zogenaamde buurtvaderproject - dat tot op heden nog nergens van de grond is geraakt - het beste voorbeeld. Basiswerkers kunnen hiervan getuigen zijn. In geen enkele wijk loopt er momenteel een allochtone vader rond. Ondertussen heeft men dus wel heel Mechelen maar ook heel Vlaanderen wijsgemaakt wat voor een schitterend project dit wel is.

Laat ons niet langer misleid worden door "schone" woorden maar (be)oordelen over de daden en die zijn tot hiertoe vaak sociaal onaanvaardbaar te noemen.

Onze slogan voor de actiedag was dan ook "wie een sociale put graaft (voor een ander), valt er uiteindelijk zelf in", m.a.w. een anti-sociaal beleid wreekt zich sowieso op korte of lange termijn.

Laat Mechelen geen tweede Orange worden!!!

De sociale afbraak moet stoppen!

Van onderuit! is te bereiken op het tel.nr. 015/420918 en vanonderuit@skynet.be

Zwarte gaten

Niemand kan er nog naast kijken. Er gebeurt wat in Mechelen.

De stad ligt open en likt haar wonden. Op de puinhopen van wat eens Lamot was, verschijnt er een zwart gat met daarachter een zwarte doos. Voor sterrenkundigen (en voor wie te diep in het glas heeft gekeken) is een zwart gat een fascinerend verschijnsel. Door de extreme zwaartekracht ervan is een zwart gat in staat volledige sterrenstelsels in het niets te laten verdwijnen. Voor de luchtvaart is de zwarte doos van levensbelang. Ze bevat immers de laatste vluchtgegevens van een neergestort vliegtuig.

Binnenkort beschikt Mechelen over een nieuw viersterrenhotel en over een politicus die als een rijzende ster de nationale politiek binnenwandelt. Maar wanneer is het nu eigenlijk 'tijd voor het Nieuwe Mechelen'? De met luide trom aangekondigde tentoonstelling annex inspraakronde hierover is alvast in alle stilte afgevoerd. De kas is leeg. Het enthousiasme weg. Hoe astronomisch groot is het tekort om prestigeprojecten als de 'Beethoven concertzaal', 'Mechelen Centraal', het 'Dijlepad', het 'huis van de Mechelaar', het 'nieuw kleedje van de Wollemarkt tot de Keizerstraat', de aankomst van een rit van de Tour de France in 2005 (...) tot een goed einde te brengen? Vraag het gerust aan onze vroede stadsvaderen. Zij zijn sterk in communicatie.

Het is eerder twijfelachtig of de nieuwe zwarte doos op de Lamotsite ons wat wijzer kan maken over het waarom van het desastreuze stedenbouwkundige beleid. Er zijn "gaten in de straten van Mechelen, van aan de statie tot 't seminarie".



RIM had een en ander aangekondigd, met de ijdele wan-
hoop dat de voorspellingen niet zouden uitkomen.

*“zwarte, zwarte gaten
eindeloos gezoem
wat hebben we misdaan
wie heeft ons zo gestraft
we kennen geen verleden
heden of toekomst
we vliegen zonder vleugels
in een onbekende baan”*

(uit: ‘de Buis van Eustachius’, Hubris, 1984)

Patrick Egels

Bezoek aan Kortrijk

Op 9 februari 2003 bezocht een RIM-delegatie de Leiestad. Onder leiding van Erik Nobels werden een aantal sites bezocht die waar een vergelijking te maken valt met Mechelen. Onder andere de grote ondergrondse parkings, de leegstand in de winkelstraten en nieuwe huisvestingsprojecten werden bezocht. Vanzelfsprekend kregen de realisaties van Secchi en Vigano bijzondere aandacht: de herinrichting van de as van de Grote Markt, en ook de buiten de stad gelegen nieuwe begraafplaats.

Een leerzame excursie welke toeliet zowel de verschillen als de overeenkomsten tussen beide steden te identificeren.



*Zicht op de Broeltorens te Kortrijk:
een "treffend contrast" van oude en nieuwe architectuur...*

Activiteiten: Lokeren

Zaterdag 3 mei 2003

met de Koninklijke Vereniging voor Natuur- en Stedenschoon

Leiding: Erik Nobels

TL: 0494 73 99 44

Samen met Mechelen is Lokeren de zwartepiet van Vlaanderen. Politici uit andere Vlaamse gemeenten verwijzen er graag naar om te stellen dat het in hun gemeenten nog goed gaat. Toch is Lokeren een lieflijk stadje waar de natuur bijna tot in het centrum doordringt. Verdient Lokeren haar slechte reputatie? In welke mate dragen gebouwen, straatmeubilair en verbindingswegen bij tot het overal uitgebazuinde onbehaaglijkheidsgevoel. Vertrekkende van de idee dat je een cactus niet in een aquarium gooit en een goudvis niet in een zandbak, gaan we de leef- en woonkwaliteiten en de mogelijkheden van Lokeren na. Op het einde van de dag kan ieder dan zelf concluderen of Lokeren met zijn prachtige architectuur uit de periode 1880 tot 1940 het slachtoffer is van een onveiligheidsmythe of een extreem geval van "ik stoor, dus ik ben"-gedrag.

Vertrek aan het station van Lokeren ter hoogte van de kruising Stationsplein en Stationsstraat om 09.15. Einde omstreeks 17.30.

Deelnamekosten leden: € 9,00 ^ niet-leden: 11,50, te betalen uiterlijk 25 april op rekening 068-0554270-39 van KVNS.

Een kubus voor Vlaanderen

De afgelopen tien jaar heeft de Vlaamse gewestadministratie zich ontwikkeld tot één van de meest dynamische organisaties in haar soort, die mede heeft bijgedragen tot het profileren van Vlaanderen als een hoog ontwikkelde Europese regio waar economische voorspoed en levenskwaliteit hand in hand gaan.

De reorganisatie van de Vlaamse ambtenarij zal evenwel nog grootse inspanningen vereisen. Maximale efficiëntie dient nagestreefd te worden door een optimale centralisatie van de administratie. De huidige localisatie van de ministeries in Brussel en de spreiding van tal van diensten over de provincies geeft aanleiding tot tal van problemen voor pendelende ambtenaren; vandaar dat het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap besloten heeft al haar ambtenaren, met uitzondering van enkele lokale loketfuncties en van veldwerkers, op één plaats samen te brengen.

Mechelen is hiervoor de uitgelezen plaats gezien de centrale ligging binnen de "Vlaamse Ruit" en de ontstentenis van de problemen eigen aan de grootstad Brussel.

Voor de huisvesting van zo'n 25000 ambtenaren op één plaats is vanzelfsprekend de nodige infrastructuur vereist. De terreinen van het "Arsenaal", waarvan de NMBS eerlang een gedeelte zal vrijgeven, komen hiervoor in aanmerking gezien de nabijheid van het station en de bereikbaarheid via de nieuw aan te leggen "stadsboulevard", waarover elders meer in dit nummer.

Gezien het feit dat een dergelijk gebouw ook voornamelijk een rol heeft te spelen als uithangbord van Vlaanderen en als getuige van het dynamisme en de visie van de Vlaamse

regering, werd er niet over één nacht ijs gegaan: er werd een internationale architectuurwedstrijd uitgeschreven, waar het ontwerp van de vermaarde Amerikaanse architect Nathan Rubik als winnaar uitkwam.

Het “huis van Vlaanderen”, zoals het gebouw zal heten, zal uniek zijn door zijn eenvoud: een kubus, de meest eenvoudige en volmaakte geometrische vorm, met een zijde van 200 meter - tweemaal zo hoog zijn als St.-Romboutstoren! De vier zijden van de kubus zijn uitgevoerd met glasgevels, waarbij telkens door gebruik van gekleurd glas het symbool van de Vlaamse Gemeenschap, de Vlaamse Leeuw, wordt afgebeeld. De massieve kubus zal een unieke dominante vormen voor de Mechelse skyline, te zien tot in Brussel en Antwerpen.

Van de 52 verdiepingen zullen er 36 voorbehouden worden om de ambtenaren te huisvesten. Voor de ministeriële kabinetten, die voorlopig om politieke redenen hun stek in Brussel behouden, zal er evenwel op de bovenste verdieping ruimte worden voorbehouden.

De onderste verdiepingen zullen enerzijds in het teken staan van de interactie tussen de burger en de administratie. Alle publieke functies van de Vlaamse regering zullen er vlot toegankelijk zijn, tevens is er plaats voorzien voor tentoonstellingsgalerijen en auditoria.

Anderzijds wordt er ook aan het welzijn van de ambtenaren gedacht. Met 25000 zijn deze inderdaad een “stad in de stad” die de nodige faciliteiten moet krijgen: een winkelcentrum (met gunstprijzen voorbehouden aan ambtenaren), sportcentrum met indoor-atletiekpiste en zwembad, kinderdagverblijf (voor 1650 baby’s en peuters, waarbij de beschikbare loopruimte per kind tweemaal zo groot is dan

de Europese norm terzake voorschrijft), restaurants, cafetaria's, en sociale ontmoetingsruimten.

In het gezondheidscentrum kunnen de ambtenaren terecht voor poliklinische zorgen; voor opvang van hun persoonlijke problemen staat een team van psychologen paraat.

In het kader van de permanente bijscholing van het ambtenarenkorps wordt er tevens een volledig trainingscentrum uitgebouwd, met leslokalen uitgerust met overheadprojectoren.

Met de NMBS en De Lijn zijn reeds akkoorden afgesloten om de dagelijkse verplaatsing van de ambtenaren vlot te laten verlopen: vanuit o.a. Limburg en West-Vlaanderen zullen dagelijks P-treinen van en naar Mechelen rijden. En voor ambtenaren die hun laatste trein missen, wordt er in het complex een capsule-hotel naar Japans model voorzien.

De energievoorziening van het gebouw zal worden verzorgd door een eigen krachtcentrale met warmtekrachtkoppeling, hetgeen aanzienlijke energiebesparingen toelaat en het milieuvriendelijk imago van de Vlaamse regering onderstreept.

Na de aanslagen van 11 september rezen er natuurlijk vragen over de veiligheid van een dergelijk groot gebouw. Ook hier is echter aan gedacht: op het dak zal, in samenwerking met het Ministerie van Landsverdediging, een CIWS (Close In Weapon System) worden gemonteerd; dit systeem, dat ook wordt gebruikt op o.a. de Amerikaanse vliegdekschepen, kan elke aanval met een laagvliegend vliegtuig of zelfs een raket onderscheppen.

Bovendien zal een speciaal detachement van de federale politie permanent over de veiligheid van de ambtenaren waken.

Er wordt verwacht dat de werken begin 2004 zullen aanvangen, en dat ten laatste in 2007 alle in aanmerking komende Vlaamse ambtenaren hun intrek zullen nemen in het nieuwe huis. De kantoorruimte die te Brussel wordt verlaten, zal tegen gunstige voorwaarden overgedragen worden aan de Europese Commissie, die gezien de uitbreiding van de EU om plaats verlegen zit.

Het huis van Vlaanderen, de “kubus”, zal niet alleen op belangrijke wijze bijdragen tot de ontwikkeling en uitstraling van Vlaanderen in Europa, maar zal ook Mechelen op de wereldkaart plaatsen als locatie van wereldarchitectuur, en als één van de meest markante regionale steden in Vlaanderen en Europa.

Via een al dan niet gunstige wind kwam deze “primeur” op onze redactie binnengewaaid...

Alhoewel het bericht officieel onder embargo staat tot 01/04/2003, willen wij het U alsnog niet onthouden...

Een visie voor de toekomst... een visioen of een hallucinatie?

Inhoudstafel RIMNieuws 60

Intro	3
De verbeelding van de stad	4
De arsenaalsite,	12
De muur	24
De herinrichting van de Grote Markt	28
Het huis van de Mechelaar	38
De heraanleg van de Veemarkt	43
Beschermingsdossiers: Plaisance	44
Het 'Witkruys'	52
Van Onderuit	57
Zwarte gaten	59
Kortrijk	62
Een kubus voor Vlaanderen	64

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.