

De Heer A. GOFFART  
Gemachtigd Ambtenaar  
Directeur Stedenbouw -B.R.O.H.  
Ministerie van het Brussels  
Hoofdstedelijk Gewest  
CCN-Vooruitgangstraat 80-bus 1  
1035 Brussel

U/ref. : 10/PFD/226520  
O/ref. : GM/JET2.35/s.458  
Bijlage : 1 dossier

Brussel,

Mijnheer de Directeur,

**Betreft :** JETTE. Heraanleg van het Kardinaal Mercierplein. Advies van de KCML.  
*Dossier behandeld door Dhr. A. Vital.*

In antwoord op uw brief van 20 mei 2009, ontvangen op 25 mei, hebben wij de eer u te melden dat onze Commissie tijdens haar vergadering van 10 juni 2009 over hoger vermelde werken volgend advies heeft uitgebracht.

De aanvraag betreft enerzijds de bouw van een nieuwe trap en luifel naar de ondergrondse doorgang die het Kardinaal Mercierplein verbindt met de parking langs de Dupréstraat. Anderzijds omvat ze een ontwerp voor de volledige herinrichting van de stationsomgeving, meer bepaald het Kardinaal Mercierplein plein en zijn aansluiting op het gemeentepark en de omliggende straten (Secrétinlaan, Leon Theodorstraat, Sint-Pieterskerkstraat en Van Bortonnestraat).

De aanleg van het plein en de stationsomgeving zijn vandaag weinig kwaliteitsvol. De ruimte wordt gedomineerd door de aanwezigheid van de auto (parkings en doorgaand verkeer), de materialen zijn veelal versleten en de beplantingen doorgaans slecht onderhouden. Een heraanleg van de openbare ruimte rond het station is dan ook verantwoord en wordt door de KCML aangemoedigd. Anderzijds is ook het stationsgebouw zelf dringend aan restauratie toe. Die werken zijn echter niet voorzien in het kader van het huidige project dat in opdracht van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer gebeurt. Voor wat de werken aan het station zelf betreft, alsmede voor de geplande aanleg van de tweede ondergrondse doorgang zijn, is de NMBS de bouwheer.

Algemeen genomen betreurt de Commissie dat de verschillende aanvragen m.b.t. de restauratie van het station en de herinrichting van de volledige stationsomgeving niet simultaan konden ingediend worden, aangezien ze elkaar beïnvloeden. Zo zal de geplande tweede ondergrondse doorgang naar de perrons een impact hebben op het functioneren van het stationsplein, zonder dat dit in het huidige ontwerp geïntegreerd werd.

Het huidige project kon ook geen rekening houden met de toekomstige opties voor het station (wat wordt zijn nieuwe bestemming?), noch met een concreet ontwerp voor de inrichting van een tweede ondergrondse doorgang. Het ontwerp focust, voor wat de onmiddellijke omgeving van het station betreft, op de leesbaarheid van de rechter ondergronddoorgang door in de pleinaanleg een

looplijn naar die toegang te accentueren. De toekomstige tweede ondergrondse tunnel is niet in het ontwerp verwerkt of gemarkeerd. Ook de centrale toegang van het stationsgebouw en de zichttas die hierop uitgaat werden jammer genoeg niet als uitgangspunt voor het ontwerp genomen.

Voor wat de tweede ondergrondse toegang betreft zou een ingreep nodig zijn op het bestaande bijgebouw dat zich links van het station bevindt. De Commissie vroeg reeds eerder dit volume nader te bestuderen aangezien het ogenschijnlijk eveneens een oud gedeelte betreft dat deel uitmaakt van de bescherming. Tot op heden is dit schijnbaar niet gebeurd. De KCML vestigt de aandacht er op dat de afbraak van dit volume voor een tweede doorgang naar de perrons in dit stadium niet als een aanvaard gegeven mag worden beschouwd. Mogelijk zijn er andere manieren om dit op te lossen maar dit werd tot op heden niet verder met Monumenten en Landschappen besproken. Ook het verhogen van de perrons, waarvan sprake in het verleden, en de weerslag hiervan op de beschermde achtergevel en luifel, komt in het kader van dit dossier niet aan bod. De Commissie begrijpt dat die laatste ingrepen geen deel uitmaken van de huidige aanvraag en de bevoegdheid van een andere bouwheer zijn, maar wil er wel de aandacht op vestigen dat die punten in tegenspraak kunnen zijn met bepaalde aspecten van het huidige ontwerp: wat met de toegang voor minder validen in afwachting van de 2<sup>e</sup> ondergrondse doorgang? Hoe zal de leesbaarheid van die linkerdoorgang gewaarborgd worden vanaf de openbare ruimte? Wat met de nieuwe bestemming van het station en de interactie met het stationsplein? Idealiter had men die punten dus eveneens in het huidige ontwerp moeten kunnen integreren.

#### Nieuwe luifel en impact op het stationsgebouw

De vervanging van de bestaande luifel tegen de rechterzijgevel is positief aangezien het hier om een onesthetisch element gaat dat de leesbaarheid van de gevel sterk aantast. Men streeft voor de nieuwe luifel naar een minder zware en elegantere vormgeving. Desondanks zal ook de nieuwe luifel nog een belangrijke invloed hebben op de leesbaarheid van de beschermde gevels. **De Commissie vraagt dan ook een bijkomende inspanning te leveren om zijn afmetingen zoveel mogelijk te beperken. In geen geval zou de luifel voor de voor- en achtergevel van het station mogen uitsteken.** Aan de achterzijde zou de nieuwe luifel immers in concurrentie treden met de bestaande historische luifel. **De afstand tussen de zijgevel en de luifel**, die in het ontwerp slechts ca. 30 cm bedraagt, **zou eveneens zoveel mogelijk vergroot moeten worden** zodat het hedendaagse element duidelijker gedissocieerd wordt van het oorspronkelijke station en de leesbaarheid van de rechterzijgevel vergroot. De impact van de nieuwe luifel op de voorgevel, gezien van op het plein, kan niet geëvalueerd worden aangezien **een duidelijk vooraanzicht ontbreekt**. De vorm van de luifel doet echter vermoeden dat dit element vrij zwaar zal zijn wanneer het frontaal wordt waargenomen. Ook hier dient naar een zo licht mogelijke structuur gestreefd te worden die niet in concurrentie treedt met het stationsgebouw.

Uit de documenten blijkt niet of men via de zone waar de nieuwe luifel wordt geplaatst de achterzijde van het station en het aanpalende perron zal kunnen bereiken. De draagstructuur van de luifel zal dat mogelijk verhinderen. Die structuur is echter op geen van de ingediende documenten duidelijk gedocumenteerd (waar bevinden zich de kolommen? Hoe wordt de dwarse stijfheid van het geheel opgevangen?). **Bijkomende details van de nieuwe structuur moeten voorgelegd worden.** De uitwerking van de uitvoeringsdetails van de luifel mogen in geen geval tot een visuele verzwarende leiden van dit element waardoor zijn impact op het beschermde stationsgebouw zou vergroten.

De verwijdering van de bestaande luifel gaat gepaard met de afbraak van de bestaande trap (volledige afbraak? Gedeeltelijk ingegraven?). Dit zal ingrepen en herstellingen aan de beschermde gevels vergen. **Voor die werken dient een unieke vergunning te worden bekomen.**

### Herinrichting van het Kardinaal Mercieplein.

Naast de algemene opmerking hierboven aangaande de coördinatie tussen de verschillende projecten voor de herinrichting van de stationsomgeving en het creëren van nieuwe doorgangen formuleert de KCML een aantal opmerkingen en aanbevelingen m.b.t. de herinrichting van het Kardinaal Mercierplein en de aansluiting op zijn omgeving.

Het beperken van het doorgaand verkeer en het maximaal weren van parkeerplaatsen in de openbare ruimte kan vanzelfsprekend aangemoedigd worden. Hierdoor komt de openbare ruimte vrij voor de zachte weggebruiker en kan het plein een schakel vormen tussen het gemeentepark en de openbare gebouwen er rond en een ontmoetingsplaats voor bewoners en gebruikers. Toch meent de KCML dat bepaalde aspecten van het ontwerp herzien zouden moeten worden met het oog op het verbeteren van de eenheid en de leesbaarheid van de openbare ruimte.

- Het ontwerp bestendigt de hoge mate van verharding en mineralisatie van de openbare ruimte rondom het station. Algemeen genomen meent de KCML dat men van de gelegenheid gebruik zou moeten maken om **meer beplantingen en niet-verharde zones te voorzien**.

Een deel van de bestaande platanen worden bewaard; de ongezonde exemplaren worden gerooid en een aantal nieuwe bomen wordt aangeplant. **Het fyto-sanitair onderzoek dat de gezondheid van het bestaande bomenbestand documenteert ontbreekt** echter in het dossier. Het behoud van de plataan als dominante boomsoort op het plein is wel positief, maar zou dus met andere passende beplantingen en groenvoorzieningen aangevuld kunnen worden. De inplanting van de nieuwe bomen zou ook de structuur van het plein en diens leesbaarheid meer moeten ondersteunen.

- Voor de weg- en pleinverharding worden uiteenlopende materialen voorgesteld, meer bepaald veelhoekige tegels in blauwe hardsteen voor de wandelzones, gezaagde kasseien voor de rijweg, borduren in blauwe hardsteen en gepigmenteerd beton (met print in motieven uit cortenstaal) voor het wandelpad tussen het gemeentepark en de ondergrondse doorgang. De Commissie stelt de vraag naar de manier waarop die materialen geplaatst zullen worden. **Ze vraagt hierbij zoveel mogelijk technieken toe te passen die de permeabiliteit van het wegdek garanderen**. In dat opzicht is het gebruik van volle kasseien (i.p.v. gezaagde), op traditionele wijze geplaatst op een zandbed, aangewezen. **Voor andere materialen stelt zich de vraag naar hun duurzaamheid en hun onderhoud** (bijv. het gepigmenteerd beton met bladprint).

Voor het “meubilair” wordt nog een reeks andere materialen voorgesteld, zoals architectonisch beton voor de zitmuren, blauwe hardsteen voor de veelhoekige zuiltjes, cortenstaal voor de boomroosters, houten zitbanken enz. Voor andere elementen is het materiaalgebruik niet gespecificeerd in het dossier (bijv. de blindengeleiding, de parasols aan de parkingang, het nieuwe podium). **Algemeen genomen zou men naar een grotere eenheid in de materiaalkeuze kunnen streven, hetgeen de leesbaarheid van het geheel ten goede zou komen**.

-Voor wat de principes betreft die aan de basis van het ontwerp liggen, verwijst de KCML naar haar algemene bemerking hierboven m.b.t. de leesbaarheid van de centrale ingang van het station en toekomstige doorgang aan de linkerkant. **Die assen zijn niet benadrukt in het ontwerp in tegenstelling tot de rechter toegang die alle aandacht krijgt**.

Het wandelpad wordt gekoppeld aan de afbakening van een tracé voor slechtzienden dat slechts gedeeltelijk dit pad volgt en wel naar de hoofdingang van het station leidt. De KCML stelt zich vragen omtrent de dit tracé. Is het de bedoeling dat slechtzienden de hoofdingang van het station blijven gebruiken, in tegenstelling tot de andere gebruikers? Waarom wordt het wandelpad op zijn beurt niet naar de hoofdingang van het station doorgetrokken?

De aanwezigheid van een “podium” (niet nader gedocumenteerd) voor de linkerkant van het station zal de zichtbaarheid van de linkerdoorgang mogelijk in het gedrang brengen.

- Men voorziet de inplanting van een aantal natuursteen zuilen (70 cm hoog), geïnspireerd op het legverband van de pleinverharding, om het occasionele doorgaande verkeer in goede banen te leiden. De inplanting van die elementen is onduidelijk en erg onregelmatig en draagt niet bij tot een grotere leesbaarheid van de openbare ruimte.

-Het voorplein voor de kerk wordt in de pleinaanleg geïntegreerd. De bestaande centrale trappartij en beplantingen aan weerszijden worden hierbij vervangen door een nieuwe, asymmetrische trap. De Commissie meent dat dit deel van het ontwerp herwerkt dient te worden met het oog op het behoud van de symmetrie en een betere afbakening van de zone voor de kerk en de rest van het plein (grotere "intimiteit" rond het kerkgebouw). Het bestaande principe van een centrale trap geflankeerd door beplantingen zouden hierbij behouden moeten blijven(mits het wegnemen van de weinig esthetisch luifel voor de kerk).

- Het nieuwe openbare verlichting is weinig gedocumenteerd. Deze zou bestaan uit lichtmasten van verschillende hoogte en dimbare pendelarmaturen opgehangen aan kabels. Hoewel het principe van pendelarmaturen op zich interessant is, stelt de Commissie zich vragen omtrent de compatibiliteit van deze elementen met de verschillende evenementen die men op het plein organiseert. Bijkomende documenten moeten de precieze inplanting van de nieuwe lantaarnpalen en het kabelsysteem toelichten. Ook de modellen van de armaturen moeten gepreciseerd worden. In dat verband merkt de KCML ook op dat de bestaande, oude lantaarnpalen slechts voor het politiekantoor in het ontwerp behouden blijven. Is het niet mogelijk alle oude verlichtingspalen (bijv. ook deze voor de kerk en tussen het gemeentepark en de Léon Théodorstraat) in het ontwerp te integreren?

Bij wijze van besluit vraagt de KCML rekening te houden met de vorige bemerkingen en aanbevelingen. Ze vraagt er ook voor te zorgen dat er geen tegenstellingen ontstaan tussen de huidige aanvraag en de latere aanvragen voor de herbesteding/restauratie van het stationsgebouw en de verwezenlijking van een tweede ondergrondse doorgang.

Met de meeste hoogachting,

G. MEYFOOTS  
Adjunct-secretaris

G. VANDERHULST  
Wvd.Voorzitter

kopie : B.R.O.H. - D.M.L. (Dhr. H. Lelièvre)