

M.B.H.G. – B.R.O.H.
Directie Stedenbouw

De Heer Fr. TIMMERMANS
Gemachtigd ambtenaar
CCN - Vooruitgangstraat 80
- bus 1
1035 Brussel

U/ref. : 04/PFU/276583
O/ref. : GM/ah/SBK-2.40/s483
Bijlage : 1 dossier met 18 plannen

Brussel,

Mijnheer,

Betreft : BRUSSEL. Prinses Elisabethplein. Aanvraag voor de stedenbouwkundige vergunning voor de bouw van een spoorwegmuseum.
Dossier behandeld door Mevr. Fr. Remy

In antwoord op uw brief van 29 juli 2010 met bovengenoemde referentie, ontvangen op 2 augustus, hebben wij de eer u te melden dat onze Commissie tijdens haar vergadering van 18 augustus 2010 over hoger vermelde aanvraag volgende **bemerkingen** geformuleerd heeft.

Deze aanvraag betreft van het Belgische Spoorwegmuseum, meerbepaald de nieuwbouw die zal uitgeven op van het Prinses Elisabethplein, rechts van het station van Schaarbeek en het NMBS laboratorium. Het museum zal toegankelijk zijn via het huidige station uit 1913 dat daartoe als onthaal- maar ook als tentoonstellingsruimte ingericht wordt. Het reizigersverkeer wordt verplaatst naar het aanpalende station van 1887.

De nieuwbouw is gepland op een bouwterrein van 9000 m² dat zich uitstrekt vanaf het plein tot aan de Leeuwoprit (de brug in het verlengde van de Zénobe Grammelaan). Het ligt parallel aan de spoorlijnen en grenst aan de tuinen van de huizen aan de Georges Rodenbachlaan.

De bestaande voorziening voor de hoogspanningskabels die zich achter het labo bevindt, zou als tentoonstellingssokkel gebruikt worden. Die sluit aan bij een hellend vlak dat de gelijkvloerse zone achter het station verbindt met de inkom van de nieuwbouw (op niveau + 2,5).

Links van het station en rechts van het in de Montplaisir laan gelegen seinhuis worden 65 parkingplaatsen ingericht voor de bezoekers en de treinreizigers.

In de nabije toekomst wil men ook een rechtstreekse treinverbinding met de museumsite creëren d.m.v. een nieuwe aansluiting op het spoornet (voorzien onder de Leeuwoprit). Ook zou men een (bus)parking van 6000 m² inrichten aan de overzijde van de spoorlijnen, langs de Vilvoordelaan. Om deze parking en de aanpalende havenzone te ontsluiten, wenst men de bestaande reizigerstunnel onder de sporen te verlengen. De haalbaarheid van deze plannen wordt momenteel onderzocht door de NMBS i.s.m. het Brussels gewest en Beliris.

De voorliggende bouwaanvraag betreft de nieuwbouw (deels gelegen in de vrijwaringszone van het beschermde station), het hellend vlak en de parking. I.v.m. het beschermde station werden al drie dossiers voor unieke vergunning ingediend waarvan er twee zijn afgeleverd (11/08/2009, de ontmanteling van recente wanden en vloeren en 23/02/2010, het reizigersstation van 1887). De derde aanvraag, over het station van 1923, is door de Commissie samen met het voorliggende dossier behandeld tijdens haar vergadering van 18/08/2010.

Het concept

De KCML staat erg positief tegenover de plannen voor het nieuwe Belgische Spoorwegstation aangezien de site zowel op erfgoedkundig als op stedenbouwkundig vlak buitengewoon geschikt is. Het museum zal zijn betekenis en zijn herkenbaarheid ontleen aan het markante station van Schaarbeek, aan zijn inplanting langs de sporen en de nabijheid van het vormingsstation. De ligging aan de noordrand van het Gewest, langs enkele belangrijke invalswegen en spoorlijnen, vormen dan weer een troef voor de bereikbaarheid.

Ondanks deze bijzondere locatie maakt het museumconcept abstractie van de beschikbare spoorwegaccommodatie, zowel in de onmiddellijke omgeving als op grotere schaal, lijkt het gestuurd door de vooropgestelde encenering. Hoewel de voorstelling van de collectie belangrijk is, en in het geval van een spoorwegmuseum zelfs 'spectaculair' kan zijn, zou men eveneens de architecturale logica en de goede werking van het museum voor ogen moeten houden, wat in het ontwerp niet steeds het geval is.

De Commissie betreurt dat een dergelijk ambitieus project, dat van grote betekenis is voor het Gewest en de NMBS, op die wijze afgezwakt wordt. Zij vraagt het concept op bepaalde punten te herzien en daarbij rekening te houden met volgende opmerkingen.

Het effectenverslag beperkt zich tot de studie van de nabije omgeving en maakt geen gewag van de plannen voor de zone van het vormingsstation die nochtans bepalend zullen zijn voor de stedenbouwkundige ontwikkeling in het noorden van het Gewest. Meer bepaald het atelier voor de diesellocomotieven, dat is gelegen op de site van het vormingsstation, wordt nergens vermeld hoewel dit complex een belangrijke erfgoedkundige waarde heeft en een groot potentieel bezit in relatie tot het museum. Dat deze locaties door verschillende instanties beheerd worden, mag niet verhinderen dat men via overleg een lange termijn over deze site visie ontwikkelt.

Ook het museumconcept zelf getuigt nauwelijks van een geïntegreerde visie. Volgens de plannen worden in de hal maar drie bruikbare spoorlijnen aangelegd die slechts de helft van de ruimte bedienen. De collectie bestaat echter grotendeels uit locomotieven en treinwagons. Het is dus vanzelfsprekend dat de tentoongestelde stukken via het spoor aangevoerd worden. Volgens de huidige plannen moet het rollend materieel echter grotendeels geplaatst worden d.m.v. een hijskraan. Dit is een dure onderneming die een risico inhoudt voor de stukken. Spijtig genoeg wijkt het ontwerp op dit punt erg af van het voorontwerp dat geïllustreerd werd in de voorstellingsbrochure 'Belgian Train City' in het kader van het beheerscontract 2008-2012 van de NMBS-Holding.

Gezien de mogelijkheden van de site, aan de rand van de spoorweg, vraagt KCML op zijn minst de sporen in het hele gebouw door te trekken zoals oorspronkelijk voorzien was, met het oog op een soepel en duurzaam museumbeleid. Een levend museum moet, om wetenschappelijke en om economische redenen, een wisselende collectie tentoonstellen wat onmogelijk is volgens het huidige concept dat eerder afgestemd is op een eenmalige encenering.

Bijgevolg is het nodig de zogenaamde “zolder” te verplaatsen. Welke stukken worden hier tentoongesteld? Betreft het de collectie miniatuurtreinen die zich momenteel op de zolder van het 1923-station bevindt? Zo ja, dan zou het aantrekkelijk kunnen zijn deze collectie tentoon te stellen aan zijde van het Prinses Elisabethplein. Volgens de plannen beslaat de “zolder” de volledige hoogte van de hal (ongeveer 15 m). Indien men in dit volume dus een ‘intieme’ en ietwat stoffige sfeer wil creëren zoals de naam laat vermoeden dan vereist dit een doorgedreven *mise en scène* die geen verband houdt met de voorgestelde architectuur.

Het bestaande seinwachterhuis wordt in het museum geïntegreerd wat positief is. **De restauratie van het gebouwtje is echter niet gedocumenteerd en het dossier moet op dit punt vervolledigd worden.** Blijft de constructie tijdens de werken *in situ* bewaard? Respecteert men de binnenstructuur? Spijtig genoeg opteert men ervoor dit gebouw buiten zijn context te plaatsen. Vóór het huis maakt men een ronde uitsparing in de vloer zodat de voorgevel tot een decor gereduceerd wordt (wat gebeurt er met de achtergevel?). **De Commissie vraagt ten minste het niveau van de vloerplas in deze zone van het museum af te stemmen op het huisje en niet andersom.**

De architectuur en de integratie in het stedelijk weefsel

De omvang en de schaal van de nieuwbouw betekenen een onvermijdelijke breuk met het omliggende stadsweefsel die echter inherent is aan het programma. Daarom moet het ontwerp zo veel mogelijk rekening houden met de specifieke inplanting, op het knooppunt van drie onderling erg verschillende omgevingen:

- het monumentale station,
- de spoorlijnen en de bijbehorende accommodatie,
- de bescheiden bebouwing aan de A. Rodenbachlaan.

De integratie van het museum in de buurt vergt dus een aangepaste en gedifferentieerde architectuur. Hoewel de hal in zekere mate werd ontworpen i.f.v. de omgeving (meer of minder glaspartijen), is de volledige constructie uitgevoerd volgens eenzelfde schaal en gabariet en met dezelfde materialen. De nieuwbouw heeft een metaalstructuur en de gevels worden uitgevoerd in glas en geprofileerde staalplaat. Is deze hal niet vooral ontworpen als opslagplaats voor een ‘vluchtig’ museaal concept i.p.v. een antwoord te bieden op de omliggende stad?

De gevel in de hoek van het Prinses Elisabethplein is vooruitgeschoven t.o.v. de bestaande rooilijn. Hij wordt opgebouwd uit een grote glaspartij over de bijna volledige hoogte van het gebouw (13m glas / totale hoogte van de gevel 16 m) die wordt afgeschermd door een zonnewering in gemoffeld aluminium. De aansluiting tussen de bestaande woningen en het museum is uitgevoerd in geprofileerde staalplaten.

De Commissie suggereert om op de hoek van het museum, die zichtbaar is van op het plein, de nieuwsgierige aandacht van de bezoekers en de voorbijgangers te lokken door een betere maar bescheiden wisselwerking met het interieur. In de huidige versie lijkt de gevel vooral de drager van een toekomstig spandoek of zelfs monumentaal uithangbord, wat niet de bedoeling mag zijn.

De aanvraag bevat geen inlichtingen over de inrichting van de restruimte die zal ontstaan tussen het museum en het laboratorium. Deze biedt een gezicht vanaf het plein op de zijgevels van beide gebouwen en, frontaal, op de hoogspanningscabine en de steunmuur van de trap die leidt naar het museum (muur van 3,5 m hoog!). De optie om de hoogspanningsleidingen *in situ* te behouden, heeft verstrekkende gevolgen voor het

ontwerp aangezien men de ingang op 2,5 boven de begane grond moet inrichten. Dit komt het contact met de openbare ruimte niet ten goede. **Deze ruimte, die mogelijk toebehoort aan twee verschillende beheerders, moet dan ook met de grootste zorg aangelegd worden. Een eventuele afsluiting moet beantwoorden aan de esthetische kwaliteiten van het stationsplein. Enkel op die wijze kan men deze ‘moeilijke’ zone opwaarderen.**

De gevels aan de zijde van de G. Rodenbachlaan zijn volledig gesloten met uitzondering van een uitspringend raam in de as van de Anatole Francestraat. Eenzelfde raam is voorzien aan de kant van de sporen. Deze twee tegenoverliggende raampartijen, die volgens de ontwerpers bedoeld zijn als een “doorkijk” op de sporen vanaf de A. Francestraat en de G. Rodenbachlaan, bevinden zich echter 7 m boven de begane grond. Ze zullen dus geen zicht bieden vanaf de openbare ruimte op de sporen. De raampartijen lijken in de eerste plaats nodig om “de brug” in de achterste hal te verlichten. Het betreft een loopbrug die is geïnspireerd op een metalen spoorwegbrug. Ze wordt over de volledige breedte van de hal gebouwd en zal dus door de ramen zichtbaar zijn.

De Commissie vraagt het ontwerp op dit punt te herzien en de doorkijk naar de sporen ook te garanderen voor de voetgangers, aangezien het vanuit stedenbouwkundig oogpunt belangrijk is om deze gezichtsas te benadrukken. Op architecturaal vlak zou het logischer zijn de gevelopeningen te behandelen als een al dan niet terugwijkende ‘poort’ i.p.v. te opteren voor een vooruitstekende glaspartij.

Tegen de gevels die uitgeven op de tuinen van de Rodenbachlaan zijn langs kabels geleide klimplanten voorzien. Ze worden van de tuinen gescheiden door een groendak van ca 3 m breed. Noch de soort klimplanten, noch de plantwijze zijn in het dossier vermeld (bakken, aarde op het groendak, afwatering ...). In de aanvraag wordt ook nergens bepaald op welke wijze en door wie de groenbekleding onderhouden en beheerd zal worden.

De Commissie suggereert aan deze zijde een gevel te ontwerpen die minder verwijst naar een industriezone omdat die vervolgens verhuld moet worden door klimplanten die nooit een dichte en homogene begroeiing zullen opleveren. Zelfs mits een zorgvuldig en intensief onderhoud is de kans op succes van deze groenbekleding immers gering.

De sheddaken van het ontwerp verwijzen naar de industriële architectuur. Spijtig genoeg is deze typologie aangewend zonder het voordeel te benutten van de kenmerkende verticale, noordelijke belichting die er eigen aan is. **De Commissie vraagt de sheds niet systematisch te hanteren als een inhoudloze vormtaal maar via het dak een natuurlijke verlichting en ventilatie te voorzien.** Evenmin als de ramen in de zijgevel aan de kant van de sporen, verhindert die optie niet de tentoonstellingsruimten in te richten volgens het concept van de *black boxes*. Bovendien komen dakramen het comfort van de bezoekers ten goede. Het risico op verhitting van het gebouw via het grote dakoppervlak is immers reëel en dit probleem kan verholpen worden door een natuurlijke ventilatie (noch de ventilatie, noch de overige speciale technieken zijn gedocumenteerd in de aanvraag – waar en hoe voorziet men de technische installaties?). Volgens de nota van 16/02/2010 die bij het dossier gevoegd is, bestaat de mogelijkheid de sheds in de toekomst te beglazen zonder structurele ingrepen. **Om reden van duurzaamheid is het aangewezen de plannen nu al op dit punt te wijzigen.**

De bedaking beperkt zich tot geïsoleerde metaalplaten. Het is verwonderlijk dat men het uitzonderlijk grote dakoppervlakte niet op een duurzamer wijze heeft ontwikkeld, bijvoorbeeld door te opteren voor een materiaal met grotere inertie. Ook zou men de opvang van het regenwater moeten onderzoeken en eventueel benutten voor het museum. De daken hebben immers een oppervlakte van rond de 10.000 m²!

Samengevat, vraagt de KCML het dossier op bovengenoemde punten aan te passen. Zij bevestigt daarmee de beschouwingen die zij had geformuleerd tijdens de voorstelling van het ontwerp op 9/02/2010. Ondanks het dringend karakter van de aanvraag hoopt zij dat de ontwerpers een afdoend antwoord zullen vinden op de gestelde vragen met respect voor de erfgoedkundige en stedenbouwkundige waarde van de omgeving en van het beschermde station in het bijzonder. De Commissie houdt zich ter beschikking om bij te dragen tot de goede afloop van het project.

Met de meeste hoogachting,

A. VAN LOO
Secretaris

G. VANDERHULST
d.d. Voorzitter

kopie : D.M.L. van het Brussels Gewest (Ch. Brunko / M. Kreutz)