

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. : DU 04/PFU/275808  
DMS CB/2264-0021/04/2010-018PR

O/ref. : AVL/ah/SBK-2.40/s487  
Bijlage : 1 dossier in 4 exemplaren

Brussel,

Geachte,

**Betreft :** SCHAARBEEK. Prinses Elisabethplein 1. Aanvraag voor een unieke vergunning voor het station van Schaarbeek – fase II. Eensluitend advies.  
*Dossier behandeld door Mevr. Ch. Brunko, DML en Mevr. Fr. Remy, D.S.*

In antwoord op uw brief van 22 juli 2010 met bovengenoemde referentie, ontvangen op 26 juli jl., hebben wij de eer u te melden dat onze Commissie tijdens haar vergadering van 20 oktober 2010 over hoger vermelde werken **gunstig advies onder voorbehoud** uitgebracht heeft. Zij dringt erop aan dat de herbestemming de oorspronkelijke werking en het gebruik van het station zou respecteren zodat het beschermde monument zijn betekenis en belevingswaarde behoudt.

Volgens artikel 177 § 2 van het Brussels Wetboek van de Ruimtelijke Ordening had de KCML tijdens haar vergadering van 3 september 2010 de aanvrager verzocht bepaalde aspecten van zijn dossier te vervolledigen. Deze bijkomende inlichtingen werden aan de Commissie verstrekt op 1 oktober jl. en zijn in vier exemplaren gevoegd bij het huidige advies. Eén exemplaar van de bijkomende inlichtingen is al door de KCML voor analyse overgemaakt aan de DML

Dit dossier vormt de tweede fase in de herbestemming van de site tot Belgisch spoorwegmuseum. De aanvraag volgt op de unieke vergunning m.b.t. de herinrichting van het aanpalende gebouw uit 1887 tot reizigersstation (eensluitend advies van 16/12/2009 en vergunning van 23/02/2010). Op 11/08/2009 werd ook een unieke vergunning afgeleverd voor het ontmantelen van de recente toevoegingen in het ‘grote’ het station en het reinigen van bepaalde interieurelementen.

Volgens de voorliggende plannen worden de *salle des pas perdus* en de aanpalende lokalen van het station uit de jaren 1920-30 gerestaureerd en ingericht tot tentoonstellings- en onthaalruimte van het museum dat voorzien is rechts van het laboratorium van de NMBS, op het voormalige *Ixina* terrein (dit perceel werd intussen bouwklaar gemaakt). De Commissie heeft over de nieuwbouw van het museum eveneens advies uitgebracht tijdens haar zitting van 20 oktober jl.

In de annexe ruimte van de grote hal is een onthaalbalie gepland alsook een mezzanine met een vestiaire en sanitair. De eerste en tweede verdieping van het station uit 1887 worden ingericht tot kantoren. De voormalige wachtzalen die de schakel tussen beide stations vormen, krijgen een functie als restaurant met bijbehorende nieuwe keuken en sanitair. De aanvraag beoogt hoofdzakelijk interieurwerken. Voor de buitengevels, die in 1998 gerestaureerd werden, beperkt men zich tot de reconstructie van bepaalde toegangsdeuren naar oorspronkelijk model en vervangt men de beglazing. ***De noodzakelijke en dringende (onderhouds-)werken aan het dak moeten eveneens het voorwerp uitmaken van een aanvraag tot unieke vergunning.***

De Commissie begrijpt dat deze bouwfase een belangrijk onderdeel vormt van het museumproject en ze beseft het dringende karakter van de aanvraag. Zij stelt echter vast dat het ontwerp hoofdzakelijk betrekking heeft op de aanpassingswerken maar dat het onvolledig is betreffende de restauratie en de afwerking van het station. Er is nog geen onderzoek verricht naar de oorspronkelijke staat van het interieur, de complexe bouwgeschiedenis werd nauwelijks onderzocht en de stratigrafische- of andere voorstudies zijn nog in uitvoering.

***De Commissie betreurt deze werkwijze en stelt voor de beslissingen over de ontbrekende punten toe te vertrouwen aan een begeleidingscomité waarin de KCML en de DML vertegenwoordigd.*** Men moet garanderen dat de beslissingen van het comité gerespecteerd worden, ongeacht de invloed ervan op de kostprijs of timing van de werken.

***De Directie Stedenbouw wordt verzocht het dossier te laten vervolledigen met de uitvoeringsplannen van de noord- en zuidwand van de *salle des pas perdus* alsook van de onthaaldesk en de vestiaire (in toepassing van artikel 191 van het BWRO).*** De plannen moeten zo snel mogelijk ter goedkeuring worden voorgelegd aan de KCML en de DML.

#### **A/ DE HERBESTEMMING EN HET GEBRUIK VAN DE SALLE DES PAS PERDUS**

De KCML staat positief tegenover de voorgestelde herbestemming van het station als toegang tot het nieuwe museum. Dit is een aangewezen functie die haar betekenis zal ontleen aan het monumentale karakter van het station en zijn markante stedenbouwkundige inplanting als eindperspectief vanaf het gemeentehuis van Schaarbeek en de Huart Hamoirwijk. De museale functie is dus goed verenigbaar met de erfgoedkundige waarde van het beschermde gebouw. Precies om die reden had de Commissie dan ook ingestemd met het buiten gebruik stellen van het 'grote' station voor het reizigersvervoer en de verplaatsing van het *travel center* naar het 'oude' station. Voorliggend ontwerp verhindert trouwens niet het grote station in de toekomst opnieuw voor het reizigersvervoer te gebruiken.

Echter, de huidige herbestemming heeft slechts zin op voorwaarde dat de inrichting van de *salle des pas perdus* de oorspronkelijke werking en het gebruik van het station respecteert. Zo niet ontdoet men het beschermde monument van zijn betekenis wat voor de KCML onaanvaardbaar is. De Commissie neemt dus akte van de brief d.d. 13/09/2010 opgesteld door de ontwerpers waarin zij bevestigen dat de dagelijkse hoofdingang van het museum zal verlopen via de monumentale hoofdingang die zich bevindt in de as van het Prinses Elisabethplein.

Het feit dat men bij de recente heraanleg van het plein het station niet heeft uitgerust met een voorplein die naam waardig, mag nooit als voorwendsel dienen om de hoofdingang af te schaffen. De noordwest hoek van het plein zal heraangelegd moeten worden in functie van het nieuwe museum. Men zou die gelegenheid te baat moeten nemen om de bestaande hoofdingang van het station op te waarderen door een meer gepaste aanleg van de openbare ruimte dan de bestaande toestand.

***Aangezien de toegang tot het museum via de huidige hoofdingang zal verlopen, moeten de bezoekers logischerwijze in de centrale ruimte onthaald worden. Het is dus aangewezen de ticketverkoop in de voormalige loketten onder te brengen en deze ruimte te voorzien van de daartoe vereiste technische uitrusting.***

Volgens bovengenoemde brief van 13/09, is het concept bijgesteld en wordt het uiterst rechtse loket gebruikt als ticketing. De rest van de loketten zouden functioneren als museale ruimte. In de restauratiefiche nr. 12 is het gebruik van het ene loket echter (afgezwakt en) omschreven als “onthaalpunt”.

Het gebruik van slechts één loket voor de ticketverkoop is ontoereikend voor een museum van die omvang en de kans bestaat dat het losse meubel, dat in het ontwerp behouden blijft als infopunt en balie voor anders validen, de functie van ticketing zal overnemen. Deze vaststelling wordt bevestigd door het plan van de elektrische uitrusting (plan E\_+0\_100): boven de nieuwe balie is een overvloedige verlichting aanwezig in tegenstelling tot de loketten waar men geen nieuwe lichtpunten voorziet. Over de nieuwe balie ontbreekt trouwens elke informatie (geen doorsnede, opstand, noch detailplan beschikbaar) en de materiële implicaties van de *ticketing* zijn niet toegelicht.

***Men moet dus meer dan één loket voorbehouden voor de ticketverkoop, bijvoorbeeld, de volledige rechter vleugel van de loketten. Dit coherente gebruik van de hoofdingang, van de salle des pas perdus en van de loketten vormt de sleutel tot een verantwoorde herbestemming van het beschermde monument en moet als bindende voorwaarde in de bouwvergunning opgenomen worden.***

## **B/ DE HISTORISCHE STUDIE**

Bij de oorspronkelijke aanvraag was een “restauratiestudie” gevoegd die op vraag van de KCML vervolledigd werd. Elke ingreep werd gedocumenteerd en gemotiveerd aan de hand van het concept uit 1913, de uitvoeringsplannen van 1930 en / of latere transformaties. De drie reeksen historische plannen die in de archieven van de NMBS beschikbaar zijn, werden gereproduceerd op A3 formaat (1913 – 1930 – 1942 en later).

Het document bevat echter weinig bruikbare informatie over de evolutie van het monument, in het bijzonder van het grote station dat een lange en weinig gekende ontstaansgeschiedenis heeft. Uit de observatie van de bestaande toestand en de beperkte informatie die verstrekt is, kan men afleiden dat er een discrepantie bestaat tussen de conceptfase uit 1913 en de uiteindelijke realisatie die zou dateren van rond 1923, zowel qua planindeling als wat de afwerking betreft. Zo blijkt de monumentaliteit van het station, die oorspronkelijk was nagestreefd, na WO I sterk afgezwakt.

Hoewel de ontwerpers de ingrepen voorstellen als een terugkeer naar de ‘vroegere’ toestand, wordt nu eens verwezen naar de plannen van 1913 en dan weer naar de staat van 1930. Sommige punten, zoals de verbinding tussen de grote hal en het toekomstige restaurant, beantwoorden dan weer aan de toestand van 1969. De Commissie stelt vast dat de opties nauwelijks gemotiveerd zijn en dat het historisch onderzoek heel wat vragen onbeantwoord laat, onder meer op volgende punten.

- Wanneer werd begonnen met de funderingen en de bouw van het station? Behoorden beide fases tot dezelfde bouwcampagne of werd de werf aangevat vóór WO I en werd hij onderbroken?
- Volgens het concept van 1913 was een warme lucht systeem voorzien in de kelders? Heeft dit systeem ooit werkelijk bestaan en zijn de voorzieningen (gedeeltelijk) bewaard? Is het mogelijk het systeem vandaag nog aan te wenden?
- De bouwplannen van rond 1923 ontbreken en de documenten van 1930 lijken betrekking te hebben op de aanpassing van een bestaande toestand: hoe is dit te verklaren?
- Hoe en waarom evolueerden de muuropening in de zijwanden van de grote hal (1913-1923)? Welk type afwerking / schrijnwerk was er voorzien?

- De brede, linker travee van de noordwand was volgens de plannen van 1913 open maar uitgerust met de loketten van de telegraaf en internationale treinverbindingen. De travee werd dus visueel niet ervaren als een open doorgang. Waarom werd de brede doorgang in 1923 afgesloten vooraleer in 1930 te worden heropend in functie van het bagage depot?
- In welke periode werd geopteerd voor de granito decoratie?
- Waarom werd pas in 1930 een nieuwe vloer voorzien hoewel het station dan al enige tijd in gebruik was?
- Hoe en waarom is het ontwerp van de drie nissen op de verdieping van elke zijwand geëvolueerd? Hadden zij louter een sierfunctie?
- Werden de nissen ontworpen om de grote hal van daglicht te voorzien of dienden ze in tegendeel als indirecte verlichting voor de aanpalende ruimten op de verdiepingen?
- De twee oorlogsmonumenten tegen de noordwand zijn niet gedocumenteerd (1918 en 1945). Wanneer werden ze geplaatst? Waar was het monument aan de gesneuvelden van WO I oorspronkelijk ingeplant tijdens de jaren 1920 en vanaf 1930 toen de travee, waar het zich nu bevindt, van een deur werd voorzien?

Hoewel de Commissie niet de bedoeling heeft het monument volgens een bepaalde historische bouwfase te 'verstarren' en niet gekant is tegen het ontwerp, betreurt zij de onvolledigheid van het voorbereidend dossier. Een grondig historisch onderzoek, getoetst aan de resultaten van een materiaaltechnische voorstudie, had immers veel nuttige informatie opgeleverd om het project op verantwoorde wijze te sturen. Dit had eveneens een belangrijke besparing aan tijd en middelen had opgeleverd.

De Commissie hoopt dat men een antwoord kan vinden op die vragen in het kader van het begeleidingscomité.

#### C/ EENSLUIDEND ADVIES

Afgezien van haar fundamentele opmerking over de toekomstige werking van het station, gaat de KCML akkoord met de grote lijnen van het ontwerp waarover zij gunstig advies onder voorbehoud uitbrengt.

De ontwerpers hebben de aanvraag vervolledigd met, onder meer, bijkomende informatie over de restauratie van de lokettenzaal en de stabiliteitswerken in het voormalige bagagedepot. De Commissie heeft geen bezwaar tegen de voorgestelde ingrepen. De plannen van het oude station werden gecorrigeerd: in overeenstemming met de recente ontwikkeling van het ontwerp zijn op de verdiepingen geen bijkomende luchtschachten voorzien.

***Dit eensluidend advies heeft echter geen betrekking op de architectuur van de noord- en de zuidwand van de grote hal waarover momenteel te weinig gegevens beschikbaar zijn om het ontwerp te kunnen evalueren. Het dossier moet op dat punt zo snel mogelijk vervolledigd worden.***

#### De noord- en zuidwand van de grote hal

In de huidige staat van de aanvraag kan de Commissie over dit punt onmogelijk advies uitbrengen. Het dossier werd wel vervolledigd met een fiche m.b.t. de noordwand maar er ontbreekt een opstand van deze wand op schaal 1/50.

***De Commissie vraagt de wijze te herzien waarop men de annexe ruimtes op de grote hal laat aansluiten. Het zou de architectuur van deze imposante ruimte ten goede komen mocht men niet alle muuropeningen van het onderste register openen (al dan niet afgemaakt met glas). De Commissie suggereert de uiterste travee aan de straatzijde in beide wanden te dichten in overeenstemming met de boven gelegen muurpanelen.***

De detailplannen van beide wanden met de open en gesloten traveeën moeten ter goedkeuring aan het begeleidingscomité voorgelegd worden (uitsnijding, afwerking van de dagkanten, enz.). Volgens de plannen zouden de nieuwe ramen en deuren in deze zuidwand en ook in de lokettenzaal

van 1887 worden voorzien van aluminium 'Janisol' profielen. Het dossier bevat wel een folder van deze profielen maar de uitwerking en detaillering voor de situatie van de zuidwand ontbreekt. Voor de glazen deur naar het restaurant moet gezocht worden naar een ontwerp dat beter aansluit bij de bestaande architectuur. De Commissie suggereert de glazen wanden zo beperkt mogelijk te houden, eventueel in overeenstemming met de metalen lateien in elk van de traveeën. Men moet eveneens detailplannen indienen van de glazen wand die voorzien is tussen de lokettenzaal van het oude station en het toekomstige restaurant.

De afsluiting van de eerste travee aan de straatzijde zou een zekere intimiteit creëren in het restaurant en zou ook de zogenaamde 'opwarmkeuken' ten goede komen. Dit volume is afgescheiden van de grote hal en vertoont een eigen karakter vanwege het verschillende vloerpatroon en het lagere plafond met troggewelfjes. De Commissie vraagt daarom het lokaal als een aparte ruimte te behandelen en gedeeltelijk af te sluiten. Zij heeft verder geen bezwaar tegen het aanbrengen van de voorzieningen zoals aan- en afvoer van water en elektriciteit in één van de bestaande luchtschachten, voor zover men die zou hergebruiken voor andere doeleinden zoals de verwarming (zie verder).

Men zou de twee betreffende traveeën kunnen afsluiten d.m.v. gepleisterde wanden maar ook door de recupereren van de oorlogsmonumenten. De ontwerpers stellen voor die te verplaatsen naar de voorgevel, tegen de penanten aan weerszijden van de inkom. De opbouw van deze binnenwanden met sokkel en lijstwerk vergen echter een zware aanpassing van de bestaande wanden om de vlakke gedenkplaten te plaatsen. Een andere oplossing dringt zich dus op. Volgens de huidige stand van het dossier, stelt de Commissie voor het monument van WO I in situ te behouden en de Franse gedenkplaat symmetrisch aan te brengen in de tegenover liggende travee, als afsluiting van het restaurant.

Volgens de ontwerpers kan de rechter deur van de zuidwand niet behouden blijven omdat metselwerk van 14 cm noodzakelijk is voor de brandbeveiliging en de ruimte binnen de slag niet voldoende groot is om de deur te bewaren. De Commissie suggereert de deur vóór de nieuwe wand te plaatsen (meer vooraan in de dagkant).

De grote ramen op de eerste verdieping van de zuidwand worden vrijgemaakt. Wat is echter de precieze impact van de keukeninstallatie op het rechtse raam (hoogte van de vloerpas)? Volgens de ontwerpers komt de balkenlaag niet tot tegen het brandwerend glas. In het A3 bundel zijn hiervan principetekeningen gemaakt, het betreft enkel horizontale doorsneden. Doorsneden zijn niet getekend en moeten ter goedkeuring voorgelegd worden.

#### De vooronderzoeken

In het dossier ontbreken zowel de vooronderzoeken als de detailplannen die nodig zijn voor de restauratie van het interieur en van het schrijnwerk.

Het ontwerp bureau heeft op vraag van de Commissie een volledig stratigrafisch onderzoek besteld. In de mate van het mogelijke moet men de belangrijkste vooronderzoeken laten uitvoeren vóór de aanbesteding. **De conclusies ervan moeten ter goedkeuring voorgelegd worden aan het begeleidingscomité. De KCML vraagt op basis van de resultaten een coherent totaalvoorstel op te stellen voor de afwerking van het interieur.** Dit moet betrekking hebben zowel op de kleur en de glanswaarden van de afwerking als op de aard van de gebruikte verven en/of vernislagen.

#### De tegelvloer van de grote hal en de aanpalende ruimtes

Hoewel het shadebeeld van de vloer aanzienlijk is, vormt dit geen reden om de tegels volledig uit te breken. Volgens de plannen van de HVAC is het ontwerp echter gemotiveerd door het aanbrengen van een vloerverwarming. Deze optie is in principe aanvaardbaar omdat ze goed integreerbaar en efficiënt is. Wel moet de technische haalbaarheid van de vloerverwarming voorafgaandelijk onderzocht worden d.m.v. beperkte maar relevante proefboringen (cfr. de vloer van de lokettenzaal van 1887). Volgens de bij het dossier gevoegde doorsnede is de vloer overal 12 cm

dik. Beantwoordt dit aan de werkelijke toestand? Hoe is de vloerplaat geschoord (vlakke of gebogen troggewelfjes, volle grond)? De voorgestelde oplossing is dus enkel aanvaardbaar op voorwaarde dat de vloer in elke zone dik genoeg om vloerverwarming aan te brengen zonder de bestaande vloerplas op te hogen of de troggewelfjes te verwijderen.

Bovendien zijn de bestaande ceramische tegels zonder voeg gelegd zodat het demonteren bijkomende schade zal berokkenen. De Commissie vraagt bij de (eventuele) demontering erg zorgvuldig tewerk te gaan met het oog op een maximaal behoud van de tegels. De restauratie moet geen nagelnieuw effect beogen maar moet rekening houden met een tolerantie van beperkte schade en slijtage. De te restaureren zones moeten dus beperkt blijven.

Aangezien de demontering van de tegels nefast is voor de conservering, is de Commissie dus bereid elk nieuw voorstel te onderzoeken dat bijdraagt tot een betere conservering van de bestaande tegels. Zij suggereert voor de verwarming eventueel gebruik te maken van de luchtschachten en –kanalen die voorkomen op de historische plannen.

#### Het toekomstige restaurant

De glaskap van het toekomstige restaurant wordt gerestaureerd. De natuurlijke lichtinval wordt hersteld via een dakraam in de achterste dakhelling van de verbindingsvleugel tussen beide stations. De ontwerpers hebben de plannen van de achtergevel in die zin aangepast. Het nieuwe dakraam is echter schematisch weergegeven en moet gedocumenteerd worden. **De Commissie vraagt te opteren voor een dakvenster met platte, stalen profielen en ‘industriële’ uitzicht (type ‘cast’) veeleer dan voor banale dakkantelramen.**

Voor de restauratie van het interieur gelden dezelfde bemerkingen als voor de grote hal.

#### Buitenschrijnwerk en vervangglas

Men voorziet vijf buitendeuren en twee ramen te vervangen naar ‘oorspronkelijk’ model. De zogenaamde detailplannen waarmee het dossier op vraag van de Commissie is vervolledigd, zijn een slechts een uitvergroting van de gevelplannen. Zij bieden echter onvoldoende aanwijzingen over de profielen, de assemblage en het hang- en sluitwerk. **Het advies van de Commissie betreft dus uitsluitend het principe van de vervanging maar niet de uitvoeringswijze van het nieuwe schrijnwerk.** De details moeten ter goedkeuring voorgelegd worden aan het begeleidingscomité.

Volgens de plannen van 1913 zowel als van 1930 bestond de inkom zoals gebruikelijk in die periode, uit binnen- en buitendeuren. Het zou nuttig kunnen zijn deze opstelling te reconstrueren voor zover de oplossing beantwoordt aan de huidige normen en voorschriften inzake de toegankelijkheid van openbare gebouwen. Op die wijze kan men de inkom op natuurlijke wijze isoleren wat verkieselijk is boven het aanbrengen van een eventuele inkomkas.

Men wil de thermische isolatie en de veiligheid van het gebouw verhogen d.m.v. vervangglas met een lagere U-waarde dan het bestaande (3,5 ipv. 6 m<sup>2</sup>K/W). Het begeleidingscomité van de restauratiefase I zal eerstdaags de keuze van het glas bepalen dat in beide stations toegepast wordt (fase I en II) omwille van de eenvormigheid. Er wordt geopteerd voor kleurloos glas zonder hinderlijke weerschijn om de leesbaarheid van de gevels te verzekeren. Door de toepassing van gelaagd glas blijven de aanpassingen van het bestaande schrijnwerk gering.

Met de meeste hoogachting,

Griet MEYFROOTS  
Adjunct-Secretaris

G. VANDERHULST  
d.d. Voorzitter

kopie : D.M.L. van het Brussels Gewest (Mevr. Ch. Brunko)  
N.V. Eurostation, Dhr H. Persoons en De Heer de Limburg Stirum, Brogniezstraat 54, 1070 Brussel  
SUM, Waterloolaan 90, 1000 Brussel