

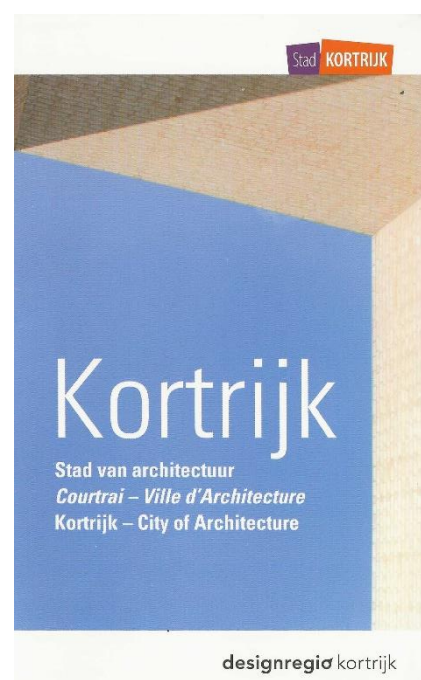
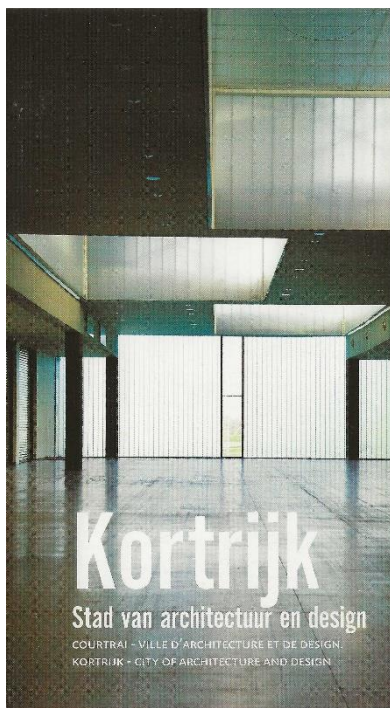
Kortrijk Station: een compleet gemiste kans.

Geachte Heer Burgemeester,

Geachte Mevrouw Burgemeester,

Deze week werd bekend gemaakt dat de renovatie van de voormalige brandweerkazerne in Kortrijk, gebouwd in 1940, werd weerhouden in de lijst van de 363 interessante gebouwen in Europa. Het is de European Union Prize for Contemporary Architecture / Mies van der Rohe Awards 2024 ¹. De herbestemming als "Deelfabriek" toont dat men eerst moet kijken wat de mogelijkheden zijn vóór dat men gaat slopen. Het architectenbureau TRANS (nu ATAMA) uit Gent heeft in een paar jaar tijd naam gemaakt in Vlaanderen met een aantal innovatieve projecten, waaronder dit project in Kortrijk. In de editie van 2022 werd de woontoren Kortrijk K van Samyn & Partners geselecteerd.

Kortrijk profileert zich als een stad met kwaliteitsvolle architectuur. Door de inzet en visie van velen is de heraanleg van de doortocht van de Leie geen drama geworden. De oevers kregen de nodige zorg en de verbinding van de oevers gebeurde met een aantal schitterende bruggen van topingenieurs in België, het werk van Renè Greisch en Laurent Ney (Ney & Partners). Geen enkele stad in België heeft zoveel architectonische bruggen dan Kortrijk. Men mag terecht hierop trots zijn !



Weet U, ik ben de eerste die een architectuurkaart van Kortrijk samenstelde, uitgegeven door Designregio Kortrijk. Op deze kaart staat ook de nieuwe toegang tot het station. Nadien volgden nog twee edities van deze kaart. Ik heb mijn bijdrage geleverd om Kortrijk figuurlijk op de kaart te zetten. Kortrijk is een stad met mogelijkheden en toont de kracht van provinciesteden.



De European Union Prize for Contemporary Architecture / Mies van der Rohe Awards 2024. De herbestemming "Deelfabriek" architectenbureau TRANS (nu ATAMA), foto Stijn Bollaert

Wat ik U kan meedelen is dat ik van veel zaken niets afweet. Ik kan geen muziekinstrument bespelen en weet weinig over films. In een quiz zou ik grandioos gebuisd zijn! Wat ik wel weet na veertig jaar is iets betreffende architectuur, gebouwen en hun rol in de samenleving op een bepaalde locatie. Onze gebouwde omgeving is meer dan beton gieten en constructies in staal en glas optrekken. Ik schrijf regelmatig betreffende dit onderwerp in binnen en buitenlandse bladen en ook op verschillende websites. Voor mijn inzet kreeg ik in 2019 de Ultima prijs van de Vlaamse Gemeenschap en werd ik RIBA Fellow, de oudste architectenassociatie in Europa, de Royal Institut of British Architects. Mensen met een expertise worden in Vlaanderen vaak genegeerd!

Daarom is het verhaal van het station van Kortrijk een zo pijnlijke aangelegenheid. Dit gebouw werd geselecteerd door een internationale jury van experts van Europa Nostra (toch geen clubje van onbekwame personen!) en het European Investment Bank Institute, met steun van het programma 'Creative Europe' van de Europese Commissie. Zij plaatsten het gebouw op de Europese lijst van meest bedreigde belangrijke

erfgoed sites, "The 7 Most Endangered". Een glashelder pleidooi voor behoud; dit is een keuze voor duurzaamheid en herwaardering. Het schaamteloos slopen is meer dan het uitwissen van het stuk verleden. Experts stellen unaniem dat slopen niet meer te verdedigen valt op ecologisch vlak. Ik heb de indruk dat men in het stadhuis moedwillig dit niet wil weten. Het voorbeeld van de "Deelfabriek" toont toch dat herbesteden van bestaande gebouwen en erfgoed de meest duurzame oplossing is. De koppigheid waarmee het bestuur dit minderwaardig station project blijft verdedigen is hemeltemgend. De discussie betreffende het al dan niet beschermen is naast te kwestie. De NMBS moet eerst een project ontwikkelen met behoud van het gebouw zonder te slopen. Dat het station van Kortrijk dringend aanpassingen nodig heeft zal niemand betwijfelen, maar is slopen de enige mogelijkheid?



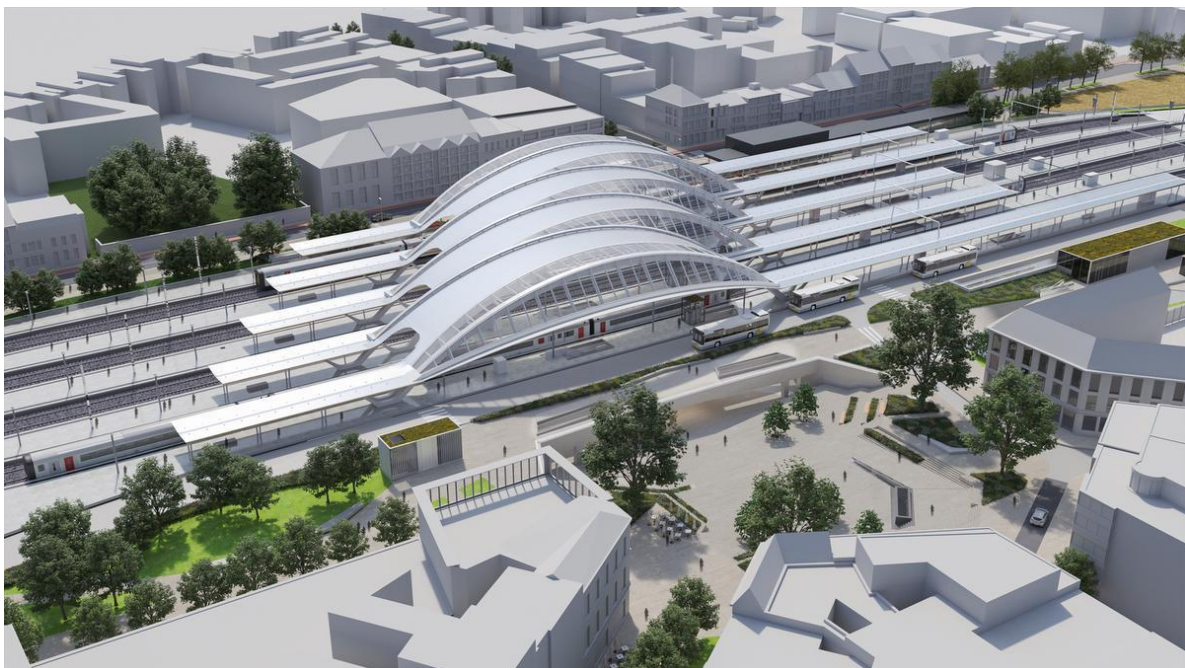
Wat is er verkeerd aan dit gebouw dat men het wil slopen? Het gaat niet om mooi of lelijk. Slopen op zich is reeds ecologisch bezwarend, een gegeven waarover niet te twijfelen valt.

Kortrijk heeft niets te zeggen over de architectuur van haar nieuw station. Wat de NMBS voorstelt moet het stadsbestuur slikken, zij hebben de centen. De toekomstige stadspoort zo uit handen geven getuigt van zwakte. Kortrijkse politici kunnen niets anders dan de komst van dit paleis van staal en glas bejubelen.

Het gaat niet om mooi of lelijk. Slopen op zich is reeds ecologisch bezwarend, een gegeven waarover niet te twijfelen valt. Zoals Gent en Mechelen laat Kortrijk zich in de zak zetten door de NMBS. Een bedrijf dat reeds jaren geld te kort heeft maar halsstarrig blijft volhouden aan projecten met steeds zware budgetoverschrijding en een te lange

bouwtijd. Als architectuur recensent volgde ik van nabij het drama van het Sint-Pieterstation in Gent. Op mijn website staan teksten en ook in De Standaard schreef ik jaren geleden dat Eurostation een staat binnen de NMBS was geworden.

Iedereen met een beetje verstand kon zien dat het oorspronkelijk voorstel van de eerste fase in Gent onmogelijk was qua budget en timing. De tweede fase is qua concept afgezwakt maar blijft even banaal. Einddatum van de werken vermoedelijk 2030. Meer dan twintig jaar om een station te renoveren! Totaal onverantwoord! Terwijl de Nederlandse Spoorwegen voor de renovatie van het station van Rotterdam beroep deden op een bureau met naam en faam wordt voor Vlaanderen steeds gekozen om alles in eigen beheer te houden, alles binnen de NMBS en Eurostation. Dat burgemeester Van Quickenborne, toch iemand met liberale ideeën, daartegen geen weerstand heeft geboden valt niet te begrijpen. Dat NMBS bekwame technici hebben voor spoorinfrastructuur is evident maar voor wat betreft stationsgebouwen is het en blijft het ondermaats. Politici in Kortrijk, ga even kijken in Rotterdam!



Voorstel nieuw station Kortrijk. Rendering NMBS / Eurostation

Ook de architectuur recensent architect Koen Van Syngel, legt de vinger op de diepe wonde van de NMBS onkunde in KNACK van 24 mei. Het nieuwe project voor Kortrijk is een zwak afkooksel van wat Santiago Calatrava ontwierp voor Luik. Kortrijk krijgt "een Calatrava op klompen". Hij stelt zich de vraag wie de promotor is van dit irrelevante

monumentalisme. Men mag ook niet vergeten dat Luik een stopplaats is voor de hogesnelheidstrein terwijl Kortrijk geen halte is voor TGV.



Voorstel nieuw station Kortrijk. Rendering NMBS / Eurostation

Waarom koos de NMBS niet voor de perronoverkapping zoals in Brugge, mooi en minder kostelijk. De topingenieur Renè Greisch gaf mij de bedenking bij het station van Luik van Calatrava: een overkapping in de langrichting kost steeds meer dan in de andere richting.

Dat men de treinen en spoorinfrastructuur federaal wil houden is evident en zeker binnen een Europese context. De gebouwen, de stations moesten al veel langer behoren tot het niveau van de Vlaamse bevoegdheden. De Vlaamse Bouwmeester heeft niets te zeggen betreffende deze uiterst belangrijke artefacten in het stedelijk weefsel.

Zoals Gent en Mechelen heeft Kortrijk zich in de zak laten zetten door Eurostation die alles in eigen beheer wil uitwerken en dit vervolgens gaat

opdringen met de slogan "Station van de Toekomst", een geschenk van de NMBS. De invloed is evident, wie in België de grond bezit heeft steeds een voordeel, zelfs al gaat dit in tegen evidente publieke belangen.

Een stad die zich kandidatuur stelt om culturele hoofdstad te worden in 2030 stelde zich geen vragen bij dit "second hands" project. Vermoedelijk wil Kortrijk de bezoekers verwelkomen in een grote bouwwerf die zeker qua budgetoverschrijding in de annalen van de NMBS wordt opgenomen.

Marc Dubois oktober 2023

1

<https://www.miesarch.com>

De voormalige Brandweerkazerne uit 1940 is een ontwerp van Werner Van Spranghe, Willem Dutoit en Pierre A. Pauwels. Deze laatste ontwierp na 1945 het nieuw station dat Kortrijk wil slopen.

De lijst Mies Award 2024 bevat 362 gebouwen en dit uit 38 landen. Uit deze lijst zal een internationale jury ongeveer 50 projecten selecteren en daaruit vijf realisaties die door de jury ter plaatse worden bezocht. In mei 2024 wordt dan de eindbeslissing bekend gemaakt.