

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 – aangepaste versie
O/ref. : GM/ah/SBK-2.40/s487
Bijlage : 1 dossier

Brussel,

Mijnheer,

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

Op 18/08/2010 bracht de Commissie een omstandig advies uit over hoger vernoemd project. Zij formuleerde verschillende bemerkingen en uitte onder meer kritiek op de gebrekkige integratie van het nieuwe museum in zijn omgeving, en t.o.v. het beschermde station in het bijzonder.

Inmiddels zijn de plannen gewijzigd en maken zij het voorwerp uit het voorwerp uit van een nieuwe procedure voor het bekomen van een stedenbouwkundige vergunning. Op vraag van de ontwerpers onderzocht de KCML het aangepaste ontwerp tijdens haar vergadering van 20/10/2010. Aangezien de voorliggende plannen identiek zijn aan het in oktober onderzochte ontwerp, heeft de Commissie tijdens haar vergadering van 5 januari 2010 haar toenmalige bemerkingen bevestigd en **gunstig advies onder voorbehoud** uitgebracht.

Het ontwerp

De aanvraag betreft het Belgische Spoorwegmuseum, meer bepaald de nieuwbouw die zal uitgeven op 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.

De nieuwbouw heeft een oppervlakte van ca. 6000 m² en is gepland op een bouwterrein 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. Om financiële redenen is de nieuwe versie van de museumhal gevoelig ingekort t.o.v. het oorspronkelijke ontwerp.

De bestaande overkapping van de hoogspanningskabels achter het labo zou als tentoonstellingssokkel gebruikt worden en aansluiten op het hellend vlak dat vanaf de gelijkvloerse zone achter het station toegang verleent tot de nieuwbouw (op niveau + 2,5m). Links van het station en rechts van het in de Montplaisirstraat gelegen seinhuis worden 62 parkingplaatsen en 48 fietsstallingen ingericht voor de bezoekers en de treinreizigers.

In de nabije toekomst wil men 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. Betreffende 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 1913, is door de Commissie samen met het voorliggende dossier behandeld tijdens haar vergadering van 20/10/2010.

Het concept

De KCML staat positief tegenover de plannen voor het nieuwe Belgische Spoorwegmuseum aangezien de site zowel op erfgoedkundig als op stedenbouwkundig vlak buitengewoon geschikt is. Het museum zal zijn betekenis en zijn identiteit mede ontleenen 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, vormt dan weer een troef voor de bereikbaarheid.

Het effectenverslag dat werd opgesteld n.a.v. het project (augustus 2010) 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 (ATD – *atelier de traction diesel*) dat zich ten noorden van het station bevindt, wordt niet vermeld hoewel dit complex een belangrijke erfgoedkundige waarde heeft en een groot potentieel bezit in relatie tot het museum.

Hoewel de ontwerpers en de NMBS de bereikbaarheid per spoor van het toekomstige museum onderzoeken, wordt dit aspect niet belicht in het project (wel wil men spoor 3 en zijn perron op termijn als tentoonstellingsruimte gebruiken). Dit punt is nochtans essentieel aangezien de trein een bijkomende troef vormt voor het imago en de werking van het museum en een antwoord biedt op het probleem van de mobiliteit in de omliggende wijken.

De Commissie betreurt dat een dergelijk ambitieus project, dat van grote betekenis is voor het Gewest en de NMBS, op die wijze gefragmenteerd wordt. Dat de betreffende locaties en accommodaties door verschillende instanties beheerd worden, mag niet verhinderen dat men via overleg een lange termijn visie over deze site ontwikkelt.

Deze opmerking betreft vooral de ruimere context van het project en minder de plannen zelf. Toch zijn bepaalde externe omstandigheden bepalend voor het ontwerp en – onrechtstreek – voor het beschermde station.

Zo vraagt de KCML snel duidelijkheid over het definitieve tracé van de hoogspanningskabels die de elektriciteitscentrale aan de overzijde van de sporen verbindt met het station (beheerd door Infrabel). Blijven de bestaande kabels behouden in de sokkelverdieping van het museum

of verplaatst men het tracé? Welke gevolgen zouden die omvangrijke werken hebben voor de plannen alsook voor de timing en de financiering van het globale project?

De architectuur en de integratie in de stad

De omvang en de schaal van de nieuwbouw brengen onvermijdelijk een breuk tot stand met het omliggende stadsweefsel. Dit is echter inherent aan het programma. Toch 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. ***De Commissie vraagt bijzondere aandacht voor de open ruimte vóór de museumhal. Zo moet het aanlegplan van de zone tussen het labo en het museum aangepast en verfijnd worden en, in de mate van het mogelijke, moet men, naast een materiële doorgang voor de voetgangers, een doorkijk behouden vanaf het plein op de spoorlijnen. Deze buurt dankt haar ontstaan aan het spoor. De zichtbare aanwezigheid van de trein verhoogt dan ook de belevingswaarde van het nieuwe museum en van de wijk in het algemeen.***

Het aangepaste ontwerp is op verschillende punten verbeterd, vooral wat betreft de gevel aan het Prinses Elisabethplein. Volgens de huidige plannen is deze gevel uitgevoerd in glas en geprofileerde staalplaat, en uitgelijnd volgens de bestaande rooilijn wat positief is. De cafetaria wordt verlicht door een uitkragend raam. De overgang tussen de nieuwe hal en de bestaande woningen rechts daarvan wordt gevormd door een bescheiden volume met baksteenparement.

De Commissie gaat akkoord met de grote lijnen van het aangepaste ontwerp omdat het beter geïntegreerd is t.o.v. het plein en het beschermde station. Zij vraagt echter de verbinding tussen het museum en het naastliggende pand nog te verfijnen.

Zo moet de hoogte van dit volume beter afgestemd worden op de bestaande kroonlijst. Men zou het materiaalgebruik van de gevel kunnen afwisselen en in het onderste register bijvoorbeeld blauwe steen toepassen (zonder te vervallen in een zinloze nabootsing van de naburige gevel). Daarboven zou men enkele kleinere ramen kunnen voorzien. Ook de afmetingen van de deur op het gelijkvloers moeten beter afgestemd worden op het monumentale karakter van het gebouw en het plein.

Spijtig genoeg bevat de aanvraag geen inlichtingen over de inrichting van de restruimte die zal ontstaan tussen het museum en het laboratorium. Van hieruit heeft men een zicht vanaf het plein op de zijgevels van beide gebouwen en, frontaal, op de steunmuur van de trap die leidt naar het museum (muur van 3,5 m hoog!).

De optie die in het voorliggende ontwerp weerhouden is 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 is niet bevorderlijk voor het contact met het plein.

Zoals aangehaald vraagt de Commissie de mogelijkheid te behouden de museumhal rechtstreeks toegankelijk te maken vanaf het plein. Daartoe kan men een tweede trap aanleggen parallel aan de 'voorgevel' van het museum. De Commissie suggereert de architectuur van het terras vóór de ingang te herwerken en een passende oplossing te zoeken voor de niveauverschillen. Deze aanpassing biedt het grote voordeel dat men een betere doorkijk kan verzekeren van het plein naar het spoor wat belangrijk is op stedenbouwkundig vlak.

Ook het afsluithekken, uitgelijnd volgens de voorgevel van het laboratorium, moet beantwoorden aan de esthetische kwaliteiten van het stationsplein dat in deze hoek heraangelegd moet worden.

Deze aanleg van de betreffende ruimte, die mogelijk toebehoort aan twee verschillende beheerders, vormt één van de belangrijke uitdagingen van het ontwerp en moet met de grootste zorg gebeuren. Enkel op die wijze kan men deze ‘moeilijke’ zone opwaarderen.

De westelijke zijgevel is voorzien van glaspartijen wat het contact tussen het museum en de spoorlijnen bevordert. De volledige constructie is echter uitgevoerd volgens eenzelfde schaal en gabariet en met dezelfde materialen. Dit komt de integratie van de museumhal aan de oostzijde niet ten goede. Tegen de blinde gevels die uitgeven op de tuinen van de Rodenbachlaan zijn langs kabels geleide klimplanten voorzien en de nieuwe gevels zijn van de tuinen gescheiden door een groendak van ca. 3 m breed. Noch het 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, in de mate van het mogelijke, minder verwijst naar de typologie van 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 lijkt de kans op succes van deze groenbekleding immers gering.

De gevels aan de zijde van de G. Rodenbachlaan zijn dus 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 verlichten “de brug” die de achterste hal overkraagt. Aangezien Infrabel nog niet definitief beslist heeft welk type brug zij het museum ter beschikking stelt, kan het ontwerp op dit punt nog wijzigen. Mocht men de Vierendeelbrug reconstrueren waarvan sprake is, dan zullen de aanpassingen van het ontwerp erg ingrijpend zijn vanwege de omvang en de schaal van het metalen vakwerk.

Welk type kunstwerk men ook voorziet, het is van het grootste belang dat de gevels aan weerszijden van de brug passend geïntegreerd worden op stedenbouwkundig vlak. De ramen bevinden zich immers op de belangrijke gezichtsas gevormd door de Anatole Francestraat.

De sheddaken van het ontwerp verwijzen naar de industriële architectuur. De sheds worden voorzien van translucide platen. Volgens de ontwerpers worden ze verduisterd om reden van de scenografie maar de verduistering zou gemakkelijk te verwijderen zijn. De Commissie waardeert dat het ontwerp op die wijze geëvolueerd is omdat het gebouw daardoor niet enkel verwijst naar de vorm maar ook naar de werking van een industrieel pand (in het vorige ontwerp waren de sheds volledig blind). Zij wijst erop dat de sheds niet enkel nuttig zijn omwille van de verlichting maar ook een rol kunnen spelen bij de ventilatie van de hal. Het risico op verhitting van het gebouw via het grote dakoppervlak is immers reëel. Een natuurlijke ventilatie kan dus het comfort van de bezoekers op dit punt ten goede komen.

De museumhal

In de achterste hal van de nieuwbouw plant men drie spoorlijnen waarvan er één naar de centrale ruimte leidt. Vanwege de bestaande helling van het terrein zouden de sporen de voorste hal, die 1 m lager ligt, niet kunnen 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.

Bijgevolg vraagt de Commissie dit punt verder te onderzoeken. Door de zogenaamde ‘perrons’ aan de zijde van de Rodenbachlaan te beperken zou men de middelste hal eventueel van een tweede spoor kunnen voorzien. **De uitbreiding van de spoorlijnen in de hal staat immers garant voor 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 enscenering.

Indien de aanleg van bijkomende sporen onmogelijk blijkt, moet men zoveel mogelijk gebruik maken van voorlopige rails voor de aanvoer van de stukken om het risico op schade te beperken.

Het bestaande seinwachterhuis wordt in het museum geïntegreerd wat positief is. Uit de aangepaste plannen blijkt dat de constructie en zijn binnenstructuur *in situ* bewaard blijft. De vloerplas van de nieuwe hal ligt ongeveer 40 cm hoger dan die van de voorgevel. Daarom is het huisje aan de voorzijde omgeven door een zogenaamd ‘amfitheater’ en voorziet men aan de achterzijde een hellend vlak. **Hoewel de overgang tussen beide niveaus volgens de huidige plannen minder abrupt is dan in de vorige versie, wat positief is, vraagt de Commissie in de mate van het mogelijke de vloerplas in deze zone van het museum af te stemmen op het huisje en niet andersom.**

Samengevat, gaat de KCML dus akkoord met de grote lijnen van het ontwerp dat echter op bepaalde punten nog kan verbeterd worden. Zij hoopt 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,

G. MEYFROOTS
Adjunct-Secretaris

G. VANDERHULST
d.d. Voorzitter

kopie : D.M.L. van het Brussels Gewest (Ch. Brunko / M. Kreutz)
N.V. Eurostation, Dhr H. Persoons en De Heer de Limburg Stirum, Brogniezstraat 54, 1070 Brussel
SUM, Waterloolaan 90, 1000 Brussel
Gemeente Schaarbeek, Dienst Stedenbouw, Colignonplein, 1030 Brussel