

De Heer Ph. PIEREUSE  
Directeur van de Directie voor  
Monumenten en Landschappen  
Ministerie van het Brussels  
Hoofdstedelijk Gewest - BROH  
CCN-Vooruitgangstraat 80, bus 1  
1035 Brussel

Brussel,

U/Ref: SD/2283-0020/04/2010-068PU  
O/Ref: gm/JET2.15/s.511  
Bijlage : 1 dossier

Mijnheer de Directeur,

Betreft : JETTE. Kardinaal Mercierplein. Station van Jette. Afbraak van een bijgebouw en verhoging van het perron grenzend aan de achtergevel. Principeadvies van de KCML  
*Dossier behandeld door Dhr. S. Duquesne.*

In antwoord op uw brief van 21/11/2011 (ontvangen per mail), hebben wij de eer u te melden dat onze Commissie tijdens haar vergadering van 23/11/2011 over de hier boven vermelde aanvraag volgend principeadvies heeft uitgebracht.

**De KCML brengt een gunstig advies uit over de afbraak van het bijgebouw op voorwaarde dat dit wordt gekoppeld aan de restauratie van de zijgevel waartegen dit bijgebouw zich bevindt.**  
**Anderzijds kan de KCML de verhoging van het perron aan de achterzijde van het stationsgebouw niet onderschrijven omwille van de impact op de beschermde achtergevel (o.a. de verhoging van de luifel).**

De principeaanvraag volgt op het ongunstig eensluidend advies van 27/07/2011 over de afbraak van het bijgebouw. De KCML stelde haar advies voornamelijk op het gebrek aan een historische studie van dit deel van het stationsgebouw dat eveneens deel uitmaakt van de bescherming;  
In de huidige aanvraag wordt, enerzijds, opnieuw de vraag gesteld naar de mogelijke afbraak van het bijgebouw met het oog op een vlottere en veiligere doorgang van de reizigers naar de tweede ondergrondse doorgang tot de perrons. Anderzijds wordt voorgesteld om het perron dat grenst aan de achtergevel van het station te verhogen, volgens het beheerscontract 2008 van de NBMS-Holding en Infrabel.

De Commissie brengt volgend advies uit over beide aspecten van de aanvraag:

1. Afbraak van het bijgebouw

Zoals gevraagd in de vorige adviezen van de KCML werd bijkomend historisch onderzoek uitgevoerd naar het bijgebouw aan de westzijde van het station. Hieruit blijkt dat het om een oorspronkelijk deel van het station gaat (cf. uitvoeringsplannen van 1890). Op de historische foto's is duidelijk zichtbaar dat dit annex grotendeels aan het zicht onttrokken werd door de toenmalige bebouwing van het plein. Later werd de pleinbebouwing grondig gewijzigd (onder andere door de bouw van een bibliotheek tegen het bijgebouw) waardoor het annex zichtbaar werd in het gevelfront van het plein.

Er werd ook een bijkomende nota aan het dossier toegevoegd die de afbraak van het bijgebouw grondiger motiveert met als voornaamste argumenten:

- het creëren van een duidelijk zichtbare, functionele en veilige toegang tot de nieuwe ondergrondse doorgang aan de linkerzijde van het station;
- een betere interactie tussen het Kardinaal Mercierplein en de stationssite
- de loskoppeling van het station en het bibliotheekgebouw waardoor het beschermde monument beter tot zijn recht komt.

Op grond van het historisch onderzoek en de bijkomende motivering, verzet de KCML zich niet langer tegen de afbraak van het bijgebouw aangezien die ingreep weinig afbreuk zal doen aan de erfgoedkundige waarde van het beschermde station. Wel koppelt ze haar goedkeuring aan **de zorgvuldige restauratie van de beschermde zijgevel. Een volledig en gedetailleerd restauratiedossier van de gevel moet aan de vergunningsaanvraag voor de afbraak van het bijgebouw worden toegevoegd.**

De Commissie stelt zich ook vragen bij de **bestemming van de stationslokalen die zich naast de nieuwe doorgang bevinden** (toegankelijk via de kleine bestaande deur in de zijgevel): betreft het hier publiek toegankelijke ruimtes? Is de toegang in dat geval voldoende afgestemd op de bestemming van die lokalen? Ze vraagt dit punt te verduidelijken.

Het voorstel moet ook aangepast worden volgens de onderstaande opmerking betreffende het perron aan de achtergevel (cf. infra – punt 2). Hoe zullen in dat scenario de aansluitingen met de zijgevel en het niveauverschil tussen het plein en het perron opgelost worden? De nodige details moeten aan het aanvraagdossier toegevoegd worden om die punten te verduidelijken. De Commissie vraagt er in elk geval over te waken dat die doorgang zo sober mogelijk wordt behandeld en niet opgedeeld wordt door hellende vlakken en trappen, zoals in een vorige versie van het ontwerp.

De Commissie neemt er in dat verband ook nota van dat in de nieuwe versie van het ontwerp geen glazen luifel voorzien wordt ter hoogte van de nieuwe doorgang.

Tot slot herhaalt de KCML haar vraag naar de stand van zaken van het globale restauratiedossier van het station. In **de vergunningsaanvraag voor de afbraak van het bijgebouw dient minstens te worden aangegeven welke bestemming en organisatie voorzien worden voor het hoofdgebouw en welke timing en fasering voorop wordt gesteld voor de globale restauratie.**

## 2. Verhoging van het perron aan de achtergevel

De Commissie is geen voorstander van de verhoging van het perron aan de achtergevel. Volgens het dossier is dat noodzakelijk om aan het beheerscontract 2008 van de NMBS-Holding en Infrabel te voldoen en de toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit te verzekeren. Die maatregel vloeit voort uit een Europese richtlijn ter zake (TSI PBM, Technische Specificatie inzake Interoperabiliteit betreffende personen met beperkte mobiliteit). Die richtlijn voorziet echter een uitzonderingsmaatregel voor beschermde gebouwen : indien de voorschriften niet verenigbaar zijn met die van de monumentzorg dan vervalt de verplichting om aan de eisen van de TSI te voldoen.

**De KCML meent dat het, in dit specifieke geval, inderdaad moeilijk is om de verhoging van het perron te koppelen aan een herwaardering van de achtergevel.** Enerzijds vergt dit een **verhoging**

**en wijziging van de bestaande luifel**, meer bepaald de aanpassing van de gootbak en dakhelling waardoor ook de consoles aangepast zouden moeten worden. Anderzijds zal dit leiden tot het **verwijderen van de (oorspronkelijke) halfronde toegangstrappen en tot een wijziging van de proporties van de achtergevel**. Ook de variant, waarbij het bestaande niveau van het perron gedeeltelijk behouden blijft (creëren van een soort Engelse koer) is weinig adequaat aangezien het (verhoogde) perron hierdoor zeer smal en dus weinig comfortabel zou worden. Dat zou bovendien de plaatsing van een leuning vergen tussen het lage en het opgehoogde deel (niet weergegeven op de documenten).

**De KCML vraagt dus het perron aan de achtergevel niet te verhogen en de bestaande perronhoogte over de hele lengte van het stationsgebouw te behouden**. De verhoogde perrons moeten beperkt worden en op een zekere afstand van het station stopgezet worden. De aansluitingen tussen het verhoogde perron en het oorspronkelijke perron voor het station moeten hierbij verder bestudeerd worden.

Met de meeste hoogachting,

G. MEYFROOTS  
Adjunct-secretaris

M.- L. ROGGEMANS  
Voorzitter