



België - Belgique
P.B.
2800 Mechelen I
8/6080

RIMNieuws



Nummer 81

Driemaandelijks tijdschrift - Afgiftekantoor Mechelen 1 -
V.U. Van den Bossche Peter, Auwegem vaart 110, 2800 Mechelen

Colofon

RIMNieuws is het driemaandelijks orgaan van Restauratie Integratie Mechelen v.z.w. ("RIM").

Teksten: RIM, Frans Geys, Peter Van den Bossche

Foto's: Frans Geys, Peter Van den Bossche

Layout: Peter Van den Bossche

Abonnementen op RIMNieuws kunnen onderschreven worden door storting van € 10,00 op rekening 320-4195088-05 van Restauratie Integratie Mechelen. Indien u €20 of meer betaalt krijgt u ook vier nummers van "Land in zicht", het tijdschrift van de Koninklijke Vereniging voor Natuur- en Stedenschoon.

Inlichtingen: RIM, p/a Peter Van den Bossche, Auwegem vaart 110 Mechelen

Email: info@rim.be

Bezoek ook de RIM website:

<http://www.rim.be>

Wet van 08/12/92 ter bescherming van de persoonlijke levenssfeer: de gegevens aangaande de RIM-leden zijn opgeslagen in het bestand beheerd door RIM v.z.w., en worden slechts gebruikt voor interne administratieve doeleinden. Het ledenbestand van RIM v.z.w. wordt niet aan derden medegedeeld. Als U wil kennis nemen van de gegevens over uw persoon in ons bestand, kan dit mits eenvoudige schriftelijke aanvraag (een kopie van uw identiteitskaart insluiten) aan RIM v.z.w., Dageraad straat 45, 2800 Mechelen. Indien zou blijken dat onze bestanden onjuiste gegevens bevatten, zullen deze op uw aanvraag worden aangepast.

Editoriaal

Het uur 0 nadert. Weldra staan de destructie-machines klaar om enkele eeuwen geschiedenis van de kaart te vegen. 't Zal snel gaan, een stofwolk, het kraken van eeuwenoude dakgebintes, containerwagens die het puin afvoeren. Het puin: laat-middeleeuwse constructies, modernistische architectuur. Op weg naar de stortplaats is het onderscheid tussen bouwstijlen niet langer relevant... Een laadbak vol stenen en een lot houten balken. Zo heeft ons stadsbestuur aangekeken tegen het bouwblok tussen Hazenstraat, Bruul en Kruidtuin. Zo kijkt dit bestuur aan tegen het verleden van Mechelen. Werkgelegenheid voor een handvol ongeschoolden, "heropleving" van de Mechelse winkelas, de cocktail die het duo Somers-Gennez ons serveert, smaakt verdomd bitter.

Of het Saturn-gedrocht in hartje Mechelen ooit leven brengt in de provinciestad, is immers een retorische vraag. Gennez wil Mechelen tot het grootste openlucht shopping-center van Vlaanderen maken. De groothedswaan blijkt besmettelijk... Wie wil nog wonen in een *open air* Wijnegem? De troeven van Mechelen liggen echt wel elders, dat beseft iedereen met brains. De troeven van Mechelen zijn de waterkanten, de leuke pleintjes, het culturele gebeuren. Niet het domme shopping-geweld...

Niet alleen in de Bruul blijft uniek erfgoed bedreigd. Uitgerekend in 2008, 50 jaar na de historische wereldtentoonstelling op de Heizelvlakte in Brussel, blijft het lot van erfgoed in expo-stijl hoogst onzeker. Comet aan de Astridlaan, het station: hoelang nog? Het Vrijbroekhof –in het Vrijbroekpark- wordt grondig gerenoveerd.. Hoe de architecten de uitdaging hebben opgenomen om een gebouw in expo-stijl te *updaten*, vindt U in dit nummer.

Mechelen telt meer waardevolle “expo”, “fifties” of “sixties”-gebouwen dan je zou vermoeden. In volgende nummers van RIM Nieuws krijgt U meer van dat...

De redactie

Een tram in Mechelen?

Onlangs werd het idee gelanceerd om als bijdrage tot de oplossing van het mobiliteitsprobleem in Mechelen opnieuw de tram in te voeren in onze stad.

Het is nu al meer dan vijftig jaar geleden dat de milieuvriendelijke elektrische tram uit onze stad is verdwenen. Naast drie stadstramlijnen waren er buurttramverbindingen met Antwerpen (via Rumst en Boom), Heist-op-den-Berg en Keerbergen. Al deze metersporige lijnen maakten deel uit van het nationale buurtspoorwegnet dat op zijn hoogtepunt meer dan vijfduizend kilometer lang was.

De opkomst van het moderne maatschappijbeeld in de naoorlogse periode, gebaseerd op een eenzijdig vooruitgangsgedanken en op het concept van de individuele automobilititeit waren echter nefast voor dit systeem. Olie was goedkoop, en over het milieu werd niet gesproken. De trams reden in de weg van het autoverkeer. In de jaren 1950-1970 kromp het buurtspoorwegnet weg, enkel in de grootsteden en aan de kust kon de tram zich handhaven.

De Mechelse stadstramlijnen werden ontijzerd in 1953, de daaropvolgende jaren verdwenen een na een ook de buurttrams, met als laatste de lijn naar Keerbergen in 1958.

Ook al zijn de tramsporen reeds lang verdwenen, toch zijn er in Mechelen nog tastbare resten te vinden van het tramverleden: op talrijke gevels prijken nog de zogenaamde tramrozetten waaraan de bovenleidingskabels werden bevestigd.

Heden ten dage zijn er echter nieuwe uitdagingen. Enerzijds vereist de milieu- en klimaatsproblematiek de introductie van een duurzame mobiliteit. Anderzijds is de behoefte aan mobiliteit sterk toegenomen en nemen de verkeersproblemen alsmaar toe. Er is behoefte aan performan-



Een stille getuige van Mechelens tramverleden...

te vervoerssystemen om een alternatief te bieden voor het vervuilende autoverkeer. De maatschappelijke noodzaak van een energiezuinig en milieuvriendelijk systeem legt hier de elektrische tractie op. In stadsverkeer, omwille van hun gunstig effect op het leefmilieu, vormen elektrisch aangedreven voertuigen een belangrijke factor voor het verbeteren van het verkeer en meer bepaald voor een gezonder leefomgeving.

Vele steden hebben dan ook de tram herontdekt en leggen nieuwe lijnen aan. In Frankrijk alleen al steeg het aantal tramsteden de afgelopen 15 jaar van 3 naar 16. Bestaande systemen worden uitgebreid, ook in ons land bijvoorbeeld in Antwerpen en Gent.

Ook Mechelen heeft duidelijk behoefte aan een hoogstaand openbaar vervoerssysteem, voornamelijk op een noord-zuid as die de industriegebieden via het centrum verbindt met het station. Die industriegebieden worden thans sub-optimaal bediend door het openbaar vervoer, zodat het autogebruik, mede door de vele bedrijfswagens, nog toeneemt.

Mede in het kader van de grootschalige vernieuwingsplannen van de stationsomgeving werd dan ook het idee voorgesteld om een tramlijn aan te leggen in de stad. Een drietal preliminaire tracés worden overwogen: westelijk of oostelijk langs de vesten, of dwars door het centrum.

Het is duidelijk dat deze laatste optie de beste waarborg biedt voor de bediening van het stadscentrum zelf. De coëxistentie van de tram met het autoverkeer zal daar echter een aandachtspunt blijken om een vlotte doorstroming mogelijk te maken.

Een ander punt dat hier moet beschouwd worden is de voeding. Sommigen zullen immers bezwaar maken tegen de visuele impact van de bovenleidingen in de stad. Dergelijke bezwaren zijn niet nieuw: reeds honderd jaar



Gisteren....

geleden wou men in Brussel geen draden in de lucht zien in een aantal straten, zoals bijvoorbeeld aan het Koninklijk Paleis (temeer daar deze een gevaar zouden betekenen voor het defilé van de lanseniers te paard op 21 juli...). De stroomopname gebeurde via een ondergronds kanaal tussen de sporen, waarin een zogenaamde ploeg werd neergelaten. Dit omslachtig systeem, dat ook in Londen werd gebruikt, werd verlaten tijdens de tweede wereldoorlog.

Een hedendaagse variant van voeding via de grond wordt thans gebruikt in Bordeaux, waar de tram in het centrum gevoed wordt via een derde spoor, dat weliswaar slechts onder spanning wordt gezet als de tram er effectief overrijdt.

Een andere mogelijkheid vindt men bij de nieuwe tram van Nice, die uitgerust is met een batterij om trajecten zonder bovenleiding te overbruggen.

Ook systemen met inductieve vermogenoverdracht worden thans bestudeerd. Hier wordt de elektrische energie contactloos overgedragen via spoelen die zich tussen de sporen bevinden.

De vraag stelt zich echter of de complexiteit en kostprijs van dergelijke systemen opwegen tegen de – men moet toegeven beperkte – impact van een elektriciteitsdraad in de lucht, waarbij evenwel moet opgemerkt worden dat er ook wellicht een aantal palen moeten bijkomen, gezien niet alle gevels de belasting van de huidige bovenleidingen (die onder een behoorlijke mechanische spanning staan) aankunnen.

Naast het tramproject werd ook het idee voorgesteld van een “light-rail” verbinding die gebruik maakt van de bestaande spoorlijn Mechelen-Willebroek-Boom. Light-rail duidt op een type voertuig dat het midden houdt tussen een tram en een trein, en dat door zijn lichter gewicht sneller optrekt dan een conventioneel spoorvoertuig, en aldus



en morgen ?

een frequente stopdienst mogelijk maakt. In dit kader zouden reeds lang gesloten stopplaatsen als Hombeek, Heike of Blaasveld opnieuw een frequente bediening kunnen krijgen, en zou de thans buiten gebruik zijnde geëlektrificeerde spoorlijn tussen Willebroek en Boom worden gevaloriseerd. Men kan zelfs denken aan een “tram-trein”, waarbij het voertuig als tram verder de stad in rijdt (in voorkomend geval moet de tramlijn natuurlijk met normaalspoor worden aangelegd en niet met het bij De Lijn gebruikelijke meterspoor).

Dit project zou een bestaande infrastructuur valoriseren, problemen die zich kunnen stellen zijn echter enerzijds de rigide bediening van de spoorbrug over het kanaal te Willebroek die een frequente exploitatie in de weg zou kunnen staan, en anderzijds het feit dat de verbinding gebruik maakt van hoofdspoorlijnen. Met name de lijn 53 wordt intensief gebruikt voor reizigers- en goederenverkeer. De aanwezigheid van light-rail voertuigen samen met zwaar materieel op hoofdlijnen wordt door de infrastructuurbeheerders argwanend bekeken om veiligheidsredenen.

Het is dus duidelijk dat er op vervoersvlak een en ander te gebeuren staat in Mechelen. De terugkeer van de tram is een optie die zeker de moeite waard is om verder te onderzoeken, en dit niet enkel in het kader van het faciliteren van een duurzame en efficiënte mobiliteit in de stedelijke omgeving, maar ook voor wat de tram bijdraagt tot het imago van de stad. Door zijn vaste infrastructuur is de tram immers meer beeldbepalend voor een stad dan andere vervoerswijzen, en draagt hij bij tot het karakter van de stad, zowel voor de inwoners als voor de bezoekers. Het ontwerp van de laatste generatie lagevloertrams, die in een passende uitmonstering prachtig voor de dag kunnen komen, bevestigt de tram als element van de stedelijke identiteit, dat zich zonder probleem integreert zowel met

een hedendaagse omgeving als met een historisch centrum. De studies terzake vereisen echter een holistische benadering waarbij verkeerstechnische, stedenbouwkundige en erfgoedkundige elementen worden gecontextualiseerd en geanalyseerd om de optimale oplossing te bekomen zodat Mechelen in de toekomst zal kunnen genieten van een efficiënt elektrisch aangedreven vervoer.

Peter Van Den Bossche

*In een vorig nummer berichtten we over het NMBS-buskantoor-
tje aan het station. In februari 2009 werd dit gebouwtje echter in
alle stilte gesloopt... nog een slachtoffer van "het beleid"...*

Vrijbroekhof in nieuw kleedje

Het “Vrijbroekhof”, het café in fifties-stijl midden in het Vrijbroekpark, wordt grondig gerenoveerd en uitgebreid. Wie dezer dagen in het park komt, kan heel mooi de basisstructuur van het gebouw zien, een omgekeerd schaaldak gedragen door metalen kolommen. Een technisch hoogstandje van de hand van ingenieur Mortelmans. Architect Van Loon heeft in zijn ontwerp de tijdgeest zuiver en radicaal weergegeven. De ontwerper was door de locatie –in het park- nauwelijks gebonden aan stedenbouwkundige voorschriften.

Het gebouw heeft alles van een ontwerp uit de jaren vijftig, maar dateert uit 1969. Het concept, een betonnen schaal en grote glaspartijen die voor een ongehinderd uitzicht op het omliggende park moeten zorgen, is doorbroken door het inbrengen van enkele volumes ter hoogte van de inkom en door de zware horizontale indeling van het schrijnwerk, zo stelt architect Koen Kennes van het bureau Kennes-Elegeert, dat tekent voor de renovatie en uitbreiding.

De architect wil het paviljoen terugbrengen tot zijn oorspronkelijke concept. De gebouwtjes aan de inkom worden weggebroken. Het bestaande schrijnwerk wordt vervangen door schijnwerk met een hedendaagse vormgeving: een heel lichte, smalle draagstructuur in combinatie met grote glaspartijen zonder horizontale opdeling. De glaspartijen kunnen volledig worden opengezet naar het park toe. De binnenmuren worden weggebroken: dit moet de leesbaarheid van het gebouw ten goede komen. De betonnen dakconstructie sluit nu aan op een eenduidige glaspartij zonder dat binnenmuren het zicht belemmeren. De bestaande, groen geglazuurde tegeltjes worden gerecupereerd en in



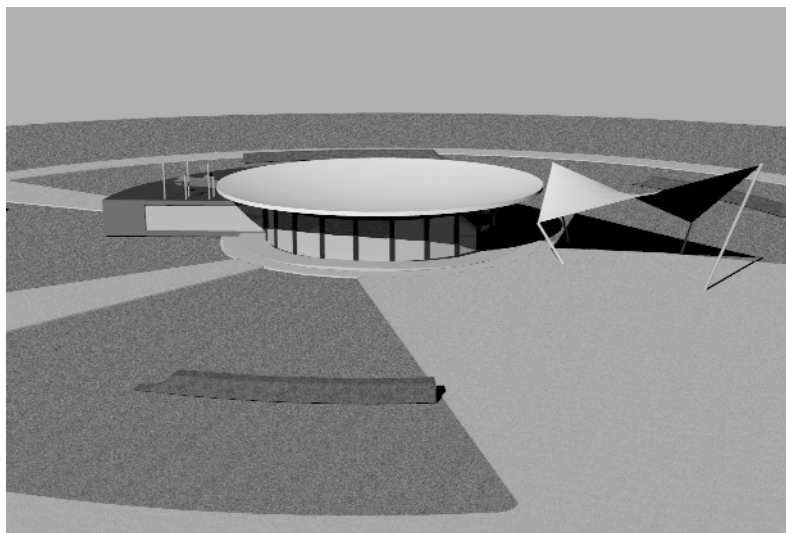
het nieuwe concept geïntegreerd.

Het gebouw wordt aanzienlijk uitgebreid. Er wordt een vergaderzaal toegevoegd, de sanitaire voorzieningen worden aangepast, er wordt een conciërgewoning voor de uitbater voorzien en een restaurant dat kan worden gebruikt door bedrijven en dat kan worden afgehuurd voor feestelijkheden. Die nieuwe functies worden voorzien in één blok dat gelegen is ter hoogte van een groenzone die deze nieuwbouw deels verbergt. De architect voorziet een hedendaagse interieurinrichting met designmeubilair. Aan de “voorzijde” van het gebouw (het terras) wordt een zonerende tentconstructie aangebracht. Het woud van parasols behoort tot het verleden.

De uitbreiding en verbouwing ontlokt sommigen de bedenking dat een “zachte” renovatie, een grondige opknapbeurt zeg maar, had kunnen volstaan. Het café had zijn aloude rol als thuishaven voor kaarters, weekendbezoekers... gewoon kunnen behouden. De bouwheer, de Provincie Antwerpen, wil het “paviljoen” echter duidelijk een grotere rol toebedelen dan die van café voor parkbezoekers.

Met de verbouwing willen de ontwerpers “een update maken van de fifties naar vandaag.” Bedoeling is het frisse gevoel van de optimistische architectuur uit die periode vast te houden zonder te verglijden naar nostalgie.

Frans Geys



De Bruul: het vervolg

Voor wie ze nog niet heeft gezien in “Onder den Toren”, drukken we hierbij de computersimulatie af van de Bruul zoals die er zal uitzien indien Mediamarkt-Saturn er komt. In een vorig nummer hebben we het uitgebreid gehad over het waardevolle erfgoed dat schuil gaat achter de soms anonieme gevels in de huizenrij 91-111. Waarvoor de panden 99 tot 111 en het erfgoed dat erachter schuilgaat, moeten wijken, is nu duidelijk: een constructie die je enkel kan omschrijven als *een bunker*. “Hedendaagse hoogkwalitatieve architectuur”, noemt burgemeester Somers dit gedrocht, dat zorgt voor een complete schaalbreuk met het eerder fijnmazige karakter van de omgeving. Is dit overigens het gebouw dat o zo makkelijk om te turnen valt naar een andere bestemming, mocht Mediamarkt-Saturn ooit de biezen pakken?

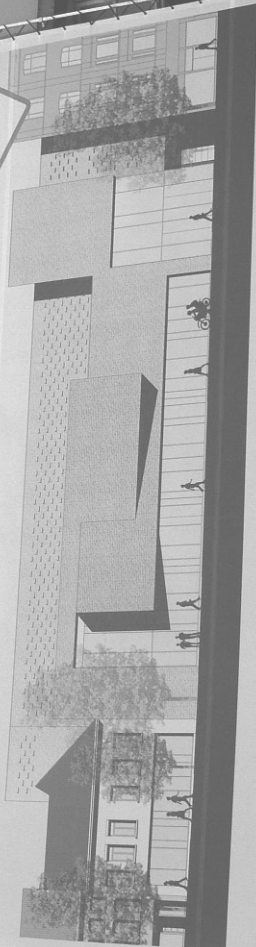
Eén klein lichtpuntje: het pand 95-97 wordt bewaard.

Overigens stelt Somers het voor alsof niets het project nog in de weg kan staan. Slim gespeeld, zo laat je de goegemeente denken dat de teerlingen zijn geworpen. Laten we niet vergeten, lezer, dat het goedkeuren van dit ontwerp maar een fase is in het traject naar de realisatie van het project. Het “monument voor de toekomst” (sic) staat er nog niet...

Frans Geys

NIEUW WINKELPROJECT OPLEVERING 2010

Verdieping 1 en 2
reeds verhuurd



EIGENAAR
Constellation

Bredabaan 169
2930 Brasschaat

ARCHITECT

POPONCINI & LOOTENS
IR ARCHITECTEN BVBA

Tavernierkaai 2 bus 28 - 2000
Antwerpen - 03/225 18 84

COMMERCIALISATIE

CBRE
CB RICHARD ELLIS

Schildersstraat 1 - 2000
Antwerpen - 03/248 68 60



Inhoudstafel RIMNieuws 81

Editoriaal	3
Een tram in Mechelen?	5
Vrijbroekhof in nieuw kleedje	13
De Bruul: het vervolg	17

Doelstellingen RIM v.z.w.

RIM v.z.w. (Restauratie Integratie Mechelen) is een vereniging die bekommerd is om de toestand van het Mechels roerend en onroerend cultureel erfgoed.

Omdat zij vindt dat dit erfgoed niet altijd juist gewaardeerd wordt, moet er iets gedaan worden om de situatie te verbeteren.

RIM v.z.w. zal vooral aandacht hebben voor het architecturale en stedenbouwkundige patrimonium in groot Mechelen zonder daarom ander cultureel erfgoed uit te sluiten.

RIM v.z.w. wil sensibiliseren om waardevolle oude panden in stand te houden, te restaureren en te integreren. Integreren betekent ervoor zorgen dat een oud gebouw weer nuttig gebruikt wordt, weer meespeelt in de omgeving en zichzelf zo beschermt tegen verwaarlozing.

RIM v.z.w. wil niet gaan werken naast bestaande organisaties en initiatieven: het wil veeleer een gespreksforum worden, een uitwisselingsplatform bieden. Dit is absoluut nodig wil er een geloofwaardige en gecoördineerde aanpak komen.

RIM v.z.w. wil zowel het grote publiek sensibiliseren als de eigenaars van waardevolle gebouwen en de overheid. Concreet wil zij het grote publiek benaderen met een regelmatig verschijnende nieuwsbrief. Er worden contacten gezocht met eigenaars, overheid en geïnteresseerde organisaties.