



Vlaamse Vereniging voor Industriële Archeologie vzw

Bezwaarschrift tegen de omgevingsvergunning  
P-20-3122: reconversie en duurzame ruimtelijke ontwikkeling  
van stationsomgeving (2022012978)

---

In 1793 lanceert abbé Grégoire (1750-1831, grondlegger van de z.g. constitutionele kerk) de idee dat de overheid als taak heeft de geschiedenis van de Natie te bewaren, en dat het uitvegen van deze geschiedenis een terugkeer naar het barbarendom zou betekenen. In zijn discours uit 1794 stelt hij *"Inscrivons donc sur tous les monuments et gravons dans les coeurs cette sentence: 'Les barbares et les esclaves détestent les sciences et détruisent les monuments des arts, les hommes libres les aiment et les conservent'"*

*"Heritage is in danger.*

*It is threatened by ignorance, obsolescence, deterioration of every kind and neglect. Urban planning can be destructive when authorities yield too readily to economic pressures and to the demands of motor traffic. Misapplied contemporary technology and ill-considered restoration may be disastrous to old structures. Above all, land and property speculation feeds upon all errors and omissions and brings to nought the most carefully laid plans."*

(European Charter of the Architectural Heritage, goedgekeurd door het Committee of Ministers of the Council of Europe tijdens het Congress on the European Architectural Heritage, naar aanleiding van het Europees Jaar van het Bouwkundig Erfgoed, Amsterdam, 21-25.10.1975)

De Catalaanse grondwet, het 'Estatut', het Catalaanse Estatut (2006) stelt in zijn art. 22§1: *"Totes les persones denen al deure de respectar i preservar el patrimoni cultural"* (Iedereen heeft de plicht het cultureel erfgoed te respecteren en te bewaren)

Vanuit deze standpunten reageren we op de plannen om een omgevingsvergunning te verlenen aan hetstationsproject in Kortrijk.

Deze teksten kunnen vandaag, ook in dit dossier, nog steeds als actueel beschouwd worden.

## **0. Indiener van het bezwaarschrift**

De Vlaamse Vereniging voor Industriële Archeologie vzw <sup>1</sup> werd in 1978 opgericht en is de oudste landelijk werkende organisatie voor industrieel en technisch erfgoed in de Europese Unie. Zij zet zich in voor studie, behoud en ontsluiting van de materiële sporen van de industriële maatschappij en cultuur.

VVIA groepeerd vrijwilligers, lokale en regionale en thematische organisaties uit alle Vlaamse provincies. In 2019 ontving VVIA de prestigieuze ‘European Heritage Award / Europa Nostra Award for Dedicated Service’.

Vanuit onze doelstellingen, werking en filosofie nemen wij een standpunt in met betrekking tot het eventueel verlenen van een omgevingsvergunning P-20-3122: reconversie en duurzame ruimtelijke ontwikkeling van stationsomgeving (2022012978)

## **1. Achtergonden**

De site van het station van Kortrijk is historisch belangrijk. Vanuit dit station vertrok op 6 november 1842 voor de allereerste keer ter wereld een trein die een landsgrens overschreed. Een voorlopig station werd reeds in 1840 gebouwd, een eerste volwaardig station in neoklassieke stijl opende de deuren in 1876. De stedenbouwkundige omgeving werd door de vestiging van en het zicht op het station bepaald. Vanuit belangrijke punten leiden straten volgens een vingervormig straatprofiel naar het stationsplein, met als visueel eindpunt het station.

Dit 19de-eeuwse station werd tijdens de zware geallieerde bombardementen op Kortrijk in 1944 jammer genoeg zwaar getroffen en grotendeels vernield. Men bleef echter niet bij de pakken zitten en besloot om op dezelfde plaats een gloednieuw iconisch stationsgebouw te realiseren. Hiertoe gaf de NMBS in 1951 aan de gerenommeerde Kortrijkse architect Pierre Albert Pauwels de opdracht om een nieuw station te ontwerpen. Het opende feestelijk de deuren in 1956.

Dit Kortrijkse station staat dan ook symbool van de wederopbouw van de stad. Het is één van de belangrijkste, zo niet hét belangrijkste voorbeeld in Vlaanderen van een wederopbouwstation dat gerealiseerd werd na WO II. En het gebouw heeft bovendien een belangrijke architecturale en stedenbouwkundige waarde.

## **2. Procedure**

Tijdens de vakantie werd een aanvraag tot omgevingsvergunning ingediend voor de wijziging van de stationsomgeving en sloping en nieuwbouw van het station. Het openbaar onderzoek werd opengesteld op 17.08.2023 en loopt tot en met 15.09.2023

---

<sup>1</sup> Laatste versie van de gecoördineerde statuten: Bijlagen bij het Belgisch Staatsblad, 3 maart 2013  
Ondernemingsnummer: 0418.554.208 - Maatschappelijke zetel: Noeveren 67, 2850 Boom

### 3. Evaluatie

#### 3.1. Erfgoed

‘Erfgoed’ zijn de materiële en immateriële dingen die ons toestaan om te reflecteren op verleden, heden en toekomst.

‘Erfgoed’ is een belangrijke component van onze cultuur. Maar het is ook meer. Het vertelt de verhalen van onze gemeenschap - het onroerend erfgoed is het in steen gegoten Verhaal van Vlaanderen.

Erfgoed moet daarbij niet noodzakelijk ‘mooi’ zijn of ‘mooi’ gevonden worden. Het moet niet noodzakelijk door een ‘grote architect’ ontworpen zijn. Het moet niet noodzakelijk ‘oud’ en ‘antiek’ zijn. Maar het moet de verhalen vertellen, materialiseren, die voor een stad en streek relevant zijn. De verhalen van mensen, ook hun tegenslagen want geschiedenis is niet altijd een ‘mooi’ verhaal.

#### 3.2. Erfgoedwaarde

Het station heeft een belangrijke erfgoedwaarde.

Ook het Agentschap Onroerend Erfgoed benadrukt de erfgoedwaarde van het station. In een door het AOE op 23 maart 2023 aan Minister Diependaele geformuleerd advies *"Naar aanleiding van verschillende aanvragen tot bescherming, stellen wij voor om het station van Kortrijk (1951-1956) te beschermen als monument. Als één van de meest waardevolle naoorlogse stationsgebouwen in Vlaanderen, vult deze bescherming een aantoonbaar en gewichtig hiaat in het beschermde bestand in."*

Algemeen zijn naoorlogse stationsgebouwen bedreigd. Eén van de meest waardevolle voorbeelden werd vorig jaar gesloopt (station Mechelen).

Terwijl in andere landen sedert minstens twee decennia belangstelling bestaat voor behoud en bescherming van recent en naoorlogs erfgoed, kreeg dit in Vlaanderen ternauwernood aandacht.

Op 23 maart j.l. plaatste het Agentschap Onroerend Erfgoed een nota *Naoorlogs Erfgoed (1945-1989)* op zijn website, als één van de beleidsprioriteiten voor komende jaren. Daarin lezen we *"We zetten in op zowel het lokaal (h)erkennen en behouden van de gebouwen met erfgoedwaarde uit de periode 1945-1989 in de alledaagse leefomgeving, als op het internationaal profileren van Vlaams toperfgoed uit die periode"* (..) *"We vinden in geheel Vlaanderen naoorlogs erfgoed terug. Het naoorlogse erfgoed in Vlaanderen heeft al internationale uitstraling, die we vaak niet genoeg valoriseren. We willen het erfgoed uit die periode sterker profileren als getuige van de innovatieve en kwalitatieve rol die Vlaanderen speelt op het vlak van architectuur"*.

Onder meer de wederopbouw en stations worden nominatim vermeld.

De civiele architectuur, gebouwen en infrastructuur die de afgelopen anderhalve eeuw ten behoeve van de spoorwegen zijn gerealiseerd, kunnen worden beschouwd als de meest uitzonderlijke uitingen van architectuur en techniek. Het is daarom belangrijk dat de meest representatieve uit alle periodes worden geselecteerd, beschermd, herbestemd en geherwaardeerd, inclusief recentere voorbeelden.

Vlaanderen telt momenteel een zestigtal als monument beschermde stationsgebouwen, allemaal daterend uit de periode 1841-1945. Geen enkel van de 66 stationsgebouwen die in Vlaanderen werden opgetrokken tussen 1945 en 1990 is vandaag beschermd, slechts een vijftal ervan is opgenomen in de inventaris van het bouwkundig erfgoed.

Het Kortrijkse station is een voor Vlaanderen uniek voorbeeld van een naoorlogs stationsgebouw in modern classicisme. Het is representatief als type (vele naoorlogse spoorwegstations) en omwille van de architectuur (monumentaal classicisme) maar zeldzaam (uniek) in de combinatie van beide. Typisch voor het modern classicisme (1930-1960) is dat getracht werd om moderne kenmerken zoals een functionele planindeling en recente constructietechnieken te verzoenen met een eerder klassiek uitzicht. Dit laatste komt vooral tot uiting door de toepassing van traditionele gevelmaterialen (baksteen of natuursteen) en compositieprincipes zoals symmetrie en orthogonaliteit, en een algehele soberheid in combinatie met enkele figuratieve decoraties.

Het station van Kortrijk is een zeldzaam te beschermen voorbeeld van na-oorlogse stationsarchitectuur

### ***3.3. Stedenbouwkundig belang***

De aanleg van de stationswijk met pentagonaal stratenpatroon is één van de oudste stationswijken van Vlaanderen (1841) en werd ontworpen door Jean-Pierre Cluysenaer, een internationaal gerenommeerd architect die heel wat stationsgebouwen en -wijken ontwierp. Samen met de 19de-eeuwse stationswijk heeft het station een stedenbouwkundige erfgoedwaarde.

Het station is een stedenbouwkundige focus vanuit de straten die er naar toe leiden. Het is de bekroning van een thans door de inplanting van fietssenstallingen gedefigureerd stationsplein. Het naoorlogse station van Kortrijk hernam de inplanting en compositie (quasi symmetrisch met centraal hoger volume) van het vernielde, neoclassicistische station uit 1857 en herstelde zo de betekenisvolle band die er bestond tussen het station en de 19de-eeuwse wijk er rond (context).

Door het thans voorliggende concept van het wordt de huidige stationskant van het plein herleid tot de toegang tot een tunnel onder de sporen, het stationsplein in grote mate tot een hellend vlak dat naar deze leidt. Het beeldbepalend station verdwijnt.

De nieuwe plannen voor de station en stationsomgeving houden geen rekening met het stedenbouwkundige karakter van het stationsplein - opgenomen in het Beeldkwaliteitsplan van de stad Kortrijk.

Vooraleer een vergunning te verlenen dient nagegaan en gerapporteerd wat de impact van het stationsproject is op de beeldkwaliteit van het stationsplein en de stationsomgeving.

### **3.4. Memoriaal**

Tijdens de zware geallieerde tapijtbombardementen op Kortrijk in 1944 werd een groot deel van de stationsomgeving vernield. Er vielen 515 doden en 384 gewonden.

Het stationsgebouw werd vernield.

Het stationsgebouw van Kortrijk lijkt het gebouw bij uitstek om die wederopbouw te symboliseren, o.a. omwille van de focus van de bombardementen (transport) en de aanwezigheid van eenmansbunkertjes (op de perrons) en schuilkelders.

Door velen wordt het beschouwd als een memoriaal van oorlog, oorlogsvernielingen en wederopbouw. Het is het meest zichtbare monument uit deze voor de stadbelangrijke periode.

Ook als symbool van oorlog en vrede verdient het station behouden te worden. Het kan fungeren als memoriaal voor de slachtoffers en de dynamiek van de wederopbouw symboliseren.

### **3.5. Europees belang**

In april van dit jaar werd het station van Kortrijk geselecteerd door een internationale jury van experts van Europa Nostra en het European Investment Bank Institute, met steun van het programma 'Creative Europe' van de Europese Commissie en opgenomen in de Europese lijst van meest bedreigde belangrijke erfgoedsites, *The 7 Most Endangered* (zie bijlage).

De persverklaring stelde *"Het iconische gebouw dreigt nu gesloopt te worden voor de ontwikkeling van een nieuw station. Een plan hiervoor werd in 2015 aangekondigd door de NMBS en Infrabel, de eigenaars van het station. Sloop zou niet alleen het verlies betekenen van een architecturaal juweeltje en een symbool van de wederopbouw na de Tweede Wereldoorlog, maar ook het verlies van een openbare ruimte voor de inwoners van Kortrijk"*. Er waren meer dan honderd sites voorgedragen, waarvan er jaarlijks slechts zeven in de lijst opgenomen werden - waar onder het het station van Kortrijk.

Door deze selectie werd expliciet het Europese belang van het station erkend.

De Executive Vice-President van Europa Nostra, Guy Clause, verklaarde bij deze gelegenheid : *"Door deze erfgoedsites op de lijst van de 7 Most Endangered (de 7 Meest Bedreigde) te zetten, willen we een boodschap van hoop, solidariteit en steun overbrengen aan de lokale gemeenschappen en activisten die vastbesloten zijn om ze te redden. Samen met onze partners (Europese en lokale) zullen wij technische expertise ter beschikking stellen, mogelijke financieringsbronnen zoeken en ons brede netwerk mobiliseren om hun zaak en hun inspanningen te steunen, die nu ook onze zaak en onze gedeelde verantwoordelijkheid zijn geworden. Laten wij het Europese culturele erfgoed gebruiken als vector voor vrede, sociale cohesie en duurzame ontwikkeling."*

Het belang van het Kortrijkse station overstijgt dus de grenzen van de stad, zelfs van Vlaanderen. Het is van Europees belang.

Behoud en creatieve herbestemming kunnen een belangrijk argument worden in de kandidatuur van Kortrijk als Europese Culturele Hoofdstad 2030/

Sloop het omgekeerde.

### **3.6. Bouwfysische toestand**

Mede doordat het gebouw de voorbije decennia weinig ingrijpende werken heeft ondergaan, is de herkenbaarheid of authenticiteit nog heel hoog: afwerkingsmaterialen, binnen- en buitenschrijnwerk, indeling bleven grotendeels bewaard. In het interieur werden een aantal publiek toegankelijke ruimtes wel verbouwd. Aan de buitenzijde is er vooral sprake van oppervlakkige aantastingen (lijnwinkel, frituur, fietsenstalling, banner voor centrale vensters) die de leesbaarheid van het gebouw aantasten.

Bovendien is ook de bouwfysische toestand goed.

Probleem is echter de gebrekkige toegang tot de perrons voor minder mobiele mensen. Er is slechts één (vaak defecte) opgaande roltrap die toegang geeft tot perron 2-3. Aan de achterzijde is er een hellend vlak naar perron 8. Daarnaast is er aan deze zijde en eveneens een opgaande roltrap naar straatniveau vanuit en een hellend vlak naar een tunnel, maar van daaruit zijn de perrons enkel via trappen bereikbaar. De perrons zijn te laag om instappen te vergemakkelijken.

De toegankelijkheidsproblemen zijn echter gemakkelijk, sneller, met minder kosten. Verhoog de perrons, zorg voor hellende vlakken aan stadszijde, plaats liften in de westelijke tunnel en liften in de andere. Eenvoudig en snel te realiseren, met minder kosten (zie ook ter vergelijking onder 3.9)

### **3.7. Behoud en herbestemming perfect mogelijk**

Gezien het station nog in goede bouwfysische toestand is, kan verval of slechte toestand geen argument zijn om het station te herbestemmen en te integreren in een aangepast spoorwegcomplex.

In het buitenland, maar ook bij ons, zijn er perfecte voorbeelden aan te halen waarbij een historisch station behouden werd en geïntegreerd in toegankelijke perrons. Leuven is bij ons daarbij een voorbeeld.

Door technische vooruitgang zoals ticketautomaten en afstands-bediening en -controle van wissels en spoorverkeer, de niet-meer inwonende stationsschef, ... veronderstellen we dat ook het station van Kortrijk, zoals veel stations vandaag te groot om slechts een beperkte spoorwegfunctie te onderhouden. In tal van gevallen wordt daarom ook getracht andere functies in te planten - afhankelijk van het creatief denken van ontwerpers en noden van stad en regio.

Een mooi voorbeeld is het sedert 2019 gerenoveerde station van Saint-Omer in Noord Frankrijk, waar jaarlijks meer dan 950.000 passagiers gebruik van maken en waar de SNCF slechts 300 m<sup>2</sup> van de in totaal 3500 m<sup>2</sup> gebruikt. De rest van het station werd ingevuld met vergader-, coworking- en opleidingsruimten, waardoor het station nu een aantrekkingspool is voor heel de omgeving en van daarbuiten.

Ook het station van Kortrijk kan zo opnieuw een ankerpunt worden, een voorbeeld van wat kan.

Behoud en herbestemming van het station zijn perfect mogelijk. Waar een wil is, is een weg.

### **3.8. Duurzaamheid**

In tal van publicaties wordt aangetoond dat herbesteden van bestaande gebouwen en erfgoed is de meest duurzame oplossing. Voor erfgoed verwijzen wij onder meer naar the European Green Paper on Cultural Heritage (maart 2021), waarin we lezen "*het valoriseren van het voortdurende onderhoud en adaptieve herbesteding van bestaande en historische gebouwen vermijdt energie-intensieve nieuwbouw en landgebruik, bevordert het vermijden van afval en bewaart de opgeslagen energie terwijl het bijkomende positieve economische, ecologische, sociale en culturele co-voordelen genereert*".

In de 'Beleidsnota 2019-2024. Omgeving', ingediend door Vlaams Minister Zuhal Demir, wordt gepleit om de ecologische voetafdruk van gebouwen te verlagen door rekening te houden met de volledige levenscyclus van het gebouw.

Bij dit soort evaluaties dient men uit te gaan van de 'embodied energy' die in bestaande gebouwen opgeslagen is, evenals van het verbruik van energie en grondstoffen tijdens de sloopwerken, het vervoer en verwerken van de bouwafval, productie en aanvoer van nieuwe bouwmaterialen en energie nodig voor de constructie.

In zijn ambitienota 2020-2025 'Kansen scheppen voor ontmoeting' stelt de huidige Vlaamse Bouwmeester Erik Wieërs op p 23:

*"De kwaliteit van ons bestaande patrimonium wordt doorgaans geëvalueerd op basis van de cultuurhistorische waarde. Als we de volledige afweging maken en ook de kosten voor de productie van nieuwe materialen en de verwerking van afval in rekening brengen, komen er echter veel méér gebouwen in aanmerking voor behoud dan diegene die we traditioneel als erfgoed willen beschermen. Hergebruiken van wat we al hebben moet zoveel mogelijk een eerste reflex zijn, voordat we beslissen om nieuwe constructies op te trekken. Ik wil de overheden adviseren om niet te handelen vanuit een programma- gestuurde vraag maar vanuit de vraag: wat kan ik huisvesten in mijn bestaand patrimonium?"*

Er gebeurde geen onderzoek, rapportage of monitoring op het vlak van de ecologische voetafdruk van het project. In een perscommuniqué van NMBS wordt enkel vermeld dat de nieuwbouw (slechts) "*gedacht is voor zestig jaar*".

Vooraleer een vergunning verleend wordt dient een grondige rapportage van de ecologische voetafdruk gemaakt, en op basis daarvan dient het beleid bepaald.

### **3.9. Hoge kostprijs**

De hoge kostprijs van het station en meegaande werken deed in de streek heel wat commentaar ontstaan. Na de ervaringen met het station van Bergen verklaarde federaal minister Gilkinet in de pers dat er geen dure projecten meer zouden komen "*Dit had impact op investeringen in de rest van Wallonië*" (De Standaard, 18.01.2023).

De hoge kosten (volgens de bron tussen 44 en 89 miljoen, excl. BTW van het nieuwe station in Kortrijk zullen ongetwijfeld een weerslag hebben op investeringen in de toegankelijkheid van andere stations in de regio, zoals Harelbeke, Waregem,... In Waregem werd begin mei acties gevoerd en werd er in de gemeenteraad een motie goedgekeurd om een verhoging van de perrons en de plaatsing van liften af te dwingen (VRT, 02.05.2023). De NMBS liet weten dat hiervoor geen middelen meer zouden beschikbaar zijn voor 2032.

De aanpassingen in Kortrijk kunnen in elk geval goedkoper, door plaatsing van liften in door

verhoging van de perrons, plaatsing van liften vanuit de breedste tunnel en roltrappen van uit de andere tunnel.

Ter vergelijking: het station van Hasselt heeft ook 8 sporen, en maar één tunnel. In die tunnel worden nu aan één kant roltrappen aangebracht, aan de andere kant een lift. De perrons worden allemaal opgehoogd. Aan de achterkant wordt is een nieuwe toegang voorzien voor de wijken achter het station. Het station (1962) blijft er behouden. De hele aanpak kost iets meer dan 19 miljoen. Hasselt is een provinciehoofdstad en telde in 2022 79.743 inwoners. Kortrijk had er toen 79.005.

De hoge uitgaven voor het stationsproject in Kortrijk hypothekeren het verzekeren van betere toegankelijkheid in andere stations, evenals de instandhouding en het onderhoud van andere waardevolle en zelfs beschermde station.

We vragen daarom dat het Kortrijkse budget herzien wordt en deels gebruikt voor andere noden.

### **3.10. Erfgoed en NMBS**

Het Beheerscontract (openbaredienstcontract) 2023-2032 tussen de Belgische staat en de NMBS stelt in Art.90. *“In toepassing van artikel 156, 6) van de Wet van 21 maart 1991 staat NMBS in voor de instandhouding van het historisch spoorwegpatrimonium”*. De artikels 5) en 6) van deze wet bepalen *“De opdrachten van openbare dienst van de NMBS omvatten :*

*5° het verwerven, het ontwerpen, de bouw, de vernieuwing, het onderhoud en het beheer van de spoorwegstations, de onbemande stopplaatsen en hun aanhorigheden;*

*6° de instandhouding van het historisch patrimonium betreffende de spoorwegexploitatie”*

Jammer genoeg is het begrip “erfgoed” in deze niet gedefinieerd, vermoedelijk omdat de bevoegdheid voor roerend en onroerend erfgoed bij de Gemeenschappen en de Gewesten berust.

We vragen daarom dringend overleg tussen de federale minister voor mobiliteit (minister Gilkint) en de in Vlaanderen voor onroerend (minister Diependaele) en roerend erfgoed (minister Jambon) bevoegde ministers en administraties, om samen een holistisch beleid voor behoud, beheer en herbestemming van spoorerfgoed op te stellen.

*Het station van Kortrijk kan daarbij een testcase zijn.*

Vanuit de federale bevoegdheid en het toezicht op de NMBS, dient bij deze meer aandacht afgedwongen voor het behoud en herbestemming van het onroerend erfgoed van de spoorwegen, in plaats van sloop en nieuwbouw.

We vragen ook dat de Vlaamse minister bevoegd voor onroerend erfgoed een doorgedreven beschermingsbeleid zou voeren voor het spoorwegerfgoed, zowel stations als wachthuisjes, als infrastructuurwerken (bruggen, tunnels, draaicirkels, e.d.m.) en oude lijnen die als groencorridors kunnen fungeren.



### **3.11. Algemeen belang en een mensenrecht**

Erfgoed en cultuur zijn een mensenrecht.

Dat volgt uit een goede lezing van art. 27 van de Universele verklaring van de Rechten van de Mens. Of zoals UNESCO het stelt op zijn website: *"La protection et la promotion de la culture est un impératif des droits humains. Le droit de participer à la vie culturelle garantit à chacun le droit d'accéder à la culture, au patrimoine culturel et aux expressions culturelles, d'y participer et d'en jouir"* (De bescherming en bevordering van cultuur is een absolute vereiste voor de mensenrechten. Het recht om deel te nemen aan het culturele leven garandeert eenieder het recht op toegang tot, deelneming aan en genot van cultuur, cultureel erfgoed en cultuuruitingen.)

Het behoud van en integreren van erfgoed in de leefomgeving is van algemeen belang.

De 'Convention for the Protection of the Architectural Heritage of Europe' (Granada, 3 oktober 1985) van de Raad van Europe sreekt van de *"value of conserving the architectural heritage, both as an element of cultural identity and as a source of inspiration and creativity for present and future generations"* (door België geratificeerd 17/09/1992)

Gezien het belang van het station als erfgoed ruim aanvaard en verdedigd wordt, pleiten wij voor behoud, het bestuderen en ontwerpen van alternatieven waarbij het station van Kortrijk behouden kan worden en geïntegreerd worden.

Om een dergelijke ideeënstudie te organiseren werd een financiering aangevraagd bij het European Investment Bank Institute. De modaliteiten worden nu gefinaliseerd en ze zullen in de tweede helft van oktober bekend gemaakt worden.

#### **4. Bijlagen**

In bijlage voegen wij volgende documenten die het belang van het station versterken, en die o.i. bij de behandeling van dit bezwaarschrift dienen meegenomen worden:

- 4.1. De erkenning van het station als één van de *7 Most Endangered 2023* -perstekst
- 4.2. Het door 62 personen ondertekende 'Manifest voor het Behoud van een Station'
- 4.3. Het advies van het Agentschap Onroerend Erfgoed inzake de bescherming van het station van Kortrijk

## 5. Bezwaar

Vanuit de Vlaamse Vereniging voor Industriële Archeologie benadrukken wij de onvervangbare waarde, het algemeen belang, van het station van Kortrijk te benadrukken.

We wensen daarom bij deze bezwaar te formuleren tegen de geplande omgevingsvergunning, omdat

- de plannen geen rekening houden met de erfgoedwaarde van het station
- een sloop van het station een smet zal zijn op het Europees blazoen van de stad (kandidaat Europese Hoofdstad 2030)
- deze een aantasting zijn van het karakter van het stationsplein en de stedenbouwkundige ontwikkeling van de stationswijk
- niet getuigen van duurzaamheid
- de overdreven kosten noodzakelijke investeringen in toegankelijkheid van andere stations en de investeringen in onderhoud en restauratie van stations verhinderen

Met de meeste achting,

Kortrijk, 15 september 2023

namens VVIA vzw  
Adriaan Linters,  
voorzitter



Vlaamse Vereniging voor Industriële Archeologie vzw  
maatschappelijke zetel:  
Noeveren 67, B-2850 Boom  
<http://www.industrieelerfgoed.be>  
e-mail: [info@industrieelerfgoed.be](mailto:info@industrieelerfgoed.be)  
Verenigingsnr 418.554.208