

Vlaamse overheid
Havenlaan 88 bus 5
1000 BRUSSEL
T 02 553 16 50
www.onroenderfgoed.be

Nota aan de heer Matthias Diependaele
Vlaams minister van Financiën en Begroting,
Wonen en Onroerend Erfgoed
Koning Albert II-laan 7 (7de verdieping)
1210 BRUSSEL

uw bericht van

uw kenmerk

ons kenmerk

Bijlagen

2463 #2476 #2477 #2481
#2482 #2487 #2488

3

vragen naar/e-mail

telefoonnummer

Datum

██████████
██████████@vlaanderen.be

██████████

23/03/23

Aanvragen bescherming voor het station van Kortrijk

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.

1. Situering

De afgelopen weken ontving u meerdere aanvragen tot bescherming voor het station van Kortrijk.

Dit waardevolle stationsgebouw is momenteel nog niet opgenomen in de vastgestelde inventaris van het bouwkundig erfgoed.

De NMBS plant al enige jaren grote vernieuwingswerken aan de stationsomgeving in Kortrijk die de sloop van het naoorlogse gebouw inhouden. Om dit te verhinderen diende de Vlaamse Vereniging voor Industriële Archeologie vzw (VVIA) op 15 februari 2023 een aanvraag in tot bescherming (#2463 en #2476), ondersteund door de Nederlandse erfgoedvereniging Bond Heemschut, (#2477), ere-conservator van het Openluchtmuseum Bokrijk ██████████ (#2481), acht Kortrijkse erfgoedverenigingen (#2482), president emeritus van The Club of Rome EU-Chapter ██████████ (#2487) en tot slot ██████████ in naam van het Genootschap voor Geschiedenis van Brugge (#2488).

Al in 2014 werd de beschermingswaardigheid van dit gebouw intern bekeken door het agentschap naar aanleiding van een informeel overleg met ██████████ van de VVIA (#851) en in 2021 werd het opnieuw beoordeeld naar aanleiding van de opstart van een online petitie voor het behoud van het gebouw (#2158). De huidige beschermingsaanvraag speelt in op de recente opname van het gebouw op de shortlist van de Europese campagne 'The 7 Most Endangered'.

De sloopplannen van de NMBS voor het station van Kortrijk zijn ongeveer tien jaar oud. De NMBS voorziet een investering van 44 miljoen euro. Toch is er nog geen omgevingsvergunning aangevraagd. Ook de officiële samenwerkingsovereenkomst tussen de Stad Kortrijk en de NMBS voor dit project is nog niet ondertekend. De plannen zijn evenmin concreet: aanvankelijk (in 2014) was het idee om na de sloop een indrukwekkend nieuw stationsgebouw op te trekken. Om financiële redenen zijn de plannen gewijzigd naar een brede doorgang onder de sporen. Op de begane grond komen dan extra buslanen.

Volgens de NMBS voldoet het huidige station niet meer qua reizigerscomfort, duurzaamheid, energiezuinigheid en toegankelijkheid (snelle verbinding trein-bus). Volgens tegenstanders van de sloop zijn er echter heel wat voorbeelden van geslaagde aanpassingen aan stationsgebouwen die tegemoetkomen aan die eisen en die heel wat goedkoper en duurzamer zijn dan sloop en nieuwbouw. Er wordt hierbij onder meer verwezen naar Leuven, Hasselt en Saint-Omer (in Noord-Frankrijk). Het is in elk geval zo dat het huidige stationsgebouw mogelijkheden biedt naar (gedeeltelijke) nevenbestemming of medegebruik, al is het maar door de ligging en goede bereikbaarheid (openbaar vervoer).

2. Evaluatie erfgoedwaarden

U vindt een uitgebreide nota met de evaluatie van de erfgoedwaarden van het station van Kortrijk als bijlage.

Vorige aanvragen tot bescherming (2015, 2021) werden door het agentschap negatief beantwoord, omdat het station van Kortrijk niet paste in de focus op vernieuwende naoorlogse architectuur. Inmiddels evalueren wij vanuit een gewijzigd denkkader waarin we streven naar een representatief staal van het verhaal van de architectuurontwikkeling in Vlaanderen. Dat betekent een correcte vertegenwoordiging van alle periodes (hier: wederopbouw, naoorlogse architectuur) en van alle stijlen (dus ook de meer gematigde en traditionele architectuur, die even kwalitatief kan zijn).

We kennen de groep naoorlogse stations uit de uitstekende publicatie van Hugo De Bot over *Stationsarchitectuur in België*. De auteur onderscheidt vier chronologische groepen. Het station in Kortrijk is een voorbeeld van één van deze groepen, maar tegelijk een buitenbeentje. Het is architecturaal zeer kwalitatief uitgewerkt en uniek als toepassing van een monumentaal classicistische stijl binnen de naoorlogse stationsarchitectuur.

Er zijn momenteel nog geen naoorlogse stationsgebouwen beschermd (tegenover 60 uit de periode 1841-1945). De bescherming van het station van Kortrijk zou zo een hiaat in het beschermd bestand vullen, hetgeen samen met een hoge erfgoedwaarde dé voorwaarde is om tot een bescherming op ad-hocbasis over te gaan. Idealiter wordt uit elke chronologische groep van Hugo De Bot nog één station beschermd om zo de diversiteit aan naoorlogse stations te vertegenwoordigen.

3. Nominatie The 7 Most Endangered

De hoge erfgoedwaarde van het station van Kortrijk wordt onderschreven door een ruime vertegenwoordiging uit het erfgoedveld, zoals de talrijke aanvragen tot bescherming aantonen. Er werd in de lente van 2021 een petitie opgestart tegen de geplande sloop van het stationsgebouw met al meer dan 2.300 ondertekenaars. Op Vlaams niveau wordt de bescherming ondersteund door gespecialiseerde erfgoedverenigingen zoals de Vlaamse Vereniging voor Industriële Archeologie en DOCOMOMO (erfgoed van de Moderne Beweging). In Nederland werd de vraag opgepikt door de Bond Heemschut. De recente media-aandacht onder andere in het VRT Journaal Laet op 26 februari 2023 en de beschermingsaanvraag

hangt samen met de opname van het station (op 25 januari) in een shortlist voor de Europese campagne 'The 7 Most Endangered'.

4. Conclusie

We stellen voor om het station van Kortrijk te beschermen als monument.

Meer bepaald (en in die volgorde van prioriteit):

- Het exterieur van het stationsgebouw, zowel aan de voor- als achterzijde
- Stationshal (met bewaarde vloeren, keramisch kunstwerk, ...)
- Eventueel andere interieurruimtes (nog verder te onderzoeken), in het bijzonder schuilkelders tegen luchtaanvallen.
- Perrons die herkenbaar bewaard zijn met zowel representatieve elementen (zoals de oorspronkelijke houten banken waarvan de verwijdering in Brussel-Noord onlangs leidde tot controverse) als meer zeldzame erfgoedelementen zoals de wachthuisjes in expostijl en de eenmansbunkertjes.

Maar niet:

- de voetgangerstunnels
- de omliggende stationswijk. De 19de-eeuwse pentagonale aanleg met zichtassen op het station werd bewaard, maar de bebouwing langs de straten is onvoldoende herkenbaar om een bescherming te verantwoorden.

Bij voorkeur wordt een beslissing tot bescherming genomen vóór de definitieve verkiezing van de "7 most endangered" in april 2023. In afwachting van een eventuele bescherming kan het stationsgebouw op korte termijn alvast in de inventaris van het bouwkundig erfgoed opgenomen worden.

De bescherming werd nog niet afgetoetst met de NMBS, Infrabel en de stad Kortrijk. Vooraleer de bescherming op te starten in het aangewezen om rond de tafel te gaan zitten over het voornemen tot beschermen.

U vindt een ontwerp voor een model-antwoord aan de aanvragers als bijlage, naast een adressenlijst voor de verzending.

Getekend door [REDACTED] (Signature
Getekend op: 2023-03-23 16:30:54 +01:00
Reden: ik keur dit document goed

[REDACTED]
Administrateur-generaal

Bijlage 1

Station van Kortrijk - Evaluatie

In 2015 werd het station van Kortrijk door het agentschap Onroerend Erfgoed nog beoordeeld als niet uitzonderlijk of vooruitstrevend en eerder representatief voor de overheidsgebouwen uit de naoorlogse periode.¹ De laatste jaren heeft het agentschap echter heel wat onderzoek verricht naar naoorlogs erfgoed, in het bijzonder een project rond naoorlogs erfgoed in Gent (2015-2019). Hierdoor ontstond een groeiende waardering voor deze eerder klassieke (tijdloze) maar kwalitatieve overheidsarchitectuur.

Deze nota werd opgesteld op basis van de inventaris Bouwkundig Erfgoed, informatie aangeleverd door erfgoedconsulent ██████████², een plaatsbezoek op 17 februari 2023 en de publicatie *Stationsarchitectuur in België* van Hugo De Bot die een volledige overzicht bevat van stationsgebouwen.

Erfgoedwaarde

Architecturale waarde

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.

Hugo De Bot deelt in zijn overzicht van stationsgebouwen dit naoorlogse patrimonium op in vier, min of meer chronologische groepen.

1. Aansluitend bij een tendens uit de late jaren dertig overheerste tot midden jaren vijftig een traditionele, landelijke vormgeving die degelijkheid en betrouwbaarheid moest uitstralen (zichtbaar baksteenmetselwerk met natuursteen, hellende daken met pannen, klassieke vensters en een monumentale detaillering, bijvoorbeeld van schoorstenen). Achter dit traditionele uiterlijk schuilt echter vaak een verrassend moderne constructie van beton en stalen dakspanten. Hij lijst hiervan 16 voorbeelden op in Vlaanderen waaronder de stations van Aarschot (1948) en Knokke (1956).
2. Een kleinere groep stations (vier in Vlaanderen) is opgetrokken in een uitgesproken speels modernisme (expostijl) en dateert uit de periode 1955-1970. Voorbeelden hiervan zijn de stations van Ieper (1961-1962) en Torhout (1961-1963).
3. In dezelfde periode worden in Vlaanderen een negental grotere stations opgetrokken in een meer functioneel en geïndustrialiseerd modernisme. Deze gebouwen worden gekenmerkt door een meer repetitieve constructie, soms met decoratieve elementen in expostijl zoals een inkomluifel. Voorbeelden zijn de stations van Mechelen (1958-1959, gesloopt in 2022) en Hasselt (1964-1965).
4. In de jaren 1970-1980 ten slotte worden er heel veel stations gebouwd (37 in Vlaanderen) maar in een heel bescheiden, onopvallende architectuur onder invloed van

¹ Vergadering moderne bouwkunst op 17 november 2015. Bij de aanvraag in 2021 werd teruggegrepen naar deze beoordeling uit 2015: “*Het gebouw heeft zeker erfgoedwaarde als getuige van de wederopbouw van de Stad Kortrijk na de Tweede Wereldoorlog, maar het belang ervan overstijgt niet het lokale niveau. Het is een typisch overheidsgebouw uit die periode, en is niet uitzonderlijk noch vooruitstrevend te noemen.*”

² ██████████ en ██████████ 2021: Het station van Kortrijk. Uniek fiftiesspoorwegerfgoed met sloop bedreigd, *Vlaams-Nederlandse tijdschrift Erfgoed van Industrie en Techniek*, nr. 3-4, 75-83.

rationalisering, elektrificatie van het spoor en de economische crisis. Af en toe is er volgens De Bot een geslaagde architecturale benadrukking van de structuur van het gebouw, bijvoorbeeld het station van Deinze (1977-1983) met opvallende dakstructuur (parapluconcept). Heel uitzonderlijk wordt opnieuw gekozen voor een meer representatieve veruitwendiging van de verschillende functies, bijvoorbeeld in het station van Tielt (1975-1977).

Het station van Kortrijk rekent Hugo De Bot onder de derde groep (functionalisme). Hij voegt er echter aan toe dat dit gebouw eigenlijk een buitenbeentje is door een aantal archaïsche kenmerken: het beklemtonen van de hoofdingang, de concave vorm van die hoofdingang en de golvende geveldelen. Het gebouw is inderdaad **een voor Vlaanderen uniek voorbeeld van een naoorlogs stationsgebouw in modern classicisme**.

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. De stijl werd voornamelijk gehanteerd voor openbare gebouwen waarvoor men in deze periode een monumentale architectuur zocht. Het station van Kortrijk is hier een heel representatief, zij het enigszins laat voorbeeld van. Andere stationsgebouwen in deze stijl zijn de beschermde stations van Brugge (1936) en Brussel-Centraal (1936-1952). Anderzijds zijn er in het Kortrijkse stationsgebouw ook speelsere toetsen die verwijzen naar expo 58, in de eerste plaats de frisse blauwgroene kleur die nog deels bewaard is (met name de vloertegels in groenblauw, wit en grijs).

Kort samengevat: het station van Kortrijk is representatief als type (vele naoorlogse spoorwegstations) en omwille van de architectuur (monumentaal classicisme) maar zeldzaam (uniek) in de combinatie van beide.

Dat de klassieke gevelarchitectuur een bewuste keuze was en geen uiting van provincialisme blijkt al uit de **ontwerper**. Daar waar de meeste stationsgebouwen na de Tweede Wereldoorlog ontworpen zijn door werknemers van de NMBS³, was Pierre Pauwels (1913-2004), de ontwerper van het Kortrijkse stationsgebouw, toch wel een invloedrijk figuur in de architectuur van Vlaanderen in het midden van de 20^{ste} eeuw. Afkomstig van Kortrijk, studeerde hij in 1936 af als architect aan het Sint-Lucasinstituut in Gent waar hij onmiddellijk aangesteld werd tot docent (tot 1975). Al voor de Tweede Wereldoorlog realiseerde hij samen met Willem Dutoit de modernistische brandweerkazerne van Kortrijk, vlakbij het station. Zijn naoorlogs oeuvre is heel divers. Zo ontwierp hij modern classicistische gebouwen (zoals een bank en het station in Kortrijk) maar ook rationeel-functionalistische schoolgebouwen met betonskelet en prefab panelen (zoals het gebouw van de faculteit Psychologie van de Rijksuniversiteit Gent en een vleugel van het Sint-Lucasinstituut te Gent) en sociale woonwijken in baksteentraditionalisme. Hij restaureerde ook tientallen kerken en coördineerde de heropbouw van Ieper. In de inventaris bouwkundig erfgoed wordt zijn naam gelinkt aan 34 items, maar slechts één nieuwbouwproject van hem is beschermd: de brandweerkazerne van Kortrijk.

Historische waarde: wederopbouw

Een verklaring voor de eerder klassieke vormgeving van het Kortrijkse stationsgebouw is te vinden in de specifieke context, met name de wederopbouw van deze stad na de Tweede

³ Bijvoorbeeld Constant Trouvé (o.a. station van Waterschei) en Philip Tibax (o.a. station van Hasselt).

Wereldoorlog. In Vlaanderen is vanuit de erfgoedzorg de voorbije decennia terecht veel aandacht besteed aan de oorlogsvernielingen tijdens de Eerste Wereldoorlog en de daaropvolgende wederopbouw, met name in de Westhoek. Ook tijdens de Tweede Wereldoorlog werd Vlaanderen echter zwaar getroffen, in het bijzonder plaatsen die gelieerd zijn aan transport, zoals Antwerpen, Oostende, Ledeberg, Merelbeke en Kortrijk.

Tijdens de oorlog gebruikte het Duitse leger het station van Kortrijk als opslagplaats voor oorlogsmaterieel. Bovendien was het een belangrijk knooppunt van spoorverkeer naar Frankrijk. Duitse bombardementen in mei 1940 maakten in de stad een 100-tal doden maar vooral de geallieerde bombardementen in 1943-1944 zorgden voor heel wat doden (meer dan 500) en enorme schade. Dit paste in het kader van de voorbereidingen op de landing in Normandië. Het zwaarste bombardement was dat op het station op 20 juli 1944. **In totaal werden in Kortrijk meer dan 1.500 woningen verwoest en heel wat openbare gebouwen, wat haar tot één van de zwaarst getroffen steden van Vlaanderen maakt.**

De wederopbouwarchitectuur in Kortrijk was – net zoals in verschillende andere steden – vrij traditioneel met veel neobarok en neoclassicisme. Voorbeelden hiervan zijn een bankgebouw op de Grote Markt (1946) naar ontwerp van Pierre Pauwels, de Protestants Evangelische kerk (1955-1957) en het gerechtshof (1958). **Van de wederopbouw werd in Kortrijk nog niets beschermd.** En ook ruimer in Vlaanderen is dit erfgoed nog heel ontoereikend beschermd. In Oostende – een andere zwaar getroffen stad in West-Vlaanderen – werden een vijftal gebouwen beschermd (het postgebouw, het casino, de hippodroom, de Nieuwe Koninklijke Gaanderij, de Résidence Beau-site en een vuurtoren), in Leuven Het Tafelrond, de universiteitsbibliotheek en het Openbaar Entrepot, in Antwerpen het districtshuis van Merksem, en in Gent het provinciehuis. 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.

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 errond (context). De aanleg van deze wijk 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.

Andere erfgoedwaarden

Samen met de 19^{de}-eeuwse stationswijk heeft het station een **stedenbouwkundige erfgoedwaarde**.

De voor het modern classicisme karakteriserende figuratieve decoratie (bas-reliëfs in de gevel van beeldhouwer Maurits Witdouck en keramiek in de hal van Rogier Vandeweghe) draagt bij tot de **artistieke waarde**.

Als één van de oudste onderdelen van het spoorwegennetwerk van België (1838) en Europa (sinds 1843 de eerste internationale treinverbinding Brussel-Parijs) heeft deze site ook een **industriële-archeologische waarde**.

Internationale vergelijking

In andere regio's en landen zijn al heel wat naoorlogse stationsgebouwen beschermd. Zo werd in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest het Centraal Station (1936-1952) beschermd en het station van Congres (1948-1953) op de bewaarlijst ingeschreven. In Nederland omvatte de thematische bescherming van naoorlogse erfgoed (1940-1965) vijf stationsgebouwen waaronder het uiterst traditionalistische wederopbouwstation van Vlissingen (1950).⁴ Een oppervlakkige online zoektocht op de website van Historic England leverde vier beschermde (grade II) naoorlogse stationsgebouwen op.⁵

Draagvlak

Er werd in de lente van 2021 een petitie opgestart tegen de geplande sloop van het stationsgebouw met al meer dan 2.300 ondertekenaars.⁶ Op Vlaams niveau wordt de bescherming ondersteund door gespecialiseerde erfgoedverenigingen zoals de Vereniging voor industriële Archeologie en DOCOMOMO (erfgoed van de Moderne Beweging) en ook op internationaal niveau is dit al opgepikt o.a. door de Nederlandse Bond Heemschut. De recente media-aandacht (o.a. in VRT Journaal Laat op 26 februari 2023) en beschermingsaanvraag hangt zoals gezegd ook samen met de opname van het station (op 25 januari) in een shortlist (11) voor de Europese campagne 'The 7 Most Endangered', in opdracht van Europa Nostra en het European Investment Bank Institute, binnen het programma Creative Europe van de Europese Commissie. In april worden uit deze lijst van 11 de 7 meest bedreigde sites geselecteerd. Bij de andere 10 'kanshebbers' bevinden zich het domein en koninklijk museum van Mariemont in Wallonië, één site in Duitsland (aan de grens met Polen) en vooral sites uit de Balkan: Bosnië-Herzegovina, Georgië, Griekenland, Hongarije (2), Montenegro (2) en Servië. In de meeste gevallen gaat het om verregaande verwaarlozing, al dan niet doelbewust omwille van het omstreden karakter van het erfgoed.

Huidige staat

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, wat de NMBS zelf erkent ("*het gebouw heeft een zekere bouwtechnische waarde*"). De te verwachten restauratiekosten lijken dan ook beperkt en aangezien het gebouw eigendom is van de federale overheid zijn erfgoedpremies niet aan de orde.

⁴ Daarnaast Zutphen, Eindhoven, Almelo en Tilburg

⁵ Harlow, Coventry, Manchester Oxford Road en Broxbourne, alle vier uit de periode 1958-1962.

⁶https://secure.avaaz.org/community_petitions/nl/nmbs_save_the_kortrijk_railway_station_red_het_station_van_kortrijk/

Hoe concreet is de bedreiging

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

De sloopplannen van de NMBS gaan al bijna tien jaar terug en de NMBS voorziet hiervoor zelf een investering van 44 miljoen euro. Anderzijds is geen omgevingsvergunning en zelfs de officiële samenwerkingsovereenkomst tussen de Stad Kortrijk en de NMBS voor dit project is nog niet ondertekend.⁷ Ook de plannen zijn niet concreet: aanvankelijk (in 2014) was het idee om na de sloop een indrukwekkend nieuw stationsgebouw op te trekken⁸ maar omwille van financiële redenen omvatten de plannen momenteel dat alle stationsfuncties ondergebracht worden in een brede doorgang onder de sporen. Op de begane grond komen dan extra busbanen. Volgens de NMBS voldoet het huidige station niet meer qua reizigerscomfort, duurzaamheid, energiezuinigheid en toegankelijkheid (snelle verbinding trein-bus). Volgens tegenstanders van de sloop zijn er heel wat voorbeelden van geslaagde aanpassingen aan stationsgebouwen die tegemoetkomen aan die eisen en die heel wat goedkoper en duurzamer zijn dan sloop en nieuwbouw. Er wordt hierbij verwezen naar o.a. Leuven, Hasselt en Saint-Omer. Het is in elk geval zo dat het huidige stationsgebouw mogelijkheden biedt naar (gedeeltelijke) **nevenbestemming of medegebruik**, al is het maar door de ligging en goede bereikbaarheid (openbaar vervoer).

Huidige bescherming

Het station geniet als erfgoed momenteel geen enkele vorm van bescherming, ook niet als vastgesteld bouwkundig erfgoed.⁹

Conclusie

We stellen voor om het station van Kortrijk te beschermen als monument.¹⁰

Meer bepaald (en in die volgorde van prioriteit):

- Het exterieur van het stationsgebouw, zowel aan de voor- als achterzijde
- Stationshal (met bewaarde vloeren, keramisch kunstwerk...)
- Eventueel andere interieurruimtes (nog verder te onderzoeken), in het bijzonder schuilkelders tegen luchtaanvallen.
- Perrons die herkenbaar bewaard zijn met zowel representatieve elementen (zoals de oorspronkelijke houten banken waarvan de verwijdering in Brussel-Noord onlangs leidde tot controverse) als meer zeldzame erfgoedelementen zoals de wachthuisjes in expositie en de eenmansbunkertjes.

Maar niet:

- de voetgangerstunnels
- de omliggende stationswijk. Deze bewaart de 19de-eeuwse pentagonale aanleg met zichtassen op het station maar de bebouwing langs deze straten lijkt onvoldoende herkenbaar om nog een bescherming te verantwoorden.

⁷ 4/3/2023 mail Hannes Pieters

⁸ <https://www.hln.be/kortrijk/nieuwe-stationsbuurt-tegen-2026~a0139ba0/101049897/>

⁹ Enkel vastgestelde archeologische zone "Historische stadskern van Kortrijk".

¹⁰ Unaniem goedgekeurd op het waarderingsoverleg van het Team Bouwkundig Erfgoed op 9 maart 2023.