

SPOORLAB

Nicola Stevens & Ellen Tielemans
Herbestemming Station Kortrijk

INHOUD

INTRO 3

ANALYSE 4

Wederopbouw en ondernemingszin 4

Ligging station in de stad 4

SPOORLAB 5

Nieuw masterplan 5

Identiteit van de stad Kortrijk 5

Visie Spoorlab 5

Connectie Omgeving 6

ERFGOEDVISIE 7

Behoud door ontwikkeling, ontwikkeling door behoud - algemene principes 7

Architecturale kwaliteiten en interventiefilosofie 8

Architecturale kwaliteiten - Neoclassicisme 8

Interventiefilosofie - Neoclassicisme 8

Architecturale kwaliteiten - modernistische constructie 10

Interventiefilosofie - modernistische constructie 10

Interventiefilosofie - samenvatting 12

SPOORLAB - INGREPEN 14

Het station open en levensvatbaar maken 14

Het station verbinden met het stationsplein 20

Het station toegankelijk maken 22

Het station als mobiliteitspunt 22

INTRO

Als twee studenten Erfgoedstudies, en alumni Architectuur te midden van hun masterthesis rond industrieel- en spoorwegerfgoed wilden we ons graag betrekken bij het vormgeven van een nieuwe toekomst voor het station van Kortrijk. Met het plan van sloop ziet deze er niet rooskleurig uit.

Met juiste intenties rond heropleving en toegankelijkheid ontwierp NMBS een nieuw masterplan voor de stationsomgeving. Hierbij hebben ze echter één doorslaggevende factor over het hoofd gezien. Erfgoed.

Zorgvuldige omgang met ons patrimonium levert een enorme bijdrage aan de identiteitsvorming van de stad en de bevordering van duurzaamheid. Het is een actieve deelnemer in de gemeenschapsvorming van stedelingen. Station Kortrijk is naar onze mening een enorm kostbare speler in het vormgeven van de stad voor heden en toekomst. Ze heeft een enorm potentieel dat mits Design Thinking¹ opnieuw omgetoverd kan worden tot een waardevolle plek voor Kortrijk.

We voelen sterk aan dat het station slachtoffer is van een ondoordacht future faking denkproces in het nieuw masterplan. Desondanks willen we niet de rol van beschuldiger opnemen maar meer als bemiddelaar. We proberen compromissen te vinden met het masterplan waar beide partijen tevreden uit kunnen komen.



¹ Unknown, "Projectplan Culturele Hoofdstad 2030 - Uitbouw Werking BK6."

ANALYSE

Waarom is het gebouw waardevol? Is het überhaupt wel waardevol?

Waarom moeten we het bewaren? Of zijn we juist beter af met het te slopen?

Om deze vragen te kunnen beantwoorden, gaan we ons eerst verdiepen in zijn geschiedenis, context, waarden en kwaliteiten. Elke herbestemming begint namelijk met een gebouw te begrijpen en door er naar te luisteren.

Wederopbouw en ondernemingszin

Kortrijk was tijdens de 19de eeuw en begin 20ste eeuw het belangrijkste handelsknooppunt van vlas in Vlaanderen. De stad dankt zijn geschiedenis en identiteit van ondernemingszin aan de productie en het verkopen van vlas. Na de tweede wereldoorlog begon deze industrie ineen te vallen door tal van redenen. Toch vonden de Kortrijkzanen een manier om hun bedrijven aan te passen of te herbestemmen. Hun adaptief vermogen werd hierdoor getest en kwam naar boven waardoor ze op dit moment nog altijd als een hardwerkend volk vol ondernemingszin worden gezien.

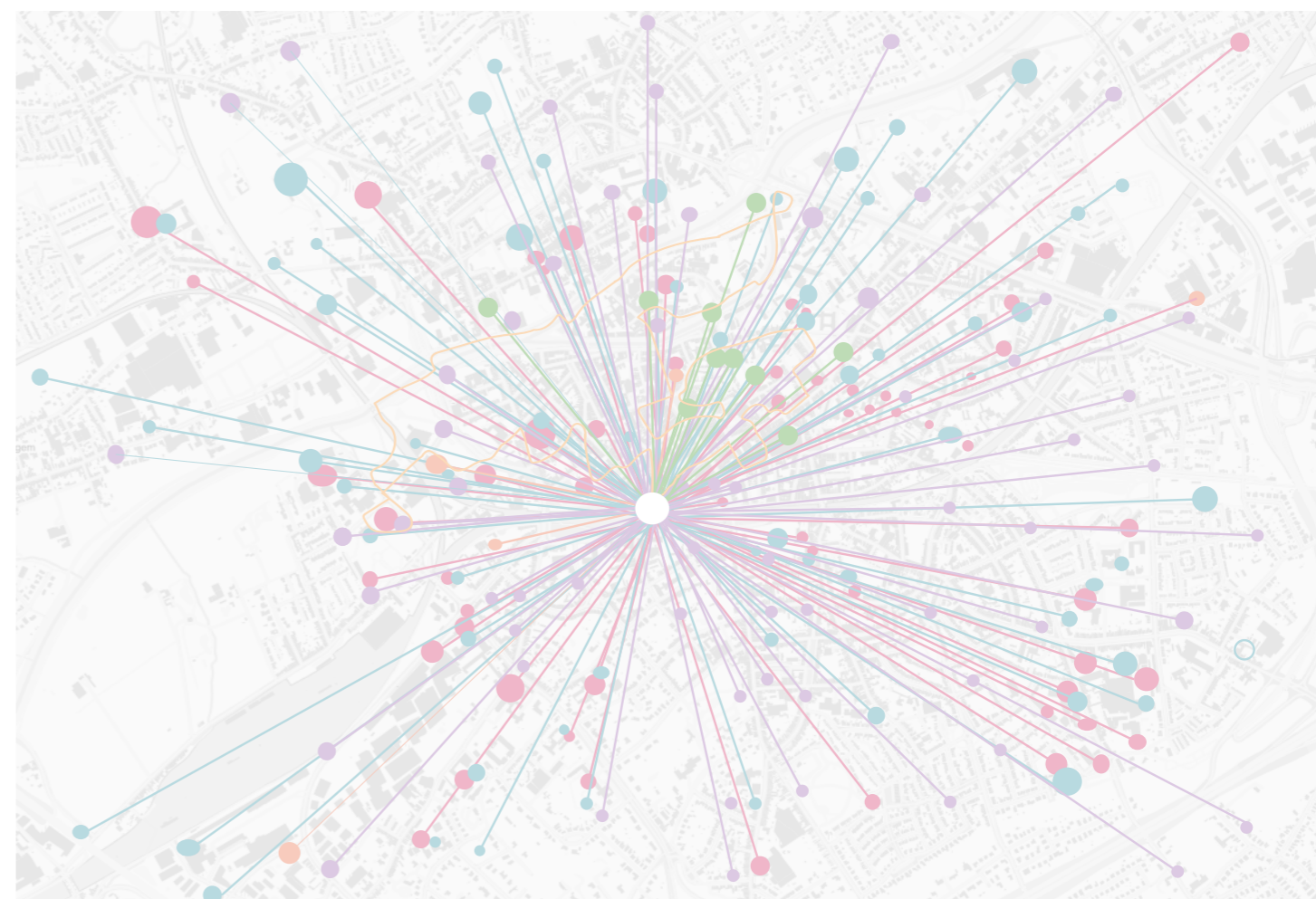
In diezelfde periode werd ook het huidig heropbouwstation gebouwd. Symbool van een ondernemende stad, veerkrachtig terug opstaand na een rampzalige periode vol verval en bombardementen. Het station, net zoals tal van andere gebouwen in Kortrijk, werd tijdens deze periode heropgebouwd in modern classicistische stijl. De architect Pierre Pauwels heeft ook tal van andere belangrijke gebouwen in Kortrijk ontworpen, waaronder de voorafgaande brandweerkazerne die nu als deelfabriek een enorm toonaangevende herbestemming heeft gekregen. Het station is één van de weinige Belgische stationsgebouwen in heropbouwarchitectuur post WOII. Dit maakt het gebouw met zijn stijlvorming heel uniek.

Ligging station in de stad

Het huidige station heeft de inplanting en compositie overgenomen van zijn voorloper. De straten wijzen naar het stationsplein toe. Het weerspiegelt de relatie tussen station en omgeving, die één van de oudste stationswijken in Vlaanderen vormt. Het centrum van de stad ligt op vijf minuten wandelafstand van het station, wat het een heel strategische plek maakt voor de stad.

Het station is een aanknopingspunt voor bus, trein en fiets en krijgt daarbij een essentiële mobiliteitsrol in de toegankelijkheid naar de stad, omgeving en omliggende steden toe.

Zijn centrale ligging tussen de diverse functies van Kortrijk geeft het station een enorm potentieel als ankerpunt voor tal van activiteiten en functies.



- ONDERWIJS
- BUSSINES CENTRA
- TOP TIEN KORTRIJK
- SPORT
- CREATIEF NETWERK
- CREATIVE CITY TOUR

Station Kortrijk als centrum van activiteiten

SPOORLAB

Nieuw masterplan

Het nieuwe stationsproject dat door NMBS en de stad wordt voorgesteld excludeert het huidige station volledig in hun verhaal. Net zoals in Luik, Bergen en Mechelen komt er een megalomane luifel in de plaats dat als prestigeproject voor de stad moet dienen. Door dit te doen slaan ze de bal volledig mis en verhinderen ze juist wat ze willen realiseren, Kortrijk op de kaart zetten als culturele hoofdstad.¹

¹ "Kortrijk Durft Dromen | Culturele Hoofdstad Kortrijk 2030."

Identiteit van de stad Kortrijk

Zoals we eerder al aangaven heeft Kortrijk een identiteit van ondernemen, creativiteit en design, vooral te danken aan zijn industriële verleden. De stad maakt deel uit van UNESCO Creative Cities of design¹ en vormt hiermee een netwerk met andere creatieve steden over heel de wereld. Verder stelt Kortrijk zich ook kandidaat om culturele hoofdstad in 2030 te worden. In Kortrijk zelf wordt er via Designregio Kortrijk² een netwerk gevormd om ondernemende en creatieve talenten samen te brengen.

Station Kortrijk kan dit versterken door ook een plek van design, creativiteit en ondernemen te worden. Als mobiliteitsknooppunt biedt het station een perfecte ontmoetingsplaats tussen deze disciplines waarbij het promoten hiervan verder bouwt op de identiteit van de stad. De sloop van het station zou tegen alle principes van een culturele stad ingaan, en al zeker die van de creative cities of design. Waar het huidige masterplan deze waarden tegenspreekt, zien we station Kortrijk als een katalysator voor het promoten van de waarden van stad Kortrijk.

¹ "Creative Cities | Creative Cities Network."

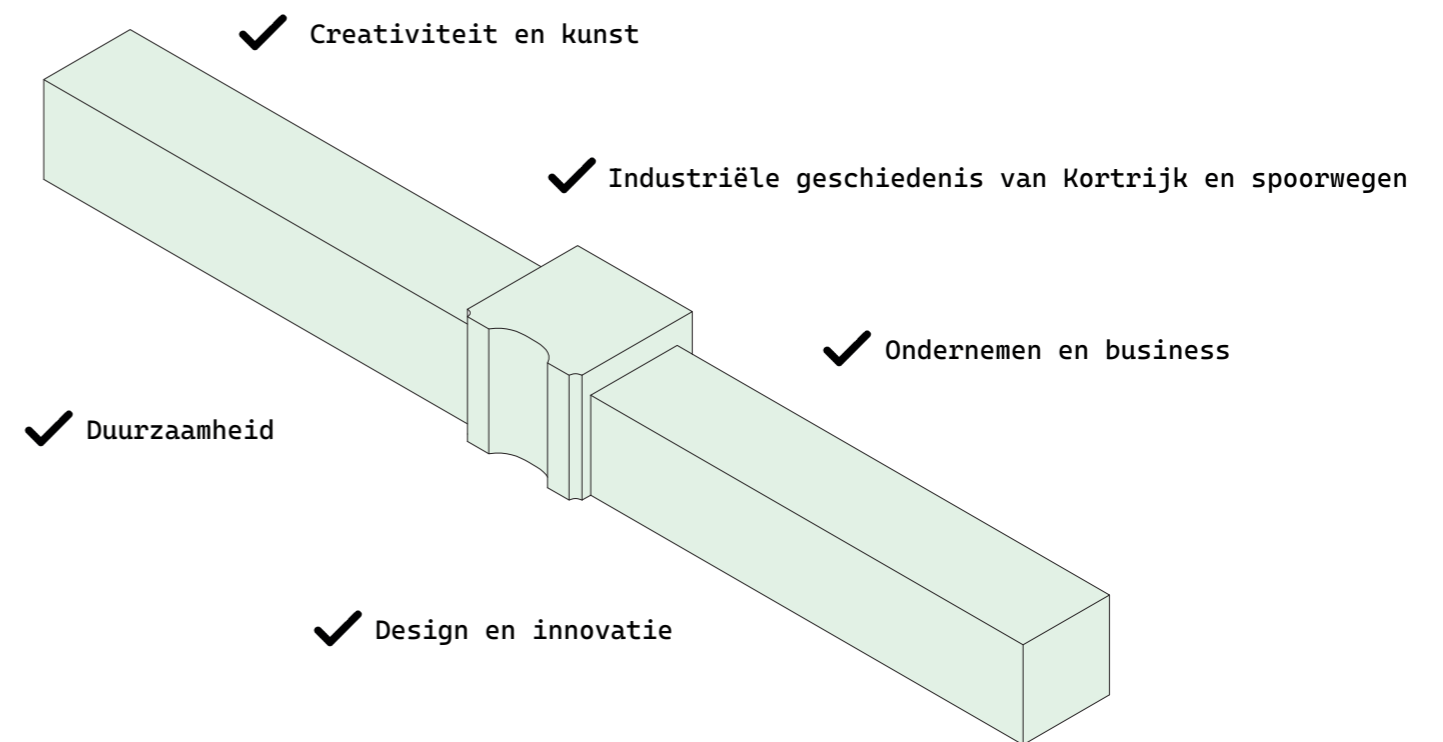
² Designregio Kortrijk, "Over Designregio Kortrijk."

Visie Spoorlab

We stellen een station voor als plek waar allerlei functies zich kunnen thuisvoelen met creëren, leren, connecteren en ondernemen als centraal gegeven. De volgende thema's zijn volgens ons belangrijk om samen te brengen en te koppelen in het station:

- + Creativiteit en kunst
- + Design en innovatie
- + Ondernemen en business
- + Duurzaamheid

Het station wordt een "HUB" die deze thema's huisvest en waar mensen, zowel inwoners van de stad Kortrijk als bezoekers van de stad, zich kunnen vermengen. We noemen het project "Spoorlab" verwijzend naar treinsporen die je naar eender welke bestemming kan brengen om een nieuw avontuur aan te gaan en lab als broeiplaats voor het ontplooiën van experimentele ideeën en ondernemingen.

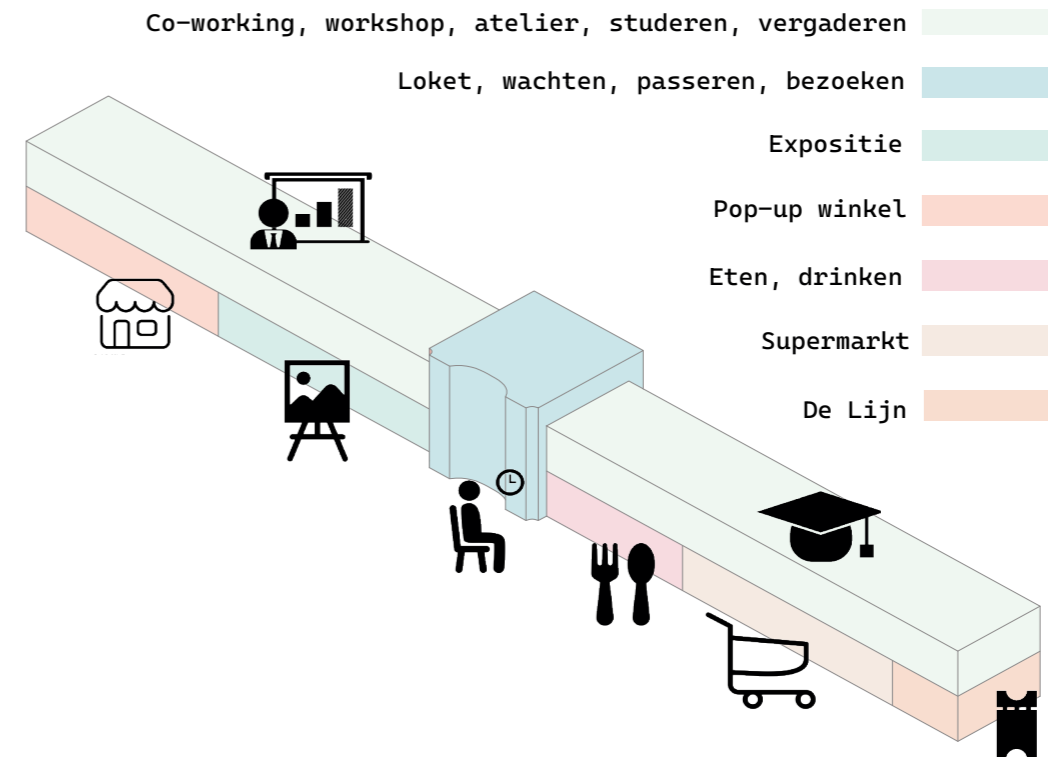


Belangrijke thema's in het toekomstig station

Concreet gaan we functies zichtbaar op het rechterbeeld onderbrengen in het gebouw. Naast voorzieningen die te maken hebben met de waarden en identiteit van Kortrijk, brengen we ook een aantal basisvoorzieningen in het gebouw onder die een mobiliteitsknooppunt volgens ons nog altijd goed kan gebruiken (balie, lijnwinkel, fietsenmaker,...).

Belangrijk is ook dat de ruimtes maximaal benut kunnen worden doorheen de dag. Dit doen we door het gebouw en de gebruikers zelf de ruimtes te laten invullen. Wij geven uitsluitend de mogelijkheid tot huisvesting en op termijn zal de invulling in de ruimtes zichzelf wel uitwijzen.

Het is niet onze intentie om alle ruimtes op voorhand te bepalen en in te vullen maar om juist ruimtes te bieden die verschillende gebruikers en diensten kunnen huisvesten in heden en toekomst. Functies en gebruikers veranderen nu eenmaal. Een gebouw vrijwaren van sloop betekent niet herbestemmen voor nieuw gebruik, maar het gebouw adaptief laten openstellen voor verschillende vormen van gebruik. De grootste reden voor verwaarlozing van erfgoed begint namelijk bij gebouwen die hun functie verliezen en geen andere vormen van gebruik toelaten.



Nieuwe functies in het station

Connectie Omgeving

Momenteel is er geen relatie tussen het station en het stationsplein. Auto- en busverkeer zorgt voor een scheiding tussen beide partijen. Terwijl er altijd al straatverkeer is geweest, was de straat vroeger een bindmiddel tussen gebruiker en station. Een kiss & ride waar mensen hun geliefden konden ontmoeten, nog even een sigaar opsteken vooraleer te vertrekken. Nu is dit enkel een transportweg waarbij een zebepad als enige de beide partijen weerhoudt van los te scheuren van elkaar. Hier moet dringend verandering in komen.

In ons project willen we deze verbinding herstellen door de gevel te gaan activeren. Het stationsplein laten heropleven door de gevel uitnodigend te maken en het plein vrijheid voor activiteiten bieden. Beide partijen naar menselijke schaal brengen en interactieve momenten onder elkaar promoten. Men moet hier terug graag willen vertoeven.



Connectie station en stationsplein jaren 60



Connectie station en stationsplein 2024

ERFGOEDVISIE

Behoud door ontwikkeling, ontwikkeling door behoud - algemene principes

1. Enerzijds kan het gebouw volgens ons enkel bewaard worden als we de site levensvatbaar maken en functies in het gebouw kunnen inbrengen die het gebouw en de omgeving tot zijn recht doen komen, anderzijds geloven we dat de stationsbuurt enkel een waardevolle invulling en betekenis kan krijgen als het huidig stationsgebouw bewaard wordt om zo de connectie met de identiteit van Kortrijk niet te verliezen. Beiden werken elkaar in de hand en versterken elkaar. Het gebouw op een correcte manier herbestemmen kan enkel als we de erfgoedwaarden en architecturale kwaliteiten naar voren brengen.

2. Vervolgens vinden we dat er dynamisch moet omgegaan worden met het gebouw. Architecturale kwaliteiten terugbrengen door bepaalde ingrepen uit het verleden, niet origineel aan het gebouw terug te veranderen en kwaliteiten toevoegen door gerichte ingrepen en renovaties uit te voeren. We zien het gebouw niet als een statisch gebouw, het moet verandering en ontwikkeling kunnen toelaten om behouden te kunnen worden.

3. Een ruimte mag niet invasief veranderd worden door een bepaalde functie die we er aan toekennen. Ingrepen worden gedaan niet voor een specifieke functie die we geven aan een ruimte, maar om de kwaliteiten van de ruimte zelf te verbeteren. Het moet dan ook mogelijk zijn dat er na een aantal jaar een nieuwe functie kan inhuizen aangezien noden in een stad of van een gebouw snel veranderen.

Architecturale kwaliteiten en interventiefilosofie

Architecturale kwaliteiten - Neoclassicisme

Het gebouw is ontworpen en gebouwd in modern classicistische stijl met speelse verwijzingen naar de expostijl. Dit wil zeggen dat het gebouw een klassiek uitzicht combineert met functionele planindeling en moderne constructietechnieken. Er vormt zich een discussie tussen neoclassicisme en hedendaagse elementen.

Maar waar vinden we deze exact terug? In hoeverre is dit waardevol- of loos?

Wat willen we hiervan behouden? Moeten we überhaupt elementen hiervan behouden?

Het neoclassicisme komt simpel gezegd terug in het uiterlijk. Een monumentaal uitzicht waargenomen door de bezoeker met de bedoeling om te impressioneren. Een grootse symmetrische drie-eenheidsprincipe afkomstig vanuit de renaissance geeft het station zijn aanzienlijke vorm. Het centraal gedeelte versterkt zijn statuur met concave vormen en laat zichzelf opmerken door boven en voor de vleugels uit te schieten. Dit tezamen met de inkom die tot boven afgewerkt is met natuurstenen kroonlijsten. Het koppelt zichzelf af van de onderdanige twee vleugels die zich verhouden in een constant ritme verspreid over de gehele lengte van het stationsplein.

De hiërarchie van de klassieke drie-eenheid komt tot stand door de stricte ritmiek en kleinere verhoudingen van de twee vleugels. We zien een sterk horizontaal baksteenverband gekoppeld met een verticale continuïteit aan pilaren en raamframes. Deze raamframes zijn zoals de inkom klassiek afgewerkt met rechthoekige raamlijsten en met de hand gekapte raamstijlen uit natuursteen.

Interventiefilosofie - Neoclassicisme

Deze doordachte elementen zijn onmisbaar in het uitzicht dat het gebouw zo aanzienlijk maakt. Verwaarloos één van deze elementen en je verminkt het gebouw gedurende het proces. Een goed voorbeeld is hoe de NMBS banner op de centrale inkom het uitzicht van het gebouw aanzienlijk verstoort.

Deze stijl, los van haar invloed op de wederopbouwarchitectuur post WOII, is enorm opmerkelijk wegens haar opmerkelijk architecturaal denkproces om het station in de kijker te zetten.

We nemen hierbij dus een sterk standpunt in dat alle mogelijke ingrepen het monumentale uitzicht niet mogen belemmeren.



Banner aan de voorgevel



Voorgevel station zonder verstoring

Architecturale kwaliteiten - modernistische constructie

De modernistische verwijzingen spelen zich af in de constructie van het gebouw. Aangezien enkel de centrale hal van gebouw toegankelijk is voor publiek, zijn de verwijzingen in de vleugels speculaties, voortgekomen uit de beschikbare plannen en snedes van de jaren '50 en '70.

De centrale hal wordt gekenmerkt door een opmerkelijk transparante kolomstructuur uit beton. De ervaring van de hal wordt versterkt met verfijnde betegeling en kleurrijke accenten. Een knipoog naar het publiek omtrent de nieuwe constructietechnieken die de wederopbouwarchitectuur aanreikt. Kleine winkeltjes omgaven de hal en bliezen er leven in.

Wat enorm opmerkelijk is daarentegen, is hoe NMBS erin geslaagd is om over de jaren heen deze elementen te volledig te verdoezelen tot een monotone doos. De betegeling is weg, kleurrijke tinten vervaagd in kil grijs, structuur verborgen achter een vals plafond, loket afgesloten, winkeltjes gesloten, automaten en reclameworden nemen over,... Enkel de betegelde vloer heeft het overleefd.

De vleugelstructuur bestaat uit een constructieve mengelmoes waarbij de functies de structuur sterk dicteren. De ene ruimte bestaat uit dragende muren, de andere uit balken en kolommen, veel variatie op basis van de functie die de ruimte ging krijgen. De gelijkvloers is dubbelhoog tegenover de eerste verdieping.

Er is weinig aanwezigheid van een structureel grid, maar eerder veel spontane variëteit. De structuur is niet conform met het pilarengrid van de voorgevel. De ramen in de achtergevel op het eerste verdiep zijn niet ritmisch zoals de voorgevel maar zijn geplaatst conform met de ruimtes binnenin. Alles achter de voorgevel en voorbij de centrale hal wordt simpel gezegd gekenmerkt door functie en economische besparing.

Opmerkelijk aan de structuur is wel, omdat deze opgetrokken is vanuit een functiegegeven, weerspiegelt deze tot de dag van vandaag de toenmalige functies in het station van de jaren '50, tenzij waar aanpassingen gemaakt zouden zijn. Geen architecturaal-technische waarde, wel een mogelijke immateriële waarde.

Interventiefilosofie - modernistische constructie

De bedoeling is 'to return to the source' en deze verborgen elementen terug in de kijker te zetten zoals voordien. We lichten de centrale hal terug op door de structuur plus kleurpallet terug bloot te leggen en de hal te herintroduceren aan interactieve momenten. Dit doen we verder door de aangrenzende ruimtes van de vleugels open te trekken naar de hal toe voor actieve functies met als doel openheid en interactie te promoten.

Het hedendaagse dogma bij architecten is dat een flexibele structuur een ruimtelijke continuïteit moet hebben, om dan alle articulaties tussen ruimtes te verwijderen. Een configuratie aan verschillende type ruimtes, gezien als de boeman tegenover de sacrale overkoepelende structuur die alle type functies kan huisvesten.

Je zou daarmee kunnen zeggen dat het hele station moet gestript worden van zijn muren en enkel als casco kan dienen voor een herbestemming. Verder van de waarheid kan je echter niet zitten. Terwijl afwijkingen in structuur en ruimteconfiguratie als een nadeel worden gezien, brengt deze complexiteit juist verschillende kwaliteiten met zich mee.

Afwijkingen in een structuur genereren namelijk restruimtes, uitzonderingen die afbreken van het geheel. Deze kunnen soms ongemakkelijk zijn. Een hoek zonder functie of een ruimte te klein om te benutten.

Maar wat dit vooral zijn, zijn verschillende momenten met eigen kenmerken die autonoom kunnen ontplooiën. Een verscheidenheid die spanning en levendigheid brengt in de structuur, eigen plekjes waar mensen kunnen terugtrekken, plekjes met een eigen karakter. Het station zit hier vol mee.

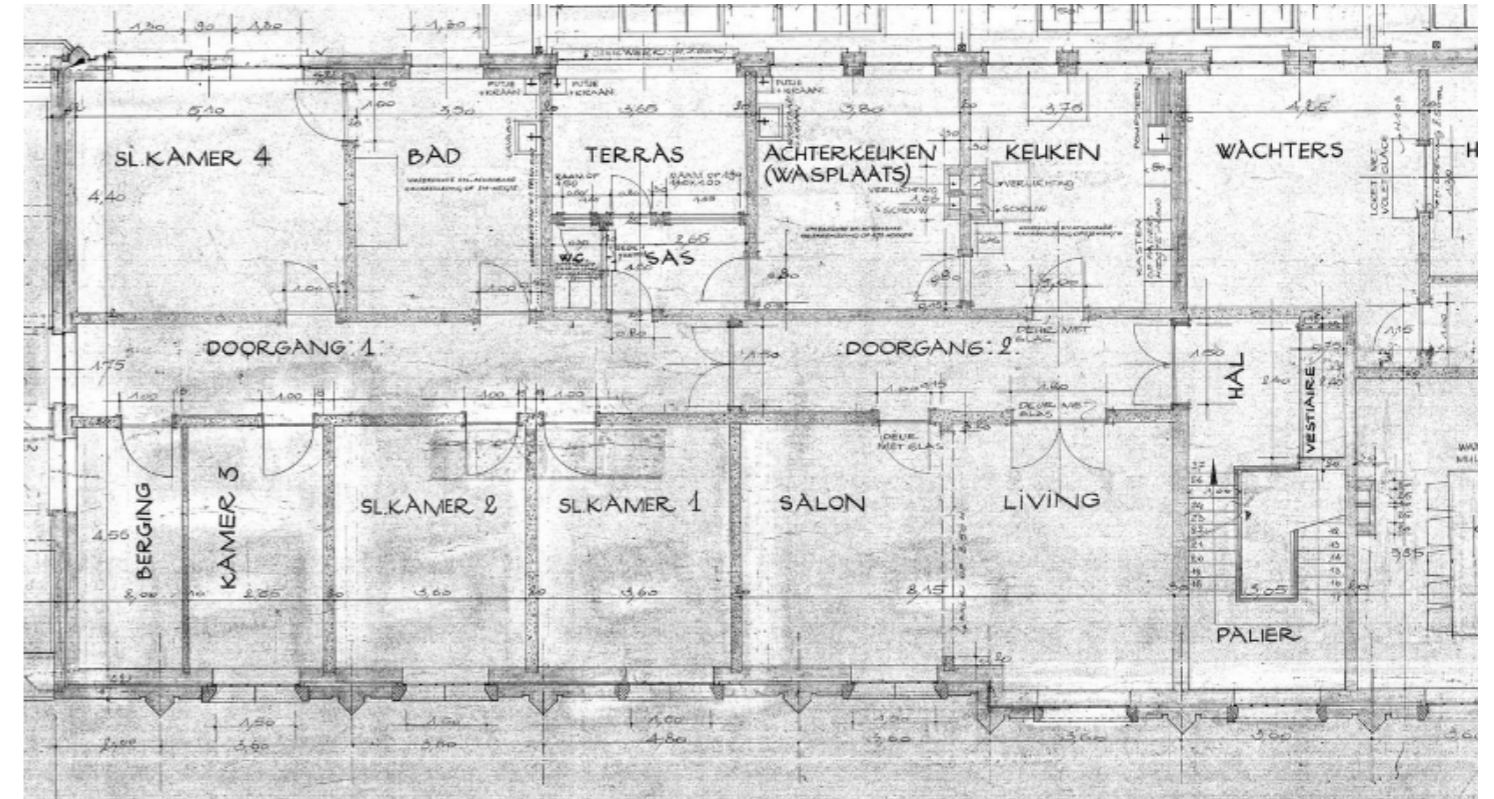
We omarmen deze structurele mengelmoes. We maken optimaal gebruik van de variëteit in structuur om deze restruimtes te laten ontplooiën tot kleine momenten. Plekjes waar men zich even kan terugtrekken van de menigte. Waar nodig doen we enkele chirurgische ingrepen om de kwaliteiten van de ruimtes maximaal te benutten.



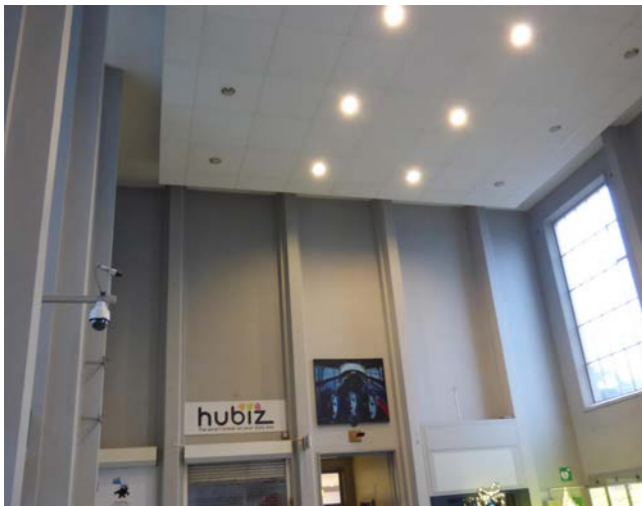
Interieur in de jaren 50



Interieur in de jaren 50



Structuur ontworpen naargelang de functie van de ruimtes



Interieur 2024



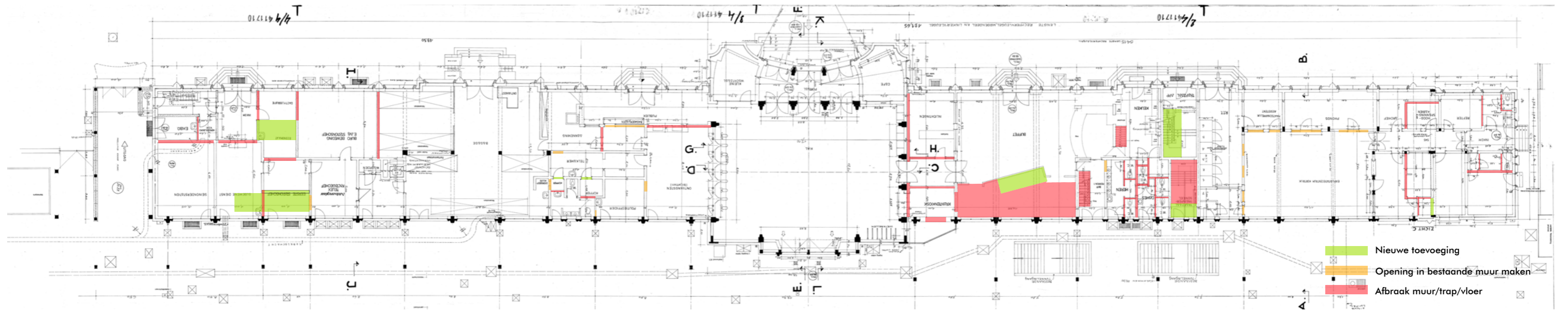
Interieur 2024

Interventiefilosofie - samenvatting

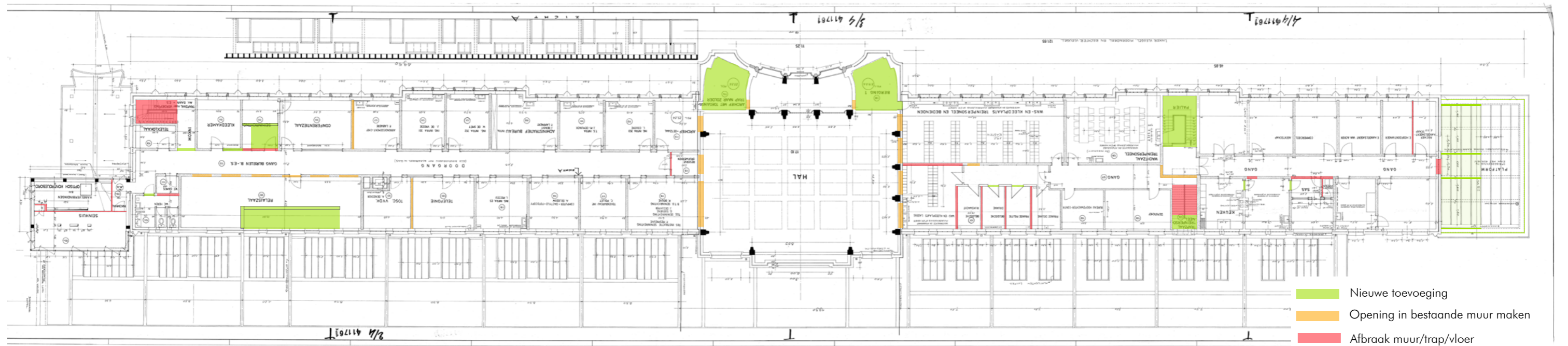
Om kort samen te vatten willen we dus ten eerste met de gevels meer behoudend tewerk gaan en het klassieke uitzicht bewaren en ten tweede willen we bij de functionele, variabele structuur de kwaliteit eruit halen die voor handen is door sporadische ingrepen te doen die de bestaande ruimtes versterken.

Onze exacte ingrepen worden in een volgend hoofdstuk uitgelegd. Wel moet de opmerking gemaakt worden dat we niet alle huidige elementen met zekerheid van het gebouw kennen, dus doen we ingrepen met een zekere voorzichtigheid.

Algemeen vinden we dat er geluisterd moet worden naar het gebouw. We willen geen onnodige afbraak of interventies doen. Hier ligt volgens ons ook de essentie van duurzaamheid. Een levendige plek creëren voor heden en toekomstige generaties met wat voor handen ligt, niet zomaar een gebouw gaan compenseren met vergroening en technische snufjes. Op volgende pagina zien we twee plannen die aanduiden waar en hoeveel ingrepen er gedaan worden.



Ingrenen gelijkvloers



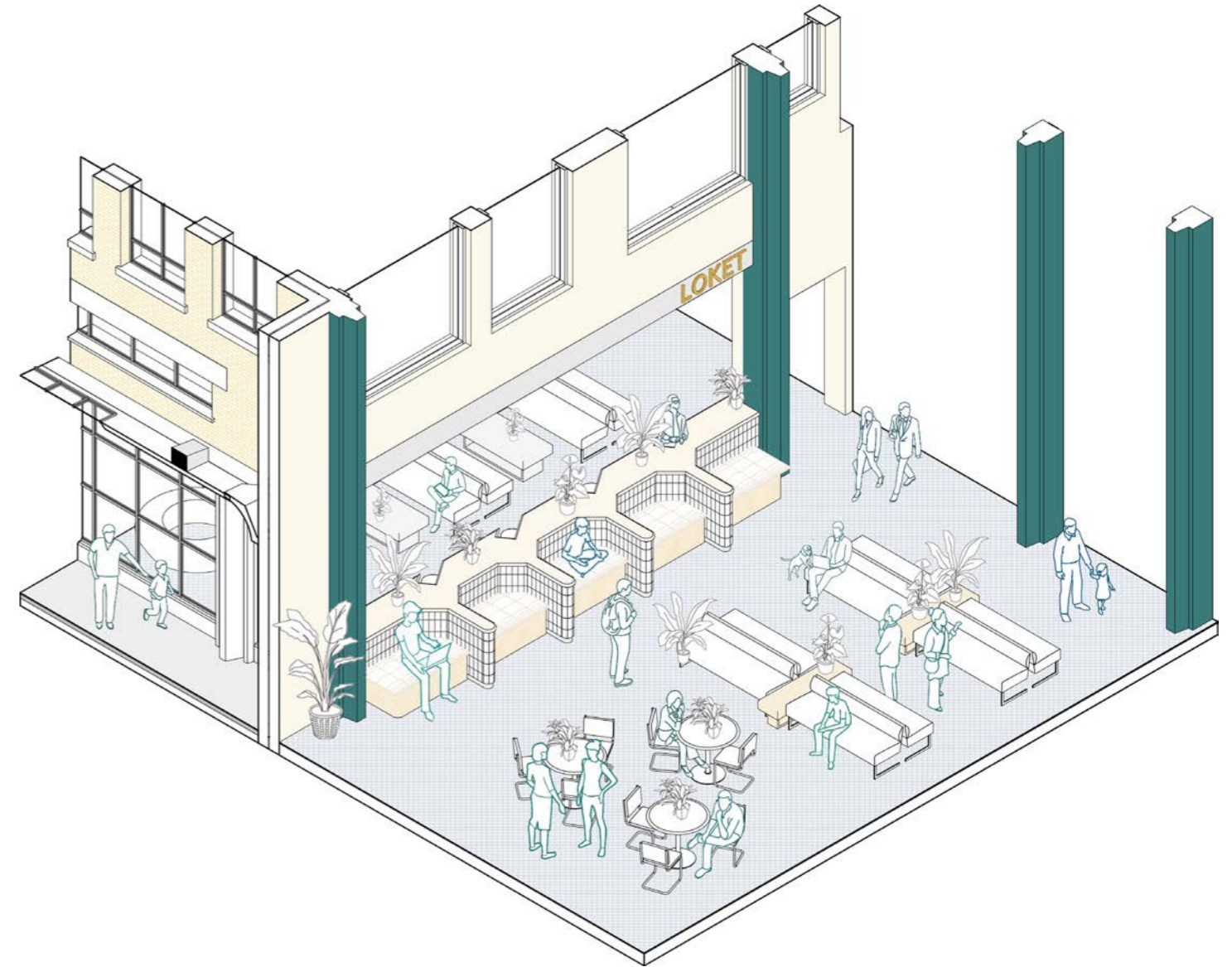
Ingrenen eerste verdiep

SPOORLAB - INGREPEN

Het station open en levensvatbaar maken

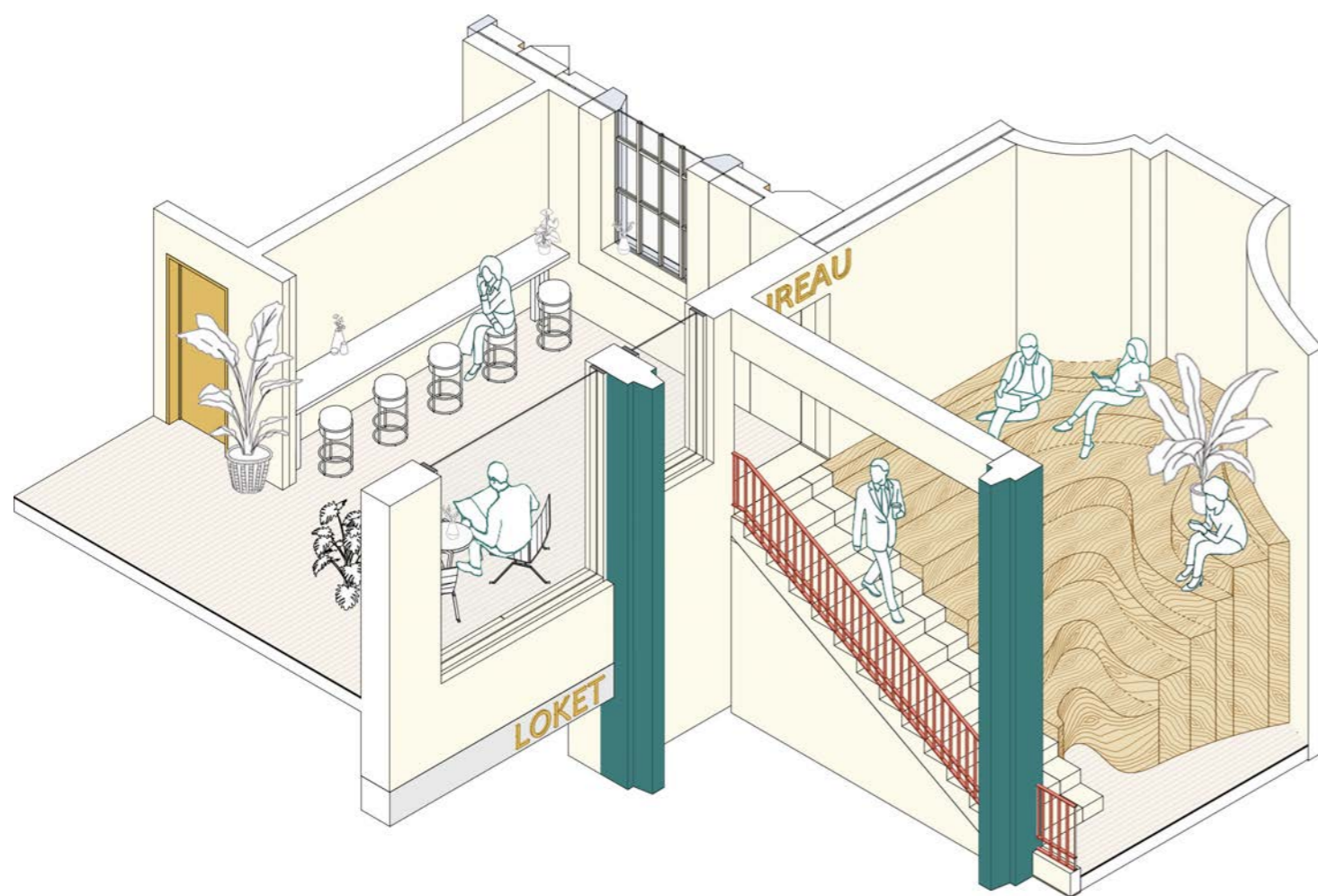
Zoals eerder vermeld willen we werken met wat voor handen is. Geen onnodige grote ingrepen doen, maar wel chirurgisch en sporadisch te werk gaan. Belangrijke punten zijn openheid naar het plein toe, een visuele connectie met het perron, openheid en transparantie tussen de grote hal en aanliggende ruimtes en het gebouw door zijn nieuwe functies terug levensvatbaar maken.

Eerst en vooral voorzien we op de gelijkvloers in de rechtereuleugel nog een aantal dienstfuncties voor het station zelf, we denken immers dat deze nog steeds nodig zijn. Een lijnwinkel wordt aan de zijkant van het gebouw voorzien dicht bij het station van de bussen zelf. We voorzien nog één bemand loket. Op dit moment wordt nog één loket gebruikt in het station en dit blijkt genoeg. Deze plaatsen we niet op de plaats van de huidige loketten, maar in een zijruimte naast de ingang. De structuur van de originele loketten willen we wel behouden en gebruiken als zit/wacht/eetruimte aangezien dit refereert naar een belangrijke functie van het station. Moest het in de toekomst blijken dat toch meer loketten nodig zijn, kan deze structuur weer opnieuw ingezet worden. Hier vlak naast voorzien we een Panos en een kleine supermarkt, deze kunnen zowel nuttig zijn voor reizende bezoekers als voor bezoekers van het gebouw. De verbinding met het eerste verdiep (lift en trap) voorzien we wel op een nieuwe plek, aangezien deze breed genoeg moet zijn voor de toekomstige bezetting.



Bewaren van structuur loketten in de hal als zitelement

De grote hal zelf willen we open laten en geen specifieke andere functie geven, aangezien we deze plek als doorgangspolek of ontmoetingsplek voor reizigers zien. Wel wordt er op strategische plekken zitruimte voorzien. Naar zowel de linker als rechtervleugel maken we de hal open om visuele interacties te stimuleren en een transparanter gevoel doorheen het gebouw te creëren. Dit gebeurt vooral door latere toevoegingen weg te halen, wat volgens ons juist de originele kwaliteiten naar boven zal halen.

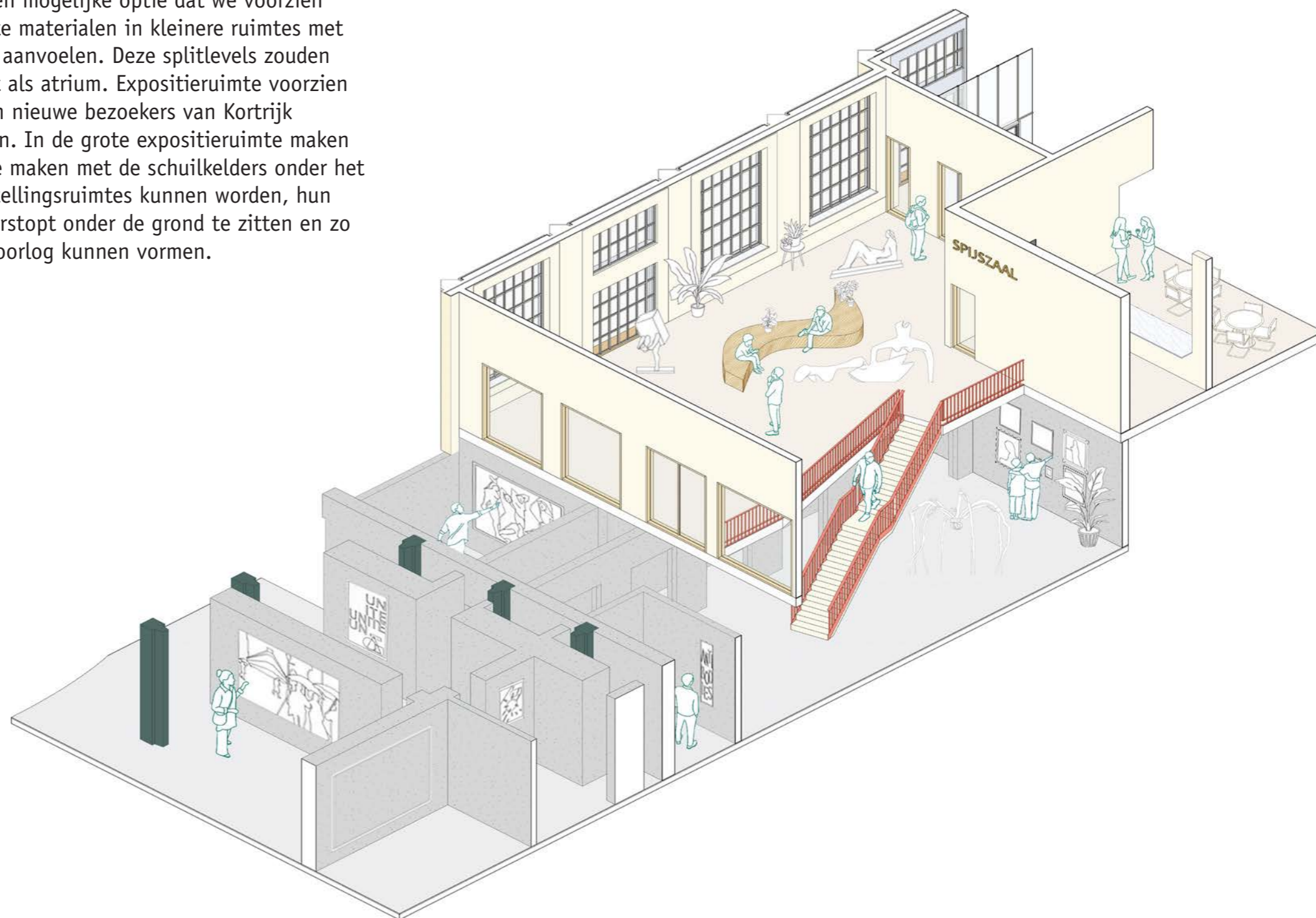


Hal opngemaakt naar eerste verdiep toe

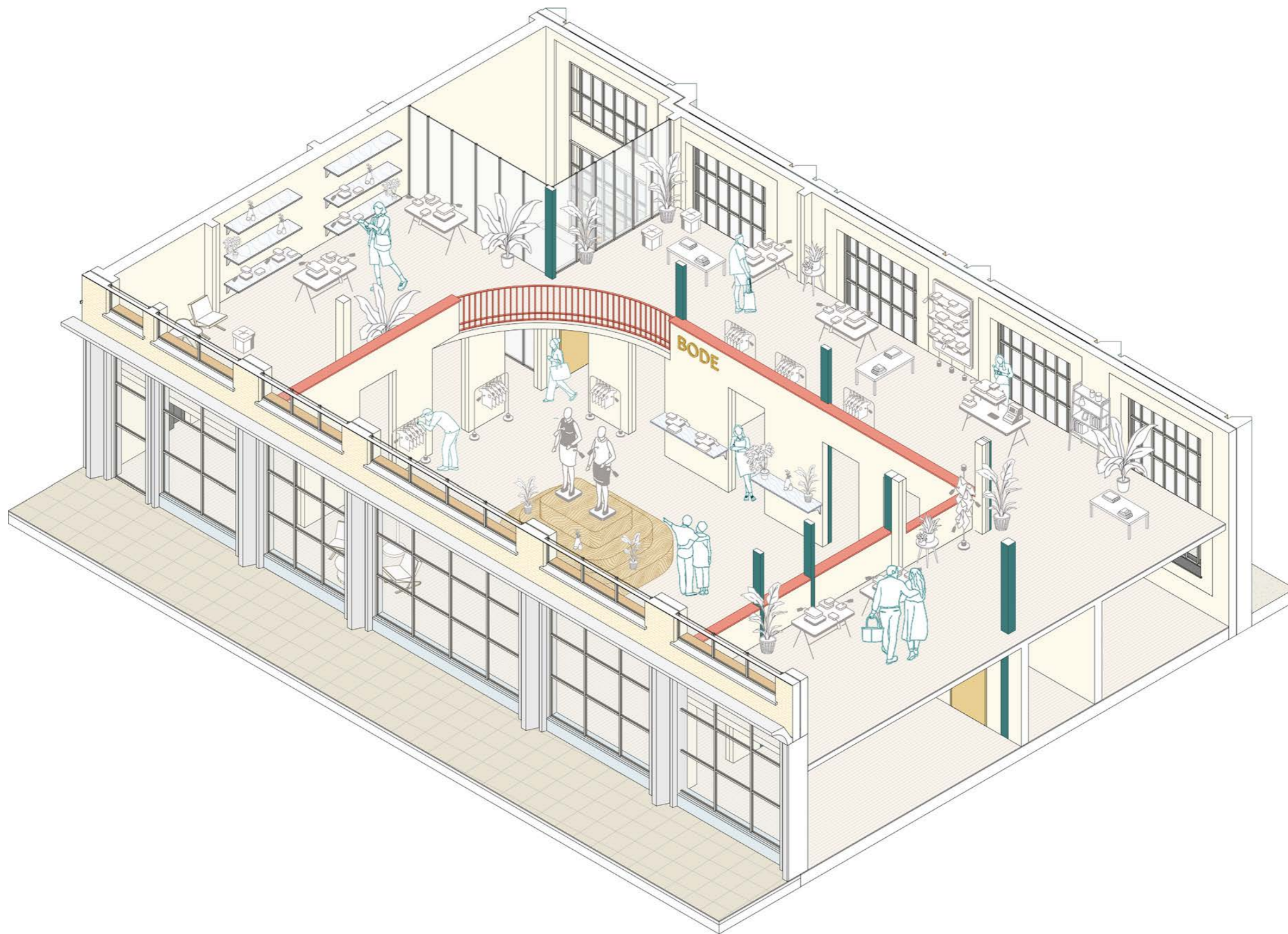


Hal opengemaakt naar eerste verdiep toe

Vervolgens verhuizen we naar de linkervleugel van het gelijkvloers. Dit gedeelte zien we als de vertegenwoordiger en "uitstalraam" van ondernemend en creatief talent in Kortrijk. We voorzien hier plek voor exposities en pop-upwinkels waar producten, kunst, ideeën, etc. kunnen tentoongesteld en eventueel verkocht kunnen worden. Een mogelijke optie dat we voorzien voor de pop-upruimtes zijn reversibele splitlevels in lichte materialen in kleinere ruimtes met een plafond op 5 meter hoogte, die uit proportie zouden aanvoelen. Deze splitlevels zouden in verbinding staan met een grote ruimte die dienst doet als atrium. Expositieruimte voorzien we aan de kant van de grote hal, dit kan treinreizigers en nieuwe bezoekers van Kortrijk aansporen om een kijkje te nemen naar creatieve talenten. In de grote expositieruimte maken we een opening naar de kelder toe, om een verbinding te maken met de schuilkelders onder het gebouw. Deze ruimtes zouden ook interessante tentoonstellingsruimtes kunnen worden, hun waarde op deze manier aan het publiek te tonen i.p.v. verstopt onder de grond te zitten en zo een link met de wederopbouwperiode van Kortrijk na de oorlog kunnen vormen.

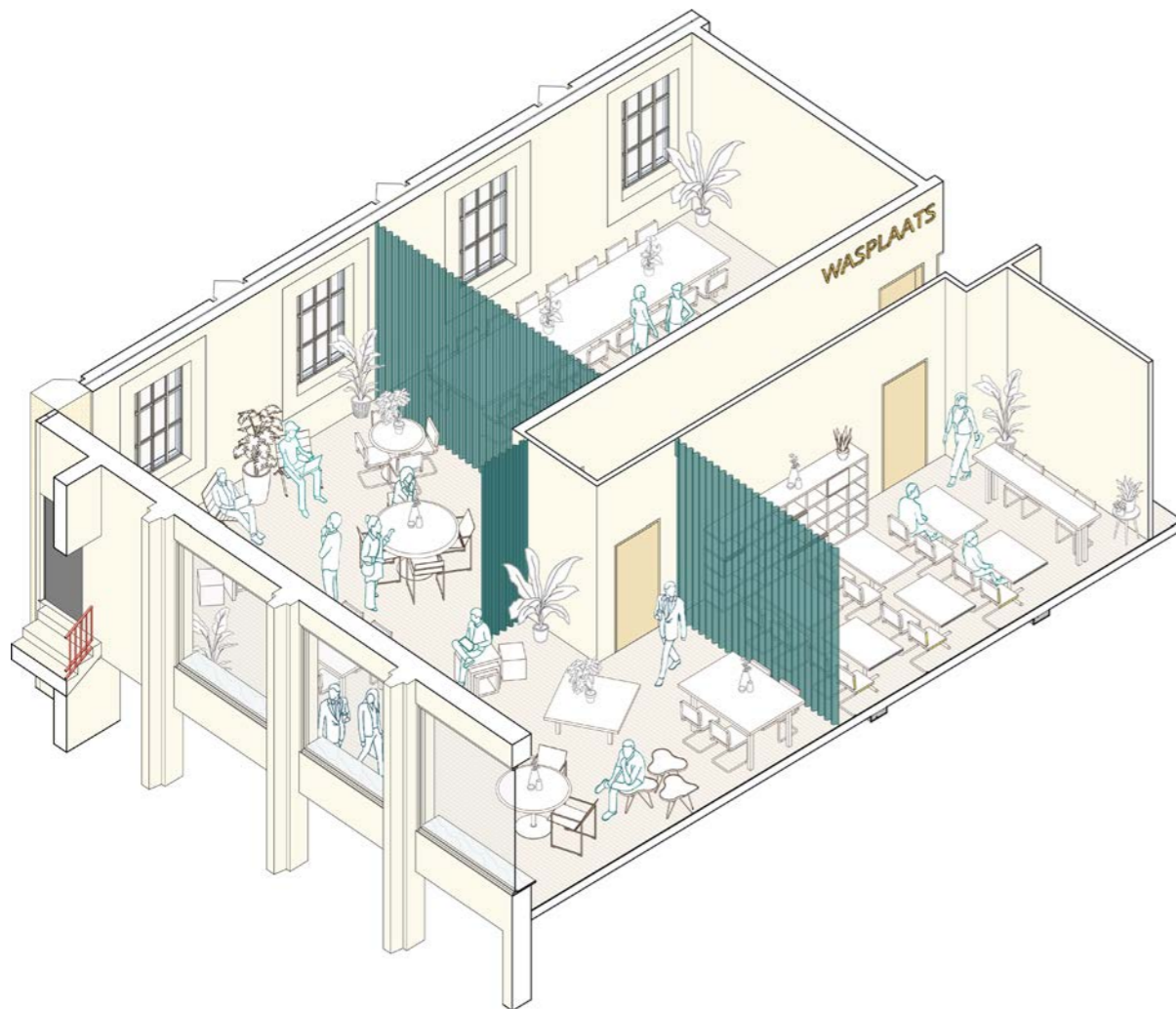


Vloer opengemaakt om verbinding met kelder te maken - Expositie

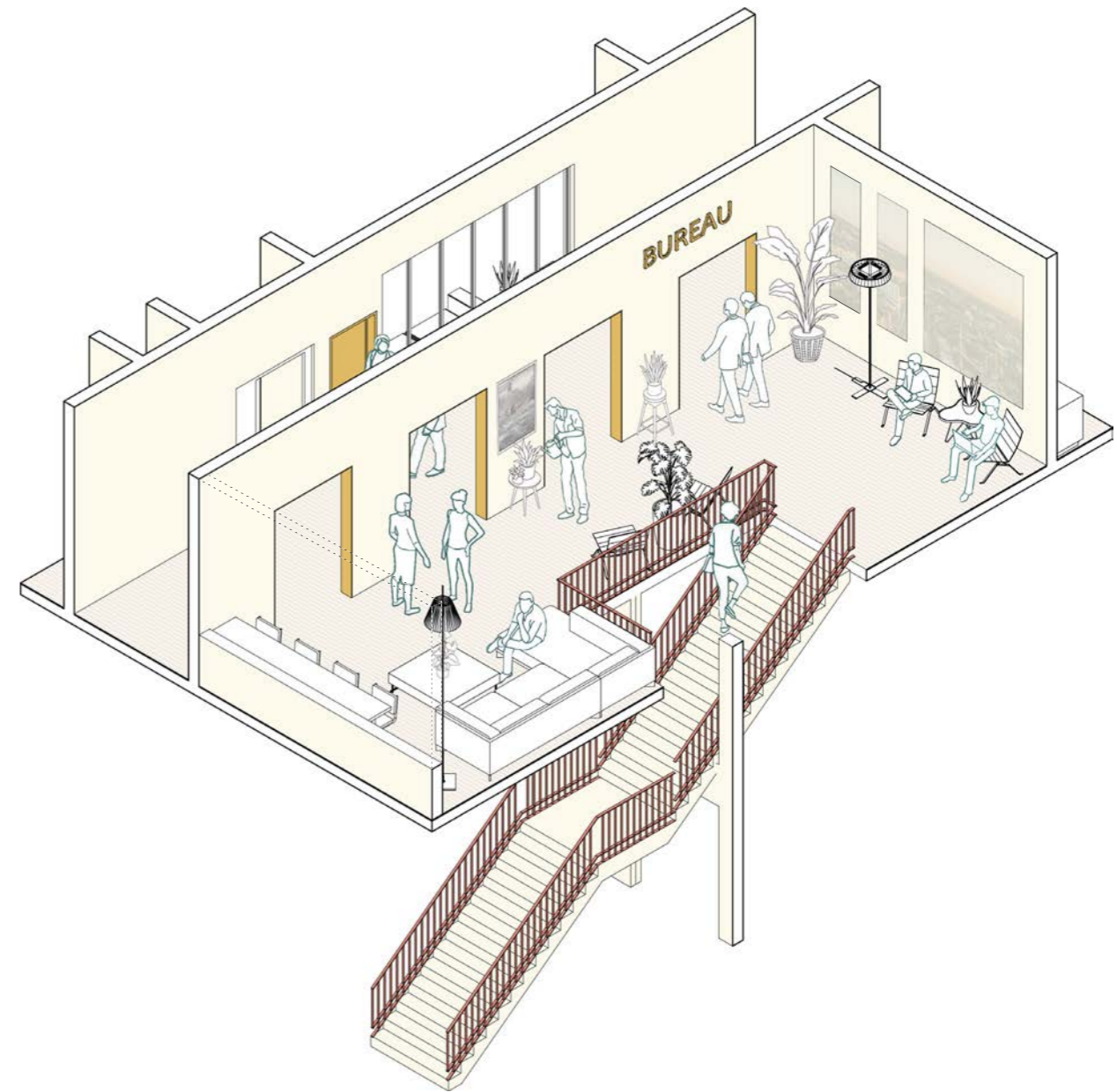


Splitlevels verbonden met een atrium - Pop-up winkel

Het eerste verdiep zal volledig dienen om plek te geven aan creatieve en ondernemende mensen, om hun ideeën uit te werken en om ze in verbinding met elkaar te brengen. We voorzien hier plaats voor coworking-spaces, kantoorruimtes, vergaderzalen, workshopruimtes, atelierruimtes en lesruimtes. We bepalen niet specifiek welke ruimte exact voor wat dient, maar voorzien een variëteit aan ruimtes die we al in de huidige indeling ontwikkeld zien. De huidige indeling wordt grotendeels bewaard omdat deze zich al leent tot de nieuwe functies, enkel af en toe worden er op strategische plekken, ruimtes groter of meer open gemaakt. We zien het seingebouw bijvoorbeeld als een mooie vergaderzaal met zicht op de treinen. We willen ook nog een groot buitenterras voorzien op het dak van de linker aanbouw die maar één verdiep hoog is momenteel door middel van een lichte overdekkende structuur te voorzien. Zo creëren we een privé buitenruimte voor de bezoekers op het eerste verdiep, waar ze kunnen ontspannen en zicht hebben op zowel de treinen als het stationsplein. We vinden niet dat dit afbreuk aan de gevel doet aangezien aan zowel beide kanten van de gevel al aanbouwen zijn gerealiseerd doorheen de tijd die de symmetrie doorbreken.



Eerste verdiep: coworking-spaces, kantoorruimtes, vergaderzalen, workshopruimtes, atelierruimtes en lesruimtes



Toevoeging van trap met ontspanningsruimte op eerste verdiep

Om oriëntatie in het gebouw te bevorderen voor gebruikers en onderverdelingen in het gebouw te krijgen, willen we ruimtes de naam geven van hun originele functie, die we konden terugvinden op de oude plannen. Zo creëren we een narratief in het station voor gebruikers en kunnen we het huidige gebouw koppelen aan zijn eigen verleden en identiteit. De namen die we voorstellen om het gebouw in zones onder te verdelen zouden de volgende zijn.

Kelder: Stookplaats, Spijszaal, Provisie

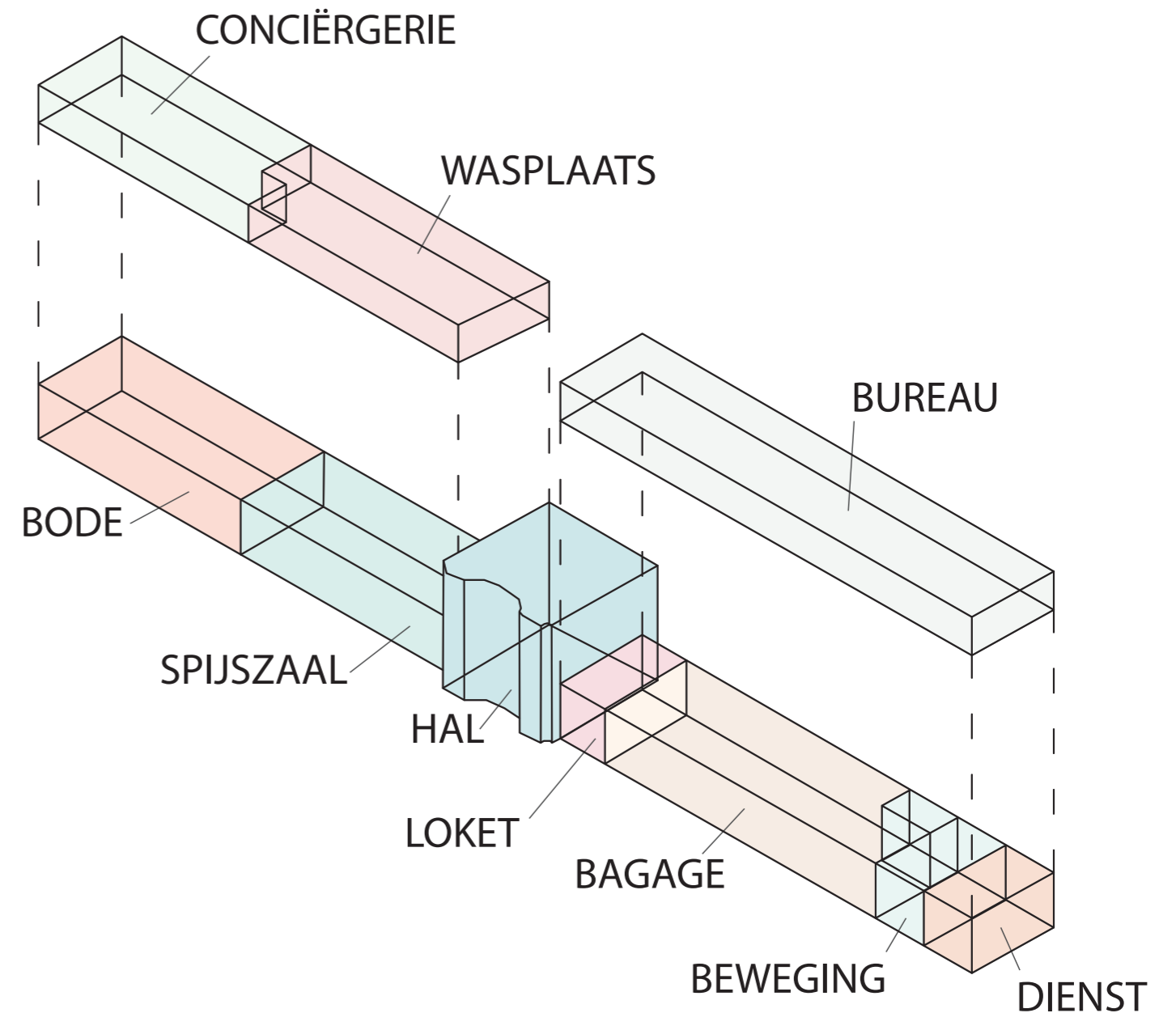
Gelijkvloers: Conciërgerie, Bode, Hal, Bagage, Loket, Beweging, Dienst

Eerste verdiep: Spijszaal, Wasplaats, Bureau

Aan het dak zijn we niet van plan ingrijpende interventies te doen. Deze bestaat uit een extra betonnen structuur waardoor het ons te arbeidsintensief en niet duurzaam lijkt om deze af te breken. Wel kan deze dubbele structuur duurzaam gebruikt worden door er technische installaties in onder te brengen en eventueel zonnepanelen of zonneboiler op het dak te plaatsen. Het dak is immers licht hellend en gericht naar de zuidkant dus ideaal voor zon-opvang.

Om samen te vatten willen we dus in het gebouw vooral een plek geven aan ondernemende en creatieve mensen van Kortrijk om hun ideeën te ontwikkelen, tentoon te stellen en aan te bieden. We willen aan de slag gaan met wat voor handen is van bestaande ruimtes en de kwaliteiten hiervan terugbrengen of verbeteren.

We willen kleine momenten van interactie genereren door imperfecties en variaties in de ruimtes te omarmen.

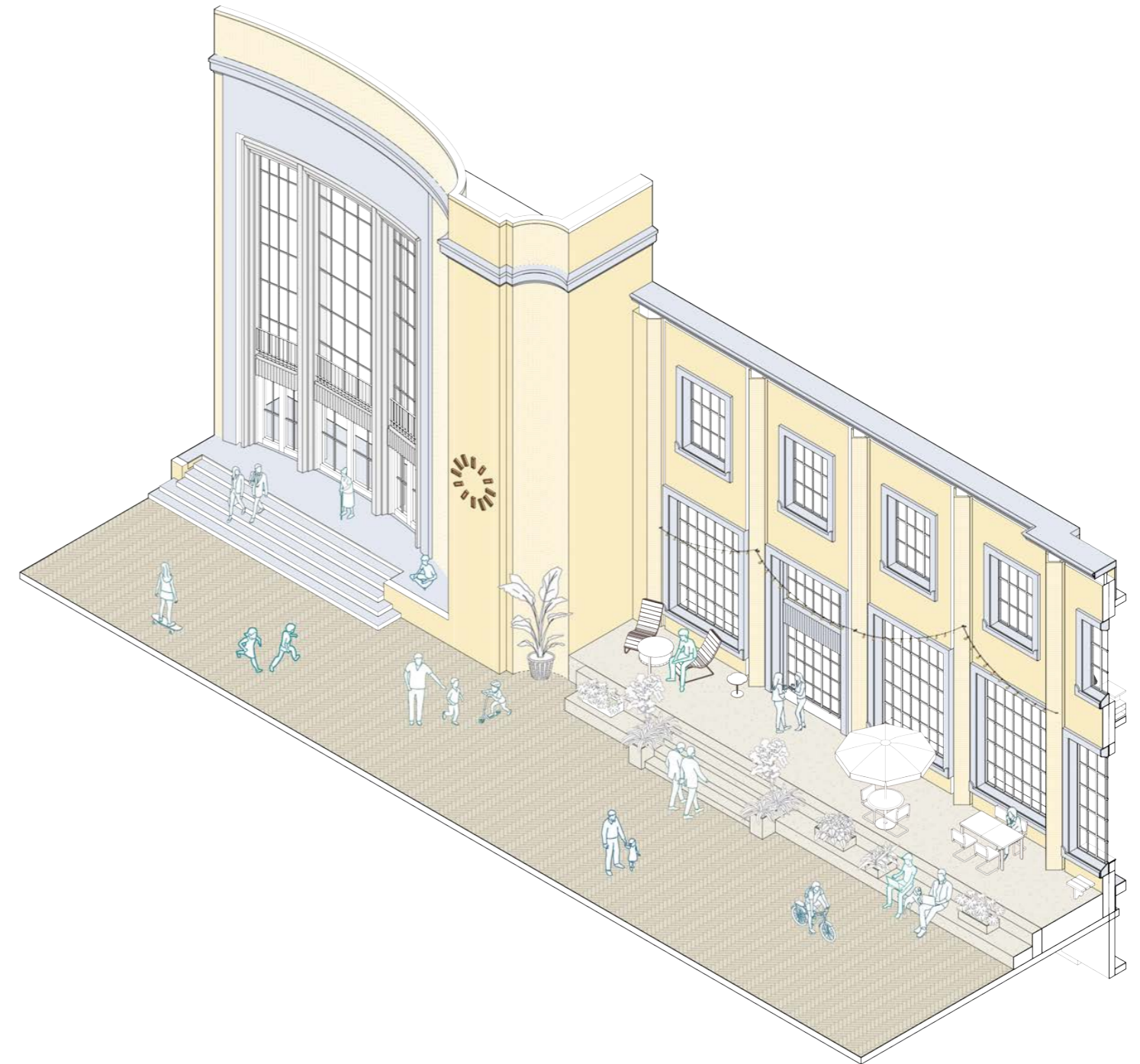


Onderverdeling gebouw met verwijzingen naar oude functies

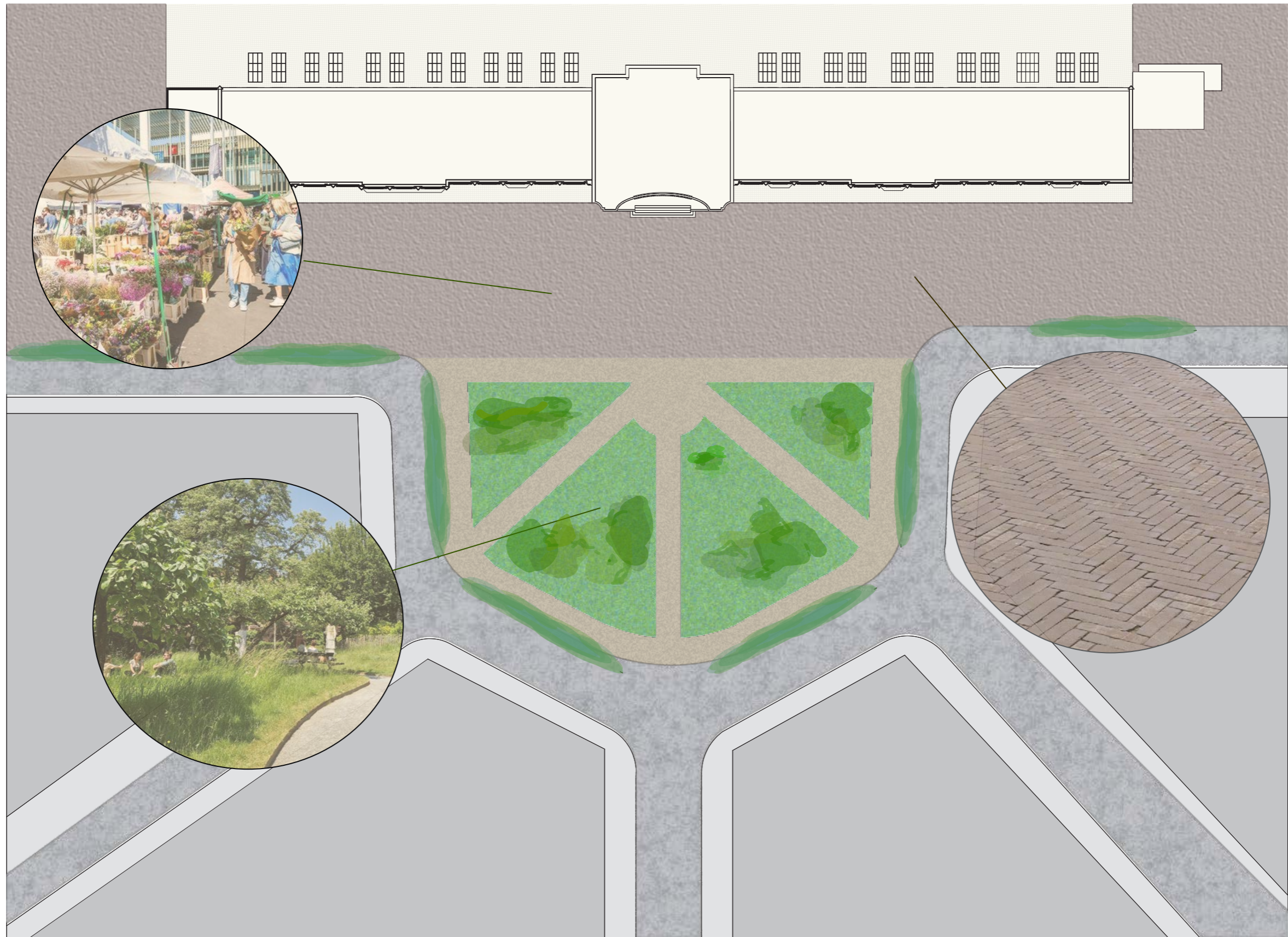
Het station verbinden met het stationsplein

We willen meer connectie tussen het gebouw en het stationsplein. De gevel activeren lijkt ons in de eerste plaats een goede manier om dit te verkrijgen. We voorzien een platform aan beide vleugels om de ramen op ooghoogte van de mens te zetten en zo een betere visuele connectie te krijgen. Op dit platform kunnen zich flexibele meubels bevinden zodat hier kleine momenten van interactie kunnen ontstaan. Het platform zal zich op de huidige hoogte van de plint bevinden en in gelijkend materiaal zodat er éénzelfde gevoel van uitzicht naar de gevel toe blijft. Aan de grote ingang voorzien we geen platform omdat we de monumentaliteit van de trappenpartij hier zeker niet willen verstoren. Het platform zal bestaan uit zittrappen zodat er een mogelijkheid ontstaat dat mensen hier kunnen zitten en eten. Vervolgens willen we voor het platform een grote rechthoekige open ruimte waar verschillende activiteiten op georganiseerd kunnen worden, zodat het plein levendig kan worden. We houden het smal zodat de menselijke schaal niet verloren gaat, maar wel rechthoekig zodat er veel verschillende activiteiten op georganiseerd kunnen worden. Dit willen we doen in kleiklinkers, omdat deze een warm en zacht gevoel geven voor mensen om op te verblijven, maar wat wel nog altijd een hard materiaal is om over te lopen en rijden.

Verder behouden we de ronde vorm van het stationsplein ernaast door er grasperken aan toe te voegen die deels wild gelaten kunnen worden voor meer biodiversiteit en deels als zitplekken voor mensen kunnen gebruikt worden. We brengen ook paden aan in het verlengde van de straten die uitkomen op het plein om zo de stedenbouwkundige layout van de omgeving te versterken en logische en snelle toegangspaden te voorzien voor de treinreizigers en gebruikers van het plein. Rond het plein voorzien we een buffer van wild groen zodat mensen meer afgescheiden zijn van al het verkeer. Er zullen wel nog toegangen voor motoriserend verkeer voorzien worden voor noodgevallen (brandweer of ambulance) of voor marktkramers en andere specifieke activiteiten.



Platform om gevel te activeren en verbinden met het plein

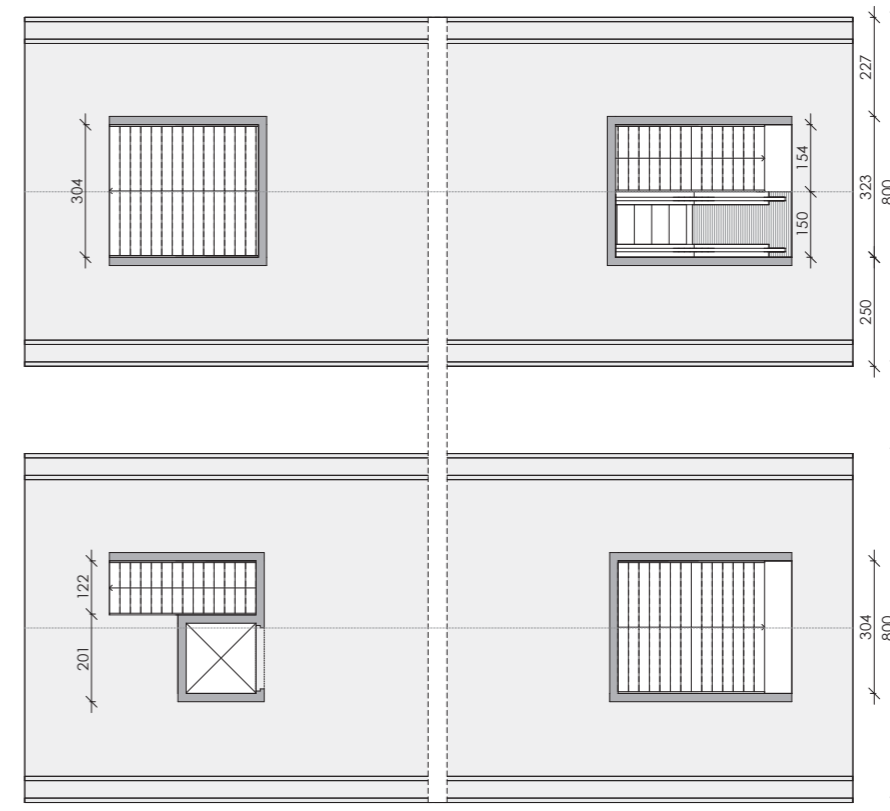


Ontwerp stationsplein

Het station toegankelijk maken

Het stationsgebouw en zijn omgeving toegankelijk maken doen we op verschillende manieren. Het gebouw wordt intern toegankelijk gemaakt door in elke vleugel een lift te voorzien, zodat elk verdiep voor iedereen toegankelijk wordt. Vervolgens geeft het platform aan de voorgevel ook de mogelijkheid om een helling mooi te integreren zodat het gebouw gemakkelijk toegankelijk is vanaf het straat. Het plein zelf bevat logische looplijnen in het verlengde van de straten, wat voor efficiënte verplaatsing en oriëntatie naar het station zorgt.

Tenslotte moeten de perrons ook toegankelijker gemaakt worden. We voorzien een lift aan één van de tunnels die we tegelijk ook breder willen maken. Aan de andere tunnel voorzien we één roltrap. Naast de lift zien we ook nog de mogelijkheid om een trap te integreren. In totaal voorzien we meer breedte aan trappen dan het nieuwe masterplan dus denken we dat dit dan ook genoeg zal zijn. De liften die we toevoegen zullen hydraulische liften zijn die maar 3 meter boven het perronniveau komen, dus deze gaan onder de luifels kunnen blijven. De luifels op de perrons zelf willen we bewaren en gewoon oprissen. Met een nieuw likje verf gaan deze er weer zo goed als nieuw uitzien. De tunnels zelf gaan veel veiliger al voelen als deze een frissere en wittere aanblik krijgen en betere verlichting krijgen.



Perron toegankelijkheid

Het station als mobiliteitspunt

We behouden grotendeels de infrastructuur en ideeën van het nieuwe masterplan omtrent de verkeerscirculatie, autoparking, busstation aan zuidkant en fietsenparking. We verplaatsen echter het busstation aan Noordkant naar de zijkant van het stationsgebouw, waar ze origineel stonden. De bussen die in de stad moeten zijn zullen niet door het stationsplein lopen, maar omgeleid worden. Verder zal de fietsenparking op dezelfde plek blijven, maar zal opnieuw ontworpen worden zodat ze niet in de weg staat van het huidige stationsgebouw. We voorzien in de kelder vlak naast de fietsenstalling een fietsherstelplaats, zodat deze twee kunnen verbonden worden. De huidige fietsenstalling aan de zuidkant willen we ook bewaren. De tunnel die beide fietsenstallingen verbindt wordt, wel breder gemaakt zodat fietsers hier kunnen doorrijden.



Locatie busstations en fietsenstalling