

VLAAMSE COMMISSIE ONROEREND ERFGOED

ADVIES VCOE 2022|007 VAN 10 MAART 2022

OVER DE VOORLOPIGE OPHEFFING VAN DE BESCHERMING ALS MONUMENT VAN DE VOORMALIGE FUELLOODS VAN 1905 IN MECHELEN, NAAR AANLEIDING VAN DE ADVIESVRAAG VAN MINISTER MATTHIAS DIEPENDAELE VAN 23 FEBRUARI 2022

De Vlaamse Commissie Onroerend Erfgoed, rechtsgeldig samengesteld, brengt op 10 maart 2022 volgend advies uit:

1. Adviesvraag: De VCOE ontving op 23 februari 2022 een adviesvraag van Matthias Diependaele, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Wonen en Onroerend Erfgoed, over de voorlopige opheffing van de bescherming als monument van de voormalige fuelloods van 1905 in Mechelen. Deze vrijstaande, bakstenen loods bevindt zich in de zuidelijke zone van de site van de Centrale Werkplaats (het Arsenaal) in Mechelen en werd in 1998 bij ministerieel besluit als monument beschermd. Met dit ministerieel besluit werden ook de andere oude delen van de site als monument beschermd, met name: de schrijnwerkerij en het schilderswerkhuis (1841), de herstellingswerkplaats voor locomotieven en tenders (1843), de houtzagerij (1878), het laboratorium voor mechanische proeven (1880-82) en de watertoren (1946). Al deze gebouwen kregen de historische en industrieel-archeologische waarde toegekend.¹

De commissie spreekt zich in dit advies uit over de documenten in het kader van de voorlopige opheffing van de bescherming, met name: (a) het ministerieel besluit tot voorlopige opheffing, (b) de fotoregistratie, (c) het afbakingsplan en (d) het inhoudelijk dossier.

2. Kader: Voorliggend opheffingsvoorstel vloeit voort uit een aanvraag van de Stad Mechelen en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS). De concrete aanleiding vormt de reorganisatie van de Centrale Werkplaats en de geplande bouw van een Nieuw Logistiek Centrum (NLC) voor de NMBS ter hoogte van de voormalige fuelloods. Het inhoudelijk dossier verduidelijkt dat een deel van het industrieterrein wordt afgestaan aan het stadsontwikkelingsproject Mechelen Ragheno voor de aanleg van een nieuwe verbindingsweg, de Arsenaalverbinding. Twee bestaande spoorwegloodsen vallen buiten de nieuwe eigendomsgrenzen en worden uit dienst genomen. Binnen deze gereduceerde afbakening van de Centrale Werkplaats zou enkel de uiterst zuidelijke, nog deels onbebouwde zone in aanmerking komen voor de bouw van het NLC. Het nieuwe geautomatiseerde magazijn met een voorzien volume van 370.000m³, moet de capaciteitsvermindering van de site opvangen en tegemoet komen aan een nieuwe onderhoudsstrategie voor de nationale spoorwegen. Het vooropgestelde ontwerp conflicteert evenwel met het behoud van de beschermde fuelloods en de aanpalende acetyleen centrale en zuurstofcentrale. Het project past binnen Ragheno, een erkend strategisch project voor Vlaanderen dat een voorbeeldfunctie wenst uit te oefenen.
3. Algemene bemerkingen: De commissie heeft heel wat vragen bij de wijze waarop dit opheffingsvoorstel tot stand kwam. Vooraleer in te gaan op de aangehaalde rechtsgrond en motivering formuleert de commissie daarom volgende kritische bemerkingen:
 - a) *(Beleids)kader opheffingen*: De commissie stelt vast dat, in afwachting van het

¹ <https://besluiten.onroerenderfgoed.be/besluiten/3294>

aangekondigde (beleids)kader voor het actualiseren van beschermingen, opnieuw een ad hoc dossier wordt voorgelegd. De evaluatie van de mogelijkheid tot opheffing gebeurt ook hier volledig op basis van de motivering van de aanvrager. Het is aldus onduidelijk in welke mate de aangevoerde noodzaak van een opheffing voor de realisatie van het stadsontwikkelingsproject, alsook het gebrek aan alternatieven kritisch werden getoetst; te meer daar het over een erkend strategisch project voor Vlaanderen gaat dat ook wat betreft de integratie van het erfgoed een voorbeeldfunctie zou moeten hebben. Ondanks het Europese Jaar van het Spoor (2021) ontbreekt een systematische aftoetsing van het actuele belang van de beschermde fuelloods binnen het geheel aan (beschermde) spoorerfgoed in Vlaanderen en binnen de geschiedenis van het spoor.

De commissie benadrukt opnieuw dat een opheffingsvoorstel op basis van het 'algemene belang' steeds een grondige afweging veronderstelt van de verschillende belangen.² In dat opzicht benadrukt ook de parlementaire voorbereiding van het Onroerenderfgoeddecreet 'dat deze mogelijkheid geen vrijgeleide [mag] zijn om het belang van de bescherming te ondermijnen'.³ Het kan in geen geval de bedoeling zijn dat ontwikkelingsprojecten zonder meer voorbij gaan aan beschermd onroerend erfgoed. De commissie blijft daarom pleiten voor een algemeen kader met eenduidige criteria voor opheffingen, dit met oog op het behoud van een representatieve staalkaart aan beschermd onroerend erfgoed.

- b) *Intacte erfgoedwaarden fuelloods*: De commissie stelt vast dat de erfgoedwaarden van de voormalige fuelloods niet onherstelbaar aangetast of verloren zijn (cf. Onroerenderfgoeddecreet art. 6.2.1, 1°) en dit ondanks een ernstig gebrek aan goed beheer en onderhoud van de loods over een lange periode.

Het als monument beschermde gebouw maakt deel uit van het historisch waardevolle gebouwenbestand van de Centrale Werkplaats, dat o.m. de oudste nog bewaarde gebouwen uit de spoorweggeschiedenis omvat. Al van bij de aanleg van het staatsspoorwegnet fungeerde de Mechelse site als centraal onderhouds- en herstellingspunt. De materiële getuigen uit verschillende bouwperioden herinneren nog aan deze oorspronkelijke bestemming, die bovendien aan de basis lag van de urbanisering van een gehele stadswijk. Daarnaast illustreren ze de evolutie over een lange periode van de industrie-architectuur binnen één bedrijf.⁴ De site heeft dan ook een uitzonderlijke betekenis voor de spoorweggeschiedenis. Verdere ontwikkeling vereist steeds een omzichtige aanpak.

De voormalige fuelloods werd in 1905 opgetrokken en is representatief voor de tweede, grote uitbreidingsfase van de werkplaats in de periode 1885-1926. Na zware beschadigingen tijdens WO II werd het gebouw tussen 1948 en 1951 heropgebouwd. Op heden is het in gebruik als magazijn voor de netreserve. De typische industriële architectuur kenmerkt zich als vrijstaande bakstenen loods onder zadeldak met loopbruggen aan de spoorzijde, een kelder met gietijzeren kolommen en een luifel op ijzeren consoles. Binnen de historische spoorplaats illustreert de fuelloods mee de evolutie van de industrie-architectuur.⁵ Uit het

² Cf. de adviezen VCOE 2021 018, VCOE 2021-027, VCOE 2021-028, VCOE 2021-029 en 2021-030.

³ *Parl. St. VI*. Parl. 2012-13, nr. 1901/1, 61.

⁴ <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/1477>;
<https://inventaris.onroerenderfgoed.be/aanduidingsobjecten/109938>;
<https://inventaris.onroerenderfgoed.be/aanduidingsobjecten/4504>

⁵ <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/1477>

bijgevoegde inspectierapport van Monumentenwacht Vlaanderen (2020) blijkt dat het gebouw structureel in een aanvaardbare staat verkeert, maar er sprake is van achterstallig onderhoud.⁶ De historische en artistieke erfgoedwaarden die aan de basis lagen van de bescherming, bleven aldus bewaard. Een opheffing van bescherming van de fuelloods met oog op de sloop betekent hoe dan ook een onherroepelijk verlies aan erfgoedwaarden en tast de historische integriteit van de site verder aan.

Het is onduidelijk of naar aanleiding van dit opheffingsvoorstel werd nagegaan welke plaats de fuelloods inneemt binnen het Vlaamse spoorerfgoed. De commissie pleitte reeds eerder voor het verder in kaart brengen en representatief beschermen van dit type erfgoed.⁷ De voorliggende ontwikkelingsplannen bieden volgens de commissie ook kansen om het nog resterende (beschermd) erfgoed op de site te herwaarderen (zie par. 4 van dit advies).

- c) *Erfgoedvisie in het planproces*: De commissie betreurt dat de problematiek van het behoud van de beschermde loods pas voor het eerst werd aangekaart bij voorstelling van het voorontwerp van het Ragheno masterplan (februari 2020).⁸ Het is onduidelijk waarom er al niet in de opmaakfase onderzoek en overleg plaatsvond over de integratie en het maximaal behoud van het op de Centrale Werkplaats aanwezige erfgoed. Het is ook onduidelijk of en in welke mate de opeenvolgende studiebureaus attent werden gemaakt op de belangrijke erfgoedwaarden. Het beschermingsstatuut was nochtans gekend en vereist dat van bij de start van ontwikkelingsplannen hier zoveel mogelijk rekening mee wordt gehouden. In dit geval gaat het niet enkel om die delen die binnen het projectgebied Ragheno vallen, maar ook de impact voor het erfgoed op het nieuw afgebakende industrieterrein van de NMBS zelf, zoals de voormalige fuelloods. Al in de opmaakfase van het project had daarom ingezet moeten worden op een duidelijke erfgoedvisie voor deze historische spoorite, met waar nodig flankerende maatregelen, zoals overigens wel gebeurde in 2010 bij de werken aan de Tangent-bypass.

Het valt dus te betwijfelen of in het gevoerde plan- en ontwerpproces voldoende inspanningen werden gedaan om het behoud en de integratie van het aanwezige (beschermd) erfgoed te verzekeren. Zo lijkt een beperktere eigendomsoverdracht van de zuidelijke zone van de Centrale Werkplaats te volstaan om het voorgestelde NLC-ontwerp te kunnen realiseren zonder de beschermde fuelloods te hypothekeren. Het opheffingsdossier verwijst in dat opzicht enkel naar de stellingname van de aanvrager op basis van achteraf opgestelde motivatienota's (2020 en 2021) en erfgoedtoets (2021).⁹

De commissie vraagt zich bijgevolg af of alternatieve scenario's en herbestemmingsmogelijkheden voor de beschermde fuelloods – al dan niet als onderdeel van een nieuw magazijncomplex – grondig werden onderzocht. Het is wel positief dat voor het eveneens bedreigde laboratorium nog een bijkomende studie werd uitgevoerd waaruit alsnog de mogelijkheid van behoud blijkt.

4. Toetsing motivering opheffing: De voorlopige gedeeltelijke opheffing van bescherming, zoals voorgesteld in artikel 1 van het ministerieel besluit, steunt op artikel 6.2.1, 3° van het

⁶ Bouwkundige inspectie Monumentenwacht – Centrale Werkplaatsen NMBS: Voormalige Fuelloods (2020).

⁷ Brief VCOE aan minister Matthias Diependaele m.b.t. 'spoorerfgoed in de kijker tijdens het "Europees Jaar van het Spoor" (2021)', 20 augustus 2020.

⁸ Inhoudelijk opheffingsdossier 'Voormalige fuelloods van 1905' (17/02/2022), pag. 8.

⁹ Inhoudelijk opheffingsdossier 'Voormalige fuelloods van 1905' (17/02/2022), pag. 8-11.

Onroerenderfgoeddecreet: *'de gehele of gedeeltelijke wijziging of opheffing is vereist omwille van het algemeen belang'*.

De motivering hiervoor in het opheffingsbesluit onderschrijft de motivering van de aanvragers. Op het industrieterrein, dat in functie van het stadsontwikkelingsproject Ragheno inkrimpt, zou de noodzakelijk geachte bouw van het Nieuw Logistiek Centrum (NLC) enkel mogelijk zijn in de zone van 18.000m² waar zich onder meer de voormalige fuelloods bevindt. Gelet op het gebrek aan restruimte en de configuratie van magazijnen en circulatiestromen wordt een behoud of verplaatsing van de fuelloods op de site niet mogelijk geacht. Volgens het opheffingsbesluit overstijgt het algemeen belang van de geplande bouw van het NLC in functie van de bedrijfszekerheid en dienstverlening van de nationale spoorwegen aldus het belang van de bescherming van de fuelloods als monument.

De commissie erkent het algemeen belang van het strategisch project Ragheno en de beoogde reorganisatie van weg- en spoorinfrastructuur. Binnen dit kader is het voor de commissie verstaanbaar dat wordt ingezet op het optimaliseren van de beschikbare oppervlakte van de Centrale Werkplaats. Het betreft immers een levend industrieel complex waarvan de verdere ontwikkeling het goed functioneren van de site en het spoorverkeer moet verzekeren. Het geplande NLC moet de reductie in oppervlakte en capaciteit van de site opvangen en tegemoet komen aan een nieuwe onderhoudsstrategie van de NMBS. Ondanks de fundamentele vragen bij het planproces erkent de commissie dat dergelijke nieuwbouwwitbreiding door de beperkte open ruimte en de specifieke configuratie van het industrieterrein in de huidige constellatie enkel mogelijk is op de zuidelijke zone ter hoogte van de beschermde fuelloods.

Over de programmakeuze en de noodzaak van de vooropgestelde omvang van de NLC kan de commissie zich niet uitspreken. Volgens de NMBS zou ontwerpend onderzoek uitgewezen hebben dat een opdeling in verschillende gebouwdelen rond de fuelloods geen optie is. Een volledige inkapseling van het historische volume in een ruimer logistiek gebouw lijkt de commissie, indien mogelijk, weinig zinvol. De commissie onderschrijft ook dat er binnen de vooropgestelde afbakening van de Centrale Werkplaats geen geschikte restruimtes overblijven voor een eventuele verplaatsing. Een verplaatsing en herbescherming buiten de grenzen van de site blijft mogelijk, maar zal gepaard gaan met een verlies aan contextwaarde en veronderstelt een reconstructieve heropbouw van de onderkelderde fuelloods. Gezien het belang van Mechelen in de geschiedenis van de spoorwegen en de voorbeeldfunctie van het strategisch project, suggereert de commissie de loods toch te demonteren en terug op te bouwen als een belangrijk leer- en pilootproject in Mechelen rond erfgoed en het verwijderen van asbest in een erfgoedcontext. Op deze wijze wordt een extra maatschappelijke dimensie toegevoegd en wordt het erfgoed en de oorspronkelijke erfgoedwaarden zoveel mogelijk behouden.

Dergelijke vaststellingen dienen vervolgens afgewogen te worden aan het algemene belang van de bescherming:

De historische en architecturale waarde van de fuelloods van 1905 gaat bij een opheffing van de bescherming teloor. De commissie benadrukt dat de opheffing in functie van sloop ook een verlies betekent voor het beschermd gebouwenensemble op de site en bij uitbreiding het (beschermd) spoorerfgoed in Vlaanderen. Zonder de fuelloods is de historische evolutie aan industrie-architectuur op de site van de Centrale Werkplaats – die overigens in zijn geheel is

vastgesteld als bouwkundig erfgoed¹⁰ – minder afleesbaar. Om dit verlies te beperken is het cruciaal dat het behoud en goede beheer van de overige beschermde monumenten van de site wordt gegarandeerd (schrijnwerkerij-schilderswerkhuys, de herstellingswerkplaats voor locomotieven en tenders, de houtzagerij, het laboratorium en de watertoren). Mits de nodige voorzieningen kan het behoud van het laboratorium op dezelfde locatie alvast verzekerd worden. De commissie dringt aan op voldoende maatregelen om ook de andere beschermde volumes van de Centrale Werkplaats op termijn maximaal te vrijwaren. Het onderzoek naar de bouwfysische staat van de fuelloods suggereert dat er hier dringend nood is aan een duidelijke beheersvisie voor de historische spoor-site. Daarnaast vraagt de commissie om nog bestaande historische spoorwegloodsen in Vlaanderen gelijkaardig aan de fuelloods op hun beschermingswaardigheid te onderzoeken en desgevallend voor bescherming voor te dragen. Het voor Vlaanderen belangrijke en gevarieerde spoorerfgoed – dat op stationsgebouwen van voor 1914 na slecht beschermd is – biedt op dit vlak nog heel wat potentieel.¹¹

Onder bovenstaande voorwaarden acht de commissie het algemeen belang van de bouw van het Nieuw Logistiek Centrum voldoende groot ten opzichte van het algemeen belang van de bescherming van de fuelloods om de opheffing van deze bescherming te kunnen verantwoorden.

5. Registratie erfgoedwaarden: Het artikel 2 van het opheffingsbesluit verwijst naar het afbakeningsplan en de fotoregistratie van het beschermde goed waarvan de bescherming voorlopig wordt opgeheven, die als bijlagen bij het besluit zijn gevoegd.

Het inhoudelijk dossier van dit opheffingsvoorstel stelt dat de erfgoedwaarden van de fuelloods voldoende zijn gedocumenteerd en geregistreerd in het oorspronkelijke beschermingsdossier en in de erfgoednota 'Arsenaalsite' (2020), opgemaakt door studiebureau Erfgoed & Visie. De commissie verwijst in deze naar de recente handleiding 'Uniforme procedure voor het documenteren van erfgoedwaarden bij sloop en verplaatsing'¹² en vraagt bijkomend de erfgoednota 'Arsenaalsite' toe te voegen aan het opheffingsdossier.

Het belang van de individuele erfgoedkenmerken en -elementen wordt zonder context te gering bevonden om de verplichting tot behoud of opslag ervan in een onroerenderfgoeddepot op te leggen. De commissie vraagt bij eventuele sloop van het gebouw wel aandacht voor een recuperatie en mogelijk toekomstig hergebruik van historisch materiaal.

6. Actualisering afbakening bescherming: Het artikel 3 van het opheffingsbesluit schrapt tot slot de voormalige fuelloods uit het oorspronkelijke beschermingsbesluit van 20 februari 1998. Daarbij wordt van de gelegenheid gebruik gemaakt om ook de perimeter van de overige beschermde gebouwen op de site te actualiseren. Reeds in 2010 werden de schrijnwerkerij met schilderswerkhuys en de herstellingswerkplaats voor locomotieven en tenders met toelating een aantal meters verplaatst.

Dat de beschermingsperimeter alsnog wordt gecorrigeerd volgens de bestaande situatie is aldus positief. Om verwarring te vermijden vraagt de commissie wel om in de formulering van de artikelen 2 en 3 van het opheffingsbesluit duidelijk het verschil te maken tussen het plan van de

¹⁰ <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/aanduidingsobjecten/109938>

¹¹ Brief VCOE aan minister Matthias Diependaele m.b.t. 'spoorerfgoed in de kijker tijdens het "Europees Jaar van het Spoor" (2021)', 20 augustus 2020.

¹² W. Hulstaert, *Uniforme procedure voor het documenteren van erfgoedwaarden bij sloop en verplaatsing* (agentschap Onroerend Erfgoed, 2022): <https://oar.onroerenderfgoed.be/item/6394>

opheffing van bescherming van de fuelloods (*'MB_bijlage1_plan'*) en het geactualiseerde afbakeningsplan van de bescherming (*'MB_bijlage2_plan'*).

Volledigheidshalve merkt de commissie op dat het plan van de opheffing van bescherming van de fuelloods (*'MB_bijlage1_plan'*) ook de andere beschermingen in de directe omgeving van de Centrale Werkplaats aanduidt. Het omgevingsplan bij het inhoudelijke dossier (*'inh_doss_4_1_omgevingsplan'*) toont dezelfde – oude – situatie. De paragraaf 2.4.1 op pag. 13-14 van het inhoudelijk dossier, alsook de legende van *'MB_bijlage1_plan'* dienen in dat opzicht aangepast te worden. De aanhef van deze paragraaf moet ook beperkt geherformuleerd worden gezien de vermelding van de gehele Centrale Werkplaats als vastgesteld bouwkundig erfgoed. Overigens wordt hier een foutief adres vermeld.

7. Conclusie: Op basis van bovenstaande argumentatie en opmerkingen kan de commissie de voorlopige opheffing van de bescherming als monument van de voormalige fuelloods van 1905 in Mechelen enkel gunstig adviseren op voorwaarde dat:
- het behoud en goede beheer van de overige beschermde monumenten op de Centrale Werkplaats wordt gegarandeerd, met inbegrip van het laboratorium;
 - een duidelijke beheersvisie wordt ontwikkeld voor de historische spoor site;
 - nog bestaande historische spoorwageloodsen gelijkaardig aan de fuelloods op hun beschermingswaardigheid worden onderzocht en desgevallend voor bescherming worden voorgedragen;
 - de erfgoednota *'Arsenaal site'* (2020) toegevoegd wordt aan het opheffingsdossier;
 - het opheffingsbesluit, paragraaf 2.4.1 van het inhoudelijke dossier, en de bijgevoegde plannen op enkele punten worden nagekeken.

Namens de Vlaamse Commissie Onroerend Erfgoed,

Michiel Deweydt

Voorzitter