Vlaamse Regering

Ministerieel besluit tot voorlopige bescherming als monument van het Station Kortrijk in Kortrijk

Rechtsgronden

Dit besluit is gebaseerd op:
- het Onroerenderfgoeddecreet van 12 juli 2013, artikel 6.1.1;
- het besluit van de Vlaamse Regering van 5 juli 2024 tot delegatie van beslissingsbevoegdheden aan de leden van de Vlaamse Regering, artikel 2, 1°;
- het besluit van de Vlaamse Regering van 30 september 2024 tot bepaling van de bevoegdheden van de leden van de Vlaamse Regering, artikel 5, §1, eerste lid, 3°.

Vormvereisten

Dit besluit kwam tot stand volgens de procedurestappen en de vormvereisten, beschreven in:
- Het Onroerenderfgoeddecreet van 12 juli 2013, artikel 6.1.1 tot en met 6.1.8.
- Het Onroerenderfgoedbesluit van 16 mei 2014, artikel 6.2.1.

De volgende vormvereisten zijn vervuld:
- De erfgoedwaarden zijn onderzocht.
- De resultaten van het onderzoek zijn opgenomen in een beschermingsdossier.
- Het advies over de bescherming van het onroerend goed werd gevraagd aan:
  - het college van burgemeester en schepenen van Kortrijk op 7 april 2026,
  - de departementen of agentschappen van de Vlaamse overheid bevoegd voor omgeving, mobiliteit en openbare werken en landbouw en visserij op 7 april 2026,
  - de Vlaamse Commissie Onroerend Erfgoed op 7 april 2026.
- De behandeling van de adviezen is opgenomen als bijlage 3 bij dit besluit.
- De zakelijkrechthouders zijn op de hoogte gebracht van het ontwerp van de voorlopige bescherming op 7 april 2026.
- Eén zakelijkrechthouder gaf opmerkingen.
- De behandeling van de opmerkingen van de zakelijkrechthouders is opgenomen als bijlage 3 bij dit besluit.

Motivering

Het monument Station Kortrijk in Kortrijk is van algemeen belang wegens de volgende erfgoedwaarden:
- De architecturale waarde:

Het station Kortrijk uit 1951-1956 naar ontwerp van architect Pierre Pauwels (1913-2004) is een voor Vlaanderen zeldzaam en herkenbaar voorbeeld van een naoorlogs

stationsgebouw in modern classicisme. Het behoort tot een groep grotere stations in België, opgetrokken van het midden van de jaren vijftig tot de late jaren zestig, voornamelijk in een meer functioneel en geïndustrialiseerd modernisme. In vergelijking met de andere stations uit die groep is het station van Kortrijk nog heel herkenbaar bewaard, de ensemblewaarde is relatief hoog (onder andere door de bewaarde stationshal en trappenhal) en ook de context van de stationswijk met straten in pentagonale vorm sluit nog goed aan op dit gebouw. Bovendien is het station van Kortrijk binnen deze groep uniek (zeldzaamheid) door een aantal meer klassieke kenmerken zoals het beklemtonen van de hoofdingang, de concave vorm van die hoofdingang en de golvende geveldelen.
Typisch voor de gehanteerde bouwstijl (modern classicisme) is dat getracht werd om moderne kenmerken zoals een functionele planindeling en recente constructietechnieken zoals een betonnen structuur 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 een algehele soberheid in combinatie met enkele figuratieve decoraties. Maar het Kortrijkse stationsgebouw bevat ook speelsere toetsen die aansluiten bij de expo-stijl zoals het frisse kleurenpalet met groenblauwe tinten, herkenbaar onder andere in de vloer van de inkomhal.
Een verklaring voor die eerder traditionele gevelarchitectuur is te vinden in de historische context (de wederopbouw) en in de onmiddellijke omgeving: de neoclassicistische stationswijk. 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). Opvallend is ook het verschil tussen de pleingevel, die eerder monumentaal is en verticaal geritmeerd, en de meer eenvoudige, functionele, moderne spoorgevel met een horizontaliserende luifel die zowel visueel als functioneel aansluit bij het treinverkeer. Het later toegevoegde seinhuis past in de evolutie van dit erfgoedtype, van vrijstaande gebouwtjes naar geïntegreerde elementen in grotere gebouwencomplexen maar nog steeds herkenbaar door de overkraging ten opzichte van de onderliggende niveaus.
Het station van Kortrijk werd ontworpen door de Kortrijkse architect Pierre Pauwels (1913-2004), een invloedrijk figuur in de architectuur van Vlaanderen midden twintigste eeuw. Zijn naoorlogs oeuvre is heel divers. Het station van Kortrijk is door de grootte en de vormgeving – tussen modern en klassiek in – een representatief voorbeeld van Pauwels' vele monumentale, naoorlogse projecten, op slechts een paar honderd meter van de brandweerkazerne die hij als beginnend architect ontwierp (context).
- De historische waarde:
De locatie van het Station Kortrijk heeft als één van de oudste onderdelen van het spoorwegennetwerk in België (sinds 1839) en ook als onderdeel van de allereerste internationale treinverbinding in Europa (Brussel – Parijs) een belangrijke historische betekenis. Daarnaast is het stationsgebouw uit 1951-1956 een representatieve en herkenbare getuige van de wederopbouw na de Tweede Wereldoorlog in Vlaanderen. Door de focus van de geallieerde bombardementen van 1943-1944 op Belgische transportinfrastructuur werden heel wat plaatsen die gelieerd zijn aan het transport zwaar getroffen, zoals Antwerpen, Oostende, Ledeberg, Merelbeke en ook Kortrijk. Het Duitse leger gebruikte het rangeerstation van Kortrijk, ten zuidwesten van het reizigersstation, als opslagplaats voor oorlogsmaterieel. Bovendien was het een belangrijk knooppunt van spoorverkeer naar Frankrijk. Het zwaarste bombardement was dat op het station op 20 juli 1944.

Het symbolisch belang van de wederopbouw van het Kortrijkse stationsgebouw blijkt uit de aanstelling van Pierre A.E. Pauwels (1913-2004) als ontwerper. Daar waar de meeste stationsgebouwen na de Tweede Wereldoorlog ontworpen werden door werknemers van de NMBS, was Pauwels een invloedrijk figuur in de architectuur van Vlaanderen midden twintigste eeuw.
De rode postbus die zich aan de westzijde tegen de voorgevel van het gebouw bevindt, heeft historische waarde als een representatief voorbeeld van de circa 15.000 postbussen die tot voor kort alomtegenwoordig waren in de openbare ruimte maar die aan een zeer snel tempo verdwijnen, zoals eerder de openbare telefooncellen.
- De artistieke waarde:
Het Station Kortrijk heeft artistieke waarde omwille van de decoratieve afwerkingen die representatief zijn voor een naoorlogs publiek bouwprogramma. De aangebrachte kunstwerken van beeldhouwers Maurits Witdouck (1928-2014) en Rogier Vandeweghe (1923-2020) getuigen van de toenmalige overheidspolitiek inzake kunst die erin bestond om de integratie van kunstwerken aan te moedigen bij de wederopbouw van openbare gebouwen na de Tweede Wereldoorlog. De bedoeling was om zo de deelname van de burger aan kunst en cultuur te verhogen en kunstenaars te stimuleren en economisch te ondersteunen. Het bas-relief in de voorgevel van beeldhouwer Witdouck is een allegorische voorstelling van reizen en transport via het spoor. Het keramieken kunstwerk van Vandeweghe in de lokettenhal stelt de rivier de Leie voor en brengt hulde aan de Kortrijkse nijverheden. Beide kunstenaars werden opgeleid aan het Sint-Lucasinstituut in Gent en hebben een bovenlokaal belang.

DE VLAAMSE MINISTER VAN BEGROTING EN FINANCIEN, VLAAMSE RAND, ONROEREND ERFGOED EN DIERENWELZIJN BESLUIT:

Artikel 1. De volgende onroerende goederen worden voorlopig beschermd als monument: Station Kortrijk, Stationsplein 7-8 in Kortrijk, bij het kadaster bekend als: Kortrijk, 1ste afdeling, sectie E, perceelnummer 27R4 en deel uitmakend van het openbaar domein.

Het plan met de afbijning en de plaats van aanplakking van het bericht over het openbaar onderzoek is opgenomen als bijlage 1 bij dit besluit.

De fotoregistratie van de fysieke toestand van het monument is opgenomen als bijlage 2 bij dit besluit.

Art. 2. De erfgoedwaarden van het monument zijn:
1° de architecturale waarde;
2° de historische waarde;
3° de artistieke waarde.
De erfgoedelementen en de erfgoedkenmerken van het monument zijn:

Het stationsgebouw dateert uit 1951-1956 en werd gerealiseerd naar een ontwerp van architect Pierre Pauwels in een modern classicistische vormgeving.

Het gebouw is vrijstaand en bestaat uit een structuur van gewapend beton, ingevuld met metselwerk, en dragende muren in metselwerk en heeft een dak, opgebouwd uit betonnen welfsels.

Het langgerekte gebouw telt twee bouwlagen langs een oostwest-as, evenwijdig met de sporen, onder een licht hellend en vanaf de begane grond onzichtbaar lessenaarsdak. Het monumentale centrale volume wordt aan beide zijden geflankeerd door een lagere, lange zijvleugel (13 traveeen aan de westzijde en 15 aan de oostzijde). Het gevelbeeld wordt bepaald door een parament van geelbeige baksteen met verdiept voegwerk in dezelfde kleur, in combinatie met natuursteen (blauwe hardsteen) voor de ruw gebouchardeerde plint en de kroonlijst, de trappen, de venster- en deuromlijstingen en een bas-relief bij de inkom. Het oorspronkelijk geschilderd stalen schrijnwerk bleef grotendeels bewaard, inclusief hang- en sluitwerk en buismetalen leuningen.

Het centrale volume springt zowel in de hoogte als in de diepte uit en wordt geopend met monumentale vensterpartijen aan de voor- en achterzijde, en ook met vensters in de zijgevels, voor en boven de zijvleugels. Opvallend is de concaaf gevormde voorgevel van dit volume, die geflankeerd wordt door twee monumentale penanten (links met het bas-relief, rechts met een uurwerk met metalen wijzers en uuraanduiding in terracotta). Een attiek boven de kroonlijst verbergt het dak.

De zijvleugels bestaan uit een hogere bouwlaag op de begane grond en een lagere, tweede bouwlaag, met uitzondering van de twee meest oostelijke traveeen die slechts één bouwlaag tellen. Monumentale afgeschuinde penanten in baksteen ritmeren de traveeen. Elke travee heeft op de begane grond een traveebrede muuropening, en op de eerste verdieping een kleiner venster. Beide zijvleugels bevatten aan het Stationsplein een in risaliet uitgewerkte, secundaire ingangspartij van drie traveeen met trappen. De westelijke zijvleugel bevat daarnaast nog twee toegangen met een trappenpartij, de oostelijke één. Aan de westzijde bevindt zich een rode postbus tegen de voorgevel van het gebouw.

De oostelijke en westelijke zijgevel zijn afgewerkt zoals de pleingevel. Aan de westzijde is nog een luifel toegevoegd boven een toegang tot de sporen en daarboven nog, aan de zuidzijde, een later gebouwd seinhuis op betonnen kolommen. Dit seinhuis is volledig opengewerkt met vensters aan de spoorzijde maar sluit verder volledig aan bij het stationsgebouw met een gelijkaardig parement.

De perrongevel is eenvoudiger, op de begane grond bijna volledig opengewerkt met vensters en deuren tussen blauwhardstenen penanten, en een bijna gevelbrede betonnen luifel boven het perron, aan de gebouwkant deels beglaasd. Boven deze luifel is de gevel meer gesloten met een geelbakstenen parement dat net boven de luifel geopend wordt met horizontale vensteropeningen, en op de eerste verdieping met eenvoudige vensters. Deze gevel wordt geritmeerd met een verzorgd uitgewerkte regenafvoer in zink. De hoeken van de gevel worden gemarkeerd met monumentale, afgeschuinde penanten in baksteen die uitkragen boven de gevel en die bekroond worden met een kroonlijst. Zowel de luifel als de dakranden zijn bekleed met natuursteen imiterende bepleistering (Chromolith). Het centrale, hoger oplopende volume wordt aan deze zijde gekenmerkt door een breed middenrisaliet met een blinde nis, bovenaan ingevuld met een blauwhardstenen naambord "KORTRIJK"-), aan weerszijden een eenvoudig venster, en een kroonlijst met een blinde attiek.

In het centrale volume bevindt zich de stationshal met loketten en wachtruimte. Deze ruimte wordt gekenmerkt door:

- eenvoudige monumentale kolommen;
- loketten, van elkaar afgescheiden door gebogen wanden;
- afwerking van de loketten en van de wanden onderaan met rechthoekige tegels en een plint van donkergroene marmer. De loketten worden daarboven afgewerkt met natuursteen, de wanden met glansbeton. De loketten worden afgescheiden van de lokettenzaal met een beglaasde wand in vijfdelig stalen schrijnwerk;

- vloerbekleding met grijze, witte, zwarte en blauwe tegels in een decoratief patroon van rechte lijnen. De gang naar het buffet bewaart een andere, oorspronkelijke tegelvloer met zwartwit geblokte decoratie;
- een eiken deur naar het buffet;
- het kleurrijke figuratieve tegeltableau van Rogier Vandeweghe boven de toegang tot de sporen;

Het gebouw bevat ook een grote traphal met oorspronkelijke vloertegels (vierkante licht- en donkergrijze, en heel fijne witte voor een decoratieve boord), metalen trapleuningen met houten handgreep en wanden in glansbeton. Ten slotte bevindt zich in het interieur ook het mechanisme van het uurwerk.

Art. 3. De beheersdoelstellingen voor het monument zijn:

1° de algemene doelstelling van de bescherming is het behoud van de erfgoedkenmerken *en -elementen die de basis vormen voor de erfgoedwaarden.* Dit veronderstelt vakkundig onderhoud en indien nodig conserverende ingrepen. Bewaren gaat steeds voor op vernieuwen. Nieuwe ingrepen en wijzigingen in het gebruik van het pand vereisen een geïntegreerde aanpak waarbij de impact op het geheel wordt afgewogen en waarbij de draagkracht van het gebouw niet wordt overschreden;

2° met betrekking tot het exterieur van het stationsgebouw beoogt de bescherming het behoud en het herstel van de erfgoedkenmerken en -elementen uit de bouwfase 1951-1956 (qua schaal, volumewerking, kleur- en materiaalgebruik en afwerking, met inbegrip van het schrijnwerk, het bas-relief in de voorgevel en de luifel aan de perronzijde), van het seinhuis aan de westzijde en de postbus tegen de voorgevel. Het is wenselijk om storende toevoegingen, zoals het reclamescherm onder het uurwerk aan de voorgevel en de uitbouw van de krantenkiosk aan de perronzijde, te verwijderen;

3° In functie van de toekomstige werking van de spoorwegen is het mogelijk om de sterk overkragende betonnen luifel aan de perronzijde in te korten in de diepte. Aangezien deze luifel met zijn typische cassettestructuur inherent deel uitmaakt van de stationsarchitectuur, is deze inkorting af te wegen op basis van aangetoonde noodzaak en oordeelkundige uitvoeringswijze;

4° met betrekking tot het interieur van het stationsgebouw beoogt de bescherming het behoud van de oorspronkelijke structuur, van de oorspronkelijke interieurafwerking van de loketten zaal en de grote traphal zoals het figuratieve tegeltableau, en van het werkend uurwerk;

5° het herstel van de oorspronkelijke kleurstelling op basis van kleurhistorisch onderzoek wordt aanbevolen, zowel bij het exterieur als bij het interieur;

6° met betrekking tot het interieur strekt het tot aanbeveling om oorspronkelijke elementen voor zover mogelijk opnieuw zichtbaar te maken (zoals wand- en vloerafwerking) op basis van bouwhistorisch en materiaaltechnisch onderzoek;

7° met betrekking tot het exterieur strekt het tot aanbeveling om opnieuw verticale vlaggenmasten te plaatsen op de twee penanten van het centrale volume.

Art. 4. De zakelijkrechthouder en de gebruiker houden het monument in stand en onderhouden het door:

1° het monument als een voorzichtig en redelijk persoon te beheren en de nodige voorzorgsmaatregelen te nemen tegen schade door brand, bliksemінslag, diefstal, vandalisme, wind of water;

2° de toestand van het monument regelmatig te controleren;

3° regulier onderhoud uit te oefenen;

4° onmiddellijk passende consolidatie- en beveiligingsmaatregelen te nemen in geval van nood;
5° gerestaureerde uurwerken regelmatig in werking te stellen volgens de regels van de kunst.

Art. 5. Een toelating is vereist voor de volgende handelingen aan of in het monument:
1° de aanmerkelijke reliefwijziging van de bodem;
2° het plaatsen, slopen, verbouwen of heropbouwen van een constructie;
3° het verwijderen, vervangen, wijzigen of verstevigen van constructieve elementen;
4° het verwijderen, vervangen of wijzigen van historische materialen en het toepassen van behandelingen met als doel de historische materialen te reinigen, te herstellen, te verduurzamen of te beschermen tegen verweer en aantasting;
5° het uitvoeren van de volgende werken aan het dak en de buitenmuren van constructies:
a) het verwijderen, vervangen of wijzigen van dakbedekking en gootconstructies;
b) het verwijderen van voegen en het hervoegen;
c) het aanbrengen, verwijderen, vervangen of wijzigen van de kleur, textuur of samenstelling van de afwerkingslagen;
d) het aanbrengen, verwijderen, vervangen of wijzigen van buitenschrijnwerken, deuren, ramen, luiken, poorten, inclusief de al dan niet figuratieve beglazing, beslag, hang- en sluitwerk;
e) het aanbrengen, verwijderen, vervangen of wijzigen van aard- en nagelvaste elementen, smeedijzer en beeldhouwwerk, inclusief nieuwe toevoegingen;
f) het aanbrengen, vervangen of wijzigen van opschriften, publiciteitsinrichtingen of uithangborden, met uitzondering van verkiezingspubliciteit en met uitzondering van publiciteitsinrichtingen, waarbij wordt bekendgemaakt dat het goed te koop of te huur is, op voorwaarde dat de totale maximale oppervlakte niet meer bedraagt dan 4 m²;
6° het uitvoeren van de volgende omgevingswerken:
a) het plaatsen of wijzigen van bovengrondse nutsvoorzieningen en leidingen;
b) het plaatsen of wijzigen van afsluitingen;
c) het aanleggen, structureel en fundamenteel wijzigen of verwijderen van wegen en paden;
d) het aanleggen of wijzigen van verharding met een minimale gezamenlijke grondoppervlakte van 30 m² of het uitbreiden van bestaande verhardingen met minimaal 30 m², met uitzondering van verhardingen geplaatst binnen een straal van 30 meter rond een vergund of een vergund geacht gebouw;
e) het plaatsen of wijzigen van met uitzondering van niet-aard- en niet-nagelvaste elementen en verkeersborden vermeld in artikel 65 van het Koninklijk Besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg;
f) het aanleggen van sport- en spelinfrastructuur of parkeerplaatsen;
7° het uitvoeren van de volgende handelingen aan of in het interieur:
a) het uitvoeren van destructief materiaaltechnisch onderzoek;
b) het uitvoeren van structurele werken en het toevoegen van nieuwe structuren;
c) het verwijderen, vervangen of wijzigen van historische materialen en het toepassen van behandelingen met als doel de historische materialen te reinigen, te herstellen, te verduurzamen of te beschermen tegen verweer en aantasting;

d) het verwijderen, vervangen of wijzigen van plafonds, gewelven, vloeren, trappen, wandbekledingen, binnenschrijnwerk, inclusief de lambriseringen, beslag, hang- en sluitwerk, en van de waardevolle interieurdecoratie;
e) het bepleisteren van niet-bepleisterde elementen of het bepleisteren met een andere samenstelling of textuur, alsook het ontpleisteren van bepleisterde elementen;
f) het beschilderen van ongeschilderde elementen of het schilderen in andere kleuren of kleurschakeringen of met een andere verfsoort dan de aanwezige;
g) het plaatsen of vernieuwen van technische voorzieningen, zoals verwarming, klimaatregeling, elektrische installatie, geluidsinstallatie, sanitair, liften en beveiligingsinstallaties, met uitzondering van de installaties waarvoor geen destructieve ingrepen moeten gebeuren en/of die geen storende visuele impact hebben op het waardevolle interieur;
h) het uitvoeren van werken die het uitzicht of de indeling van het interieur wijzigen.

8° voor als monument beschermde uurwerken:
a) het vervangen van opwindsystemen en het herstellen van originele gewichtsaandrijvingen;
b) het reinigen of verven van onderdelen;
c) het herstellen van de wijzeraandrijvingen;
d) het vervangen van originele onderdelen;
e) het mechanisch ingrijpen aan authentiek materiaal;
f) het verplaatsen van een uurwerk, zowel binnen de klokkentoren als naar een andere locatie;
g) het buiten gebruik stellen van een historisch uurwerk.

Er is geen toelating vereist voor:
1° regulier onderhoud;
2° passende consolidatie- en beveiligingsmaatregelen in geval van nood.

Brussel, 03 -09- 2026

De Vlaamse minister van Begroting en Financiën, Vlaamse Rand, Onroerend Erfgoed en Dierenwelzijn,

Ben WEYTS