

station Turnhout

WIE VEEL REIST, VER REIST

Deze slogan lees je boven de inkomdeur van het station Turnhout. Hij is nieuw bedacht, maar in een oud kleedje gestoken analoog aan de andere inscripties die, sinds dit station grondig werd aangepakt, weer van onder de verf werden gehaald. Eind augustus werd het lint officieel doorgeknipt van het gerenoveerde station Turnhout en kunnen de treinreizigers die hier aanbelanden ten volle genieten van een station dat er al honderd jaar staat en nu terug in zijn oude glorie schittert. Het statuut van beschermd monument is binnen handbereik. Om u even spoorwijs te maken : station Turnhout is een IR-station op lijn 15 (Herentals-Turnhout).



NMBS, GOOSSEVAERTS

DE WEG NAAR HET STATION

Enkele jaren geleden schreef de Koning Boudewijnstichting de wedstrijd «De weg naar het station» uit. De stad Turnhout zond een stedenbouwkundige schets voor de globale herinrichting van de stationsbuurt in en kreeg hiervoor een eervolle



NMBS, GOOSSEVAERTS

vermelding. Voor de realisatie staken stadsbestuur, NMBS, De Lijn en Langzaam Verkeer de koppen bij elkaar en dachten na over de stationsbuurt. Deze projectgroep werkte in de eerste plaats aan een plan van heraanleg van de Stationsstraat en bestudeerde de mogelijkheid om de goederenloods een andere

bestemming te geven, belangrijk omwille van het stadsbeeld en het activiteitsniveau in de omgeving. De Lijn bleek akkoord om aan de vormgeving van een nieuw busstation te sleutelen. Een ontwerp met bufferruimte en voorrijperrons werd eveneens uitgewerkt. In overleg met het stadsbestuur had De Lijn reeds vroeger ingestemd om de eindhalten van een reeks buslijnen aan het station te groeperen en Turnhout op te nemen in de lijst stations waar aansluitingen tussen trein en



COUPONS-KAARTEN

Tegen eind augustus werd de lokettenzaal grondig onder handen genomen en gerestaureerd, waarbij o.a. de oorspronkelijke inscripties op de blauwe steen terug zichtbaar gemaakt worden. Over de slogan boven de inkom hadden wij het al. Hij werd aangebracht met plakletters van goudfolie. Het verschil met de inscriptie boven de deur, die in lang vervlogen tijden naar de wachtzaal 1ste en 2de klas leidde, is niet te zien. Deze laatste en de inscriptie «Coupons-Kaarten» boven de drie loketten werden weer vrijgemaakt en in het goud herschilderd. De hardsteen rond deuren en ramen en horizontale decoratie ogen weer als weleer. Toen men in het station Turnhout aan de schilderwerken begon, was het te laat om nog een project in te dienen bij de Koning Boudewijnstichting. Deze stichting had in samenwerking met het verbodbedrijf Sigma in het kader van de Open Monumentendag '96 een wedstrijd op poten gezet. In Turnhout konden zij wel rekenen op het professioneel advies van deze firma. Een kleurenschema werd uitgewerkt en zo komt het dat de lokettenzaal herschilderd werd in zachtgeel met oranje accenten. Ongewoon, maar het geheel straalt een zekere warmte uit, vooral als de zon binnenschijnt. 's Avonds en bij donker weer wordt eenzelfde intieme sfeer gecreëerd door een aangepaste alogeenverlichting. De vloer werd volledig gerestaureerd. Tegels die stuk waren, werden vervangen door tegels uit de vroegere doorgang naar de wachtzaal 3de klas. De doorgang naar het perron werd eveneens aangelegd met tegels die gerecupereerd werden. De ruimte tussen lokettenzaal en de vroegere wachtzaal 3de klas werd omgevormd in een keuken. Tot voor de renovatie was dit een kleedkamer voor het personeel. In dit «nette» station waakt het stationspersoneel er nu angstvallig over dat de schoolgaande jeugd hun voetsporen niet achterlaat op de pas geleverde muren.

bus moeten voorzien worden. De NMBS van haar kant liep zelf al een tijdje rond met de idee de gevel van haar station wat op te frissen en in een later stadium het hele stationsgebouw te renoveren. Dit is ondertussen gebeurd, nu is het de beurt aan het stationsplein om aangepakt te worden.

PLANNEN WERDEN GEMAAKT, WERKEN UITGEVOERD

Midden 1995 werd aan de kant van de Stationsstraat het

dakgebinte behandeld, het onderdak en de dakbedekking vernieuwd. Vervolgens werd de toren van het station opnieuw met lood bekleed. Dakgoten en aflopen werden hersteld of vervangen en de voorgevel werd gereinigd. In het voorjaar van 1996 werd dan gestart met de grondige opfrissing van de gevel langs de kant van de sporen. Het stucwerk werd eerst grondig geanalyseerd, maar het bleek niet meer te maken. Daarom werd maar overgeschakeld op een moderne bastaardmortel op

basis van kalk. Over 650 m², de totale oppervlakte van deze gevel, werd deze coating uitgesmeerd. Het werd een dikke laag die in totaal 5000 kg mortel opslopte. Deze coating is vochtdoorlatend. Dit betekent dat alleen vocht van binnen naar buiten kan en niet omgekeerd. Bovendien is het een elastische materie, zodat barsten na verloop van tijd geen schijn van kans krijgen. Waar nodig werd ook het buitenschrijnwerk vernieuwd.

EEN BRUIN BUFFET

In het gebouw zelf werd door een herschikking de mogelijkheid gecreëerd een buffet in te richten. De bewaakte fietsenstalling voor huurfietsen en fietsen van pendelaars (wachtzaal 1ste en 2de klas) moest hiervoor wijken. De huidige uitbater zocht in '94 zelf contact met de

NMBS. Hij vond het oude stationsgebouw een zekere aantrekkingskracht hebben. Pas begin dit jaar werd het contract getekend en in mei de eerste pintjes getapt. Vanaf 7 uur 's morgens kun je hier terecht voor een drankje en een hapje in een wel ongewoon kader voor een stationsbuffet, dat het midden houdt tussen een bruine kroeg en een taverne. De deuren sluiten in principe na het vertrek van de laatste trein. De wachtende reiziger kan de tijd doden met enkele dag- en weekbladen die er ter beschikking liggen. Voor de inrichting sprokkelde de uitbater een amalgaam van stoelen en tafels bij elkaar. Het werd een mix van stijlen, maar er is zonder twijfel eenheid én sfeer. De stationsklokken binnen en buiten het buffet zijn origineel en werden gevonden in Brussel Klein-Eiland en nadien gerestaureerd. Op het perron werd een terrasje ingericht, door planten duidelijk afgescheiden. Het buitenmeubilair bestaat uit veelkleurige metalen tafeltjes en stoelen. Roodkleurige zonneschermen maken het geheel 'af'.

ZOALS HET KLOKJE IN TURNHOUT TIKT...

Voor de torenklokken vond men zijn inspiratie in de enige schildplaat met een wijzerplaat van Romeinse cijfers die teruggevonden werd op zolder. Zij stond model voor de 4 andere klokken, die door de stad Turnhout werden geschonken (zie Tussen sein en wissel 09/96) : drie voor de toren, 1 voor de lokettenzaal. De goederenloods werd nog niet onder handen genomen. Zij is buiten gebruik sinds de pakjesdienst overgenomen werd door ABX. De uitbater van het buffet droomt nu al luidop om hier concerten te organiseren. **HH** □



NMBS/L. GOOSSENAERTS



NMBS/L. GOOSSENAERTS



WAAROM EEN STATION RENOVEREN?

Een eenvoudige opknappbeurt van de buitenzijde van het station kan al wonderen doen voor de hele omgeving. Er moet worden nagegaan of het niet interessanter is het bestaande station, een vertrouwd en herkenbaar beeld in de gemeente of stad, te behouden en te moderniseren, in plaats van een nieuwe constructie neer te zetten. Het station en het plein zijn dikwijls samen aangelegd en moeten dan ook samen worden aangepakt. Niet alleen het openbaar vervoer, maar ook de gemeente heeft dus alle belang bij een mooie eigentijdse en functionele stationsomgeving. Het is duidelijk dat het openbaar vervoer steeds belangrijker wordt, gezien de groeiende mobiliteitsproblemen. Het

station en het plein ervoor zijn de onthaalpunten van een gemeente, het gezicht van de gemeente, het beeld dat een gemeente van zichzelf ophangt voor de aankomende reizigers. Tussen pakweg 1850 en 1940 was de omgeving van het station het actiefste deel van de gemeente. Het was het centrum van industriële en handelsactiviteit, men kwam er wonen, de horeca was er goed vertegenwoordigd. Nadien is er veel veranderd. De stationsbuurt is vandaag dikwijls een verloederde buurt met veel leegstand, waar het 's nachts niet veilig toeven is. Door de opmars van de auto hebben handelsactiviteiten zich ergens anders gevestigd. De enige cafés die er nog resten

draaien op een pendelaarspubliek. De overheid heeft de laatste decennia ook niets ondernomen om de aftakeling tegen te gaan. En dat begon negatief af te stralen op hun omgeving en op het gebruik van het openbaar vervoer. Bovendien zal een herleving van de stationsbuurt ook het veiligheidsgevoel van de openbaar vervoergebruiker verhogen, waardoor de cliënteel van bus, trein en tram alleen maar kan toenemen. Veel stations zouden niet gesloten zijn wanneer de stationsbuurt zich had kunnen ontwikkelen. Een herwaardering is dus nodig. (Bron : *Een station als buur. H. Verbruggen. Uitgave van Langzaam Verkeer. Leuven, 1994.*)