



Vlaanderen
is erfgoed



Beschermingsdossier Station Kortrijk in Kortrijk Monument

Agentschap
Onroerend
Erfgoed

Beschermingsdossier:

Station Kortrijk, Kortrijk, Stationsplein 7-8 – monument

Onderwerp

Benaming: Station Kortrijk

Adres of ligging: Stationsplein 7-8, Kortrijk

Dossier

Type dossier: beschermingsdossier

Dossiernummer: 4.001/34022/1293.1

Objectnummer: 4.01/34022/108.1

Inventaris Onroerend Erfgoed

URI Inventaris Onroerend Erfgoed: <https://id.erfgoed.net/erfgoedobjecten/309689>

Samenvatting

Naar aanleiding van meerdere aanvragen tot bescherming, wordt het station van Kortrijk (1951-1956) beschermd 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.

Datum

2/06/2026

Evert Vandeweghe

INHOUDSTAFEL

1.	Aanleiding tot de opmaak van het dossier.....	4
2.	Beschrijvend gedeelte	4
2.1.	Ruimtelijke context	4
2.2.	Historisch overzicht	4
2.3.	Beschrijving met inbegrip van de erfgoedelementen en erfgoedkenmerken	5
2.4.	Fysieke toestand van het onroerend goed	8
2.5.	Juridische toestand.....	8
2.5.1.	Onroerend Erfgoed:	8
2.5.2.	Omgeving:	8
3.	Evaluerend gedeelte	8
3.1.	Evaluatie van de erfgoedwaarden	8
3.1.1.	Architecturale waarde	8
3.1.2.	Historische waarde	10
3.1.3.	Artistieke waarde	11
3.2.	Keuze van het type bescherming.....	11
3.3.	Afbakening van de bescherming.....	11
4.	Beheersvisie	12
4.1.	Beheersdoelstellingen voor het beschermd onroerend goed	12
4.2.	Bijzondere voorschriften voor het beschermd onroerend goed.....	12
4.3.	Toelatingsplichtige handelingen voor het beschermd onroerend goed.....	13
5.	Bronnen	13
6.	Bijlagen bij het inhoudelijk dossier.....	14
6.1.	Documentatie	14

1. AANLEIDING TOT DE OPMAAK VAN HET DOSSIER

Dit beschermingsdossier is naar aanleiding van meerdere ad-hocaanvragen voor bescherming uit de periode 2023-2025 toegevoegd aan de beschermingskalender 2026.

Het stationsgebouw werd bij eerdere ad-hocaanvragen (in 2015 en 2021) niet weerhouden voor bescherming of voor opname in de inventaris omdat de focus bij naoorlogse architectuur op dat moment op vernieuwing en experiment lag. Vanuit een recent gewijzigd waarderingskader waarin gestreefd wordt naar een representatief staal van het verhaal van de architectuurontwikkeling in Vlaanderen, wordt het stationsgebouw wel als beschermingswaardig beoordeeld. Vanuit de principes van goed bestuur werd niet gestart met deze beschermingsprocedure tijdens de loop van de procedure (inclusief beroepstermijnen) voor een omgevingsvergunning voor de sloop van het gebouw (2023-2025).

Sinds 2010 werkt de NMBS met verschillende partners (Infrabel, stad Kortrijk, agentschap Wegen en Verkeer en De Lijn) aan een project om de mobiliteit rond het station van Kortrijk te verbeteren en de stationsbuurt aantrekkelijker te maken. Dit project werd uitgewerkt aan de hand van een masterplan en omvatte de sloop van het bestaande stationsgebouw. Op 16 mei 2023 vroeg de NMBS in het kader van de uitvoering van het masterplan een omgevingsvergunning aan, die de sloop van het bestaande stationsgebouw omvat. Op 3 februari 2024 verleende de Vlaamse Regering een omgevingsvergunning (onder voorwaarden). Op 22 maart 2024 werd door drie partijen de vernietiging van deze beslissing gevraagd bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen. Op 27 maart 2025 vernietigde de Raad de beslissing van de Vlaamse regering, hoofdzakelijk omdat de erfgoedwaarde van het station onvoldoende in rekening werd gebracht bij de vergunningsaanvraag. Eind 2025 werd afgezien van de sloop van het stationsgebouw.

2. BESCHRIJVEND GEDEELTE

2.1. Ruimtelijke context

Het station is gelegen aan de zuidzijde van het Stationsplein (nummer 7-8), ten zuidwesten van het oude stadscentrum. Tussen het station en het stadscentrum bevindt zich de midden 19de-eeuwse stationswijk met straten in pentagonale vorm (van oost naar west: Doornikselaan, Burgemeester Reynaertstraat, Stationsstraat, Koning Albertstraat en Tolstraat) die alle vijf uitgeven op het stationsgebouw. Ten zuiden van het stationsgebouw bevinden zich de sporen en de perrons (zie bijlage 6.1., foto 1).

2.2. Historisch overzicht¹

Net zoals in vele andere steden in Vlaanderen werd de spoorweg in Kortrijk tijdens de 19de eeuw aangelegd op de voormalige stadsomwalling die nog zichtbaar is in het stratentracé (zie bijlage 6.1., foto 2). Dit gebeurde relatief vroeg: al op 8 mei 1837, twee jaar na de opening van de allereerste spoorlijn in België, werd een wetsontwerp ingediend om een spoorlijn van Gent naar het Franse Rijsel via Kortrijk aan te leggen. Op 22 september 1839 reed de eerste trein Kortrijk binnen vanuit Gent. Een jaar later volgde de oprichting van een eerste, voorlopig stationsgebouw. Omwille van het snel groeiend belang van dit station werd in 1857 een volwaardig, neoclassicistisch stationsgebouw opgetrokken naar ontwerp van architect Auguste Payen (1801-1877) die tussen 1841 en 1871 heel wat stations ontwierp. In 1876-1878 werd het station van Kortrijk aangevuld met een indrukwekkende

¹ Gebaseerd op Inventaris Onroerend Erfgoed 2026, FENIKX 2015 (2025) en PIETERS H. EN PANNIER N. 2021.

perronoverkapping in ijzer en glas, en eind 19de eeuw werd centraal op het Stationsplein een rond plantsoen aangelegd (zie bijlage 6.1., foto 3).

Tijdens de Tweede Wereldoorlog (meer bepaald in de nacht van 20 op 21 juli 1944) werd het station vernield door bombardementen van de geallieerden (zie bijlage 6.1., foto 31). Uit die periode dateert ook de eenmansbunker of potloodbunker langs de westzijde van perron 2-3, gebouwd door de Duitse bezetter om de spoorweg te beschermen (zie bijlage 6.1., foto 23-24).

Tussen 1951 en 1956 verrees een nieuw stationsgebouw naar ontwerp van de Kortrijkse architect Pierre Albert E. Pauwels² (1913-2004), met medewerking van kunstenaars Rogier Vandeweghe (1923-2020) en Maurits Witdouck (1928-2014). De oudst gekende plannen hiervoor dateren van 17 november 1951 en tonen grotendeels de uitgevoerde toestand (zie bijlage 6.1., foto's 4-7). De inhuldiging vond plaats op 7 juli 1956.

De huidige toestand wijkt op een aantal punten af van de plannen van 1951:

- de schuilkelders werden nooit uitgevoerd;
- aan de rechterzijde werd later (vóór 1971)³ een seinhuis toegevoegd op de eerste verdieping (zie bijlage 6.1., foto 10);
- het appartement van de stationschef, dat zich op de eerste verdieping van de linkervleugel bevond, werd verbouwd tot administratieve lokalen;
- het oorspronkelijk crèmekleurig geschilderd⁴ buitenschrijnwerk werd donkergroen geschilderd, vermoedelijk in de jaren 1990;
- binnen het gebouw werden in verschillende lokalen werken uitgevoerd zoals het vervangen van vloeren en schrijnwerk, en het overschilderen, onder andere van de betonemaille,... De oorspronkelijke inrichting van de lokettenhal, bar, krantenkiosk en buffet was opvallend kleurrijk, aansluitend bij de expo-stijl (zie bijlage 6.1., foto's 11-17).

Het vooroorlogse ronde plantsoen bleef bij de heropbouw in 1951-1956 van het station behouden maar dit plantsoen verdween later (vermoedelijk eind jaren 1960) voor de aanleg van parkeerplaatsen (vergelijk bijlage 6.1. foto 8 en 9). Anno 2026 zijn dit fietsenstallingen. In 2007-2009 werd de rechter onderdoorgang onder de sporen volledig gerenoveerd met brede trappen en een roltrap, nieuwe bekleding en verlichting. Een eenmansbunker die dateert uit de Tweede Wereldoorlog werd in de naoorlogse periode verplaatst naar het perron van spoor 2 en 3.

2.3. Beschrijving met inbegrip van de erfgoedelementen en erfgoedkenmerken⁵

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

Context

Het gebouw is vrijstaand en is gelegen aan de zuidzijde van het Stationsplein dat zich aan de zuidkant bevindt van de stationswijk. Deze wijk werd ontworpen in 1841 door architect Jean-Pierre Cluysenaar (1811-1880) en wordt gekenmerkt door een pentagonaal stratenpatroon. De oorspronkelijke neoclassicistische gevelarchitectuur van deze straten is nog weinig herkenbaar door naoorlogse nieuwbouw die voornamelijk bestaat uit modernistische meergezinswoningen en kantoorgebouwen.

² Niet te verwarren met de Kortrijkse beeldhouwer Pierre (Petrus) Pauwels (1887-1969).

³ Luchtfoto's van 1971 tonen dit seinhuis al.

⁴ FENIKX 2015, 23.

⁵ Gebaseerd op Inventaris Onroerend Erfgoed 2026: *Station Kortrijk* [online], <https://id.erfgoed.net/erfgoedobjecten/309689> (geraadpleegd op 26 januari 2026) en FENIKX (VERDONCK A. & DECEUNINCK M.) 2015 (2025): *Kortrijk stationsgebouw waardeanalyse*.

Het station van Kortrijk is een doorgaand station met een westelijke en oostelijke voetgangerstunnel onder de sporen. De vier perrons zijn via trappen en een roltrap bereikbaar. De perrons bewaren nog representatieve stalen perronluifels met houten plafondbekleding, wacht paviljoentjes in expo-stijl en typische houten banken (zie bijlage 6.1., foto's 25-27). Het perron van spoor 2 en 3 bewaart aan de uiterste westzijde ook een éénmansbunker (zie bijlage 6.1., foto's 23-24), die na de Tweede Wereldoorlog verplaatst werd.

Structuur

Het gebouw bestaat uit een structuur van gewapend beton, ingevuld met metselwerk, en dragende muren in metselwerk en heeft een dak, opgebouwd uit betonnen welfsels (zie fotoregistratie, foto 34).

Exterieur

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 traveeën 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-reliëf bij de inkom. Het oorspronkelijk crèmekleurig, nu donkergroen geschilderd stalen schrijnwerk bleef grotendeels bewaard, inclusief hang- en sluitwerk en buismetalen leuningen. De drie centrale deuren van de lokettenzaal zijn vervangen, evenals de deur van het buffet aan het Stationsplein.

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-reliëf, rechts met een uurwerk met metalen wijzers en uuraanduiding in terracotta). Een attiek boven de kroonlijst verbergt het dak. Beide penanten werden oorspronkelijk bekroond met een grote, verticale vlaggenmasten (zie bijlage 6.1., foto 9).

De zijvleugels bestaan uit een hogere bouwlaag op de begane grond en een lagere, tweede bouwlaag, met uitzondering van de twee meest oostelijke traveeën die slechts één bouwlaag tellen. Monumentale afgeschuinde penanten in baksteen ritmeren de traveeën. 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 traveeën met trappen. De westelijke zijvleugel bevat daarnaast nog twee toegangen met een trappenpartij, de oostelijke één (oorspronkelijk toegang verlenend tot het buffet en de Regie van Telegrafie en Telefonie (RTT) in de oostvleugel, en tot de bagageafdeling en de kantoren in de westvleugel). 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 gelijkaardig parement. Later werd een bijkomend deel ten westen van de bestaande luifel overluifeld.

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. De betonnen kolommen van de luifel worden afgeschermd met lage, helderblauw geschilderde buismetalen leuningen (zie bijlage 6.1., foto 28). 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. Rechts van het centrale volume, ter hoogte van de vroegere krantenkiosk, bevindt zich een latere uitbouw (zie fotoregistratie, foto 19).

Interieur

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 (overschilderd). De loketten worden afgescheiden van de lokettenzaal met een beglaasde wand in vijfdelig stalen schrijnwerk (oorspronkelijk rood geschilderd) waarvan het middelste deel nu ingevuld is met een automaat;
- 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 die mogelijk ook bewaard is in het buffet;
- een eiken deur naar het buffet;
- het kleurrijke figuratieve tegeltableau met voorstelling van de Leie van Rogier Vandeweghe boven de toegang tot de sporen;

De stationshal gaf rechtstreeks uit op de bagageafdeling in de rechtervleugel en sloot aan zuidelijke zijde aan op de sporen. De linkervleugel bood op het gelijkvloers ruimte aan het stationsbuffet en de diensten van de Regie van Telegrafie en Telefonie (RTT). In de rechtervleugel kregen de bagageafdeling en onder meer het bureau van de stationschef een plaats. Op de verdieping kwamen burelen van de technische diensten, de Franse politie en Belgische rijkswacht en douane, alsook een refter en een was- en kleedplaats voor het treinpersoneel. Hier bevond zich helemaal links ook een appartement voor de stationschef. Later werd dit tot kantoren omgevormd met behoud van de algemene structuur van het gebouw, en de vloertegels.

Het gebouw bevat in de linkervleugel ook twee kleinere en een grote traphal (zie bijlage 6.1., foto 32) met oorspronkelijke vloertegels (vierkante licht- en donkergrijze, en heel fijne witte voor een decoratieve boord), metalen trapleuningen met houten handgreep en wanden in glansbeton (overschilderd).

Ten slotte bevindt zich in het interieur ook het mechanisme van het uurwerk (zie fotoregistratie, foto 35) en het seinhuis bewaart de inrichting met instrumentarium (zie bijlage 6.1., foto's 29-30).

Aan de westzijde bevindt zich een rode postbus tegen de voorgevel van het gebouw.

2.4. Fysieke toestand van het onroerend goed

De fysieke toestand van het onroerend goed waarvoor dit beschermingsdossier wordt opgemaakt, is vastgesteld tijdens een plaatsbezoek op 14 januari 2026. De fysieke toestand is op dat moment fotografisch gedocumenteerd. Deze registratie is als bijlage bij het ministerieel besluit gevoegd en geeft een beeld van de toestand van het onroerend goed op het moment van de bescherming.

Behoudens verborgen gebreken, bevindt het gebouw zich in goede bouwfysische toestand.

2.5. Juridische toestand

2.5.1. Onroerend Erfgoed:

Het station Kortrijk maakt deel uit van de vastgestelde archeologische zone "Historische stadskern van Kortrijk" (<https://id.erfgoed.net/aanduidingsobjecten/11899>) en is opgenomen als bouwkundig element in de wetenschappelijke inventaris (<https://id.erfgoed.net/erfgoedobjecten/309689>).

2.5.2. Omgeving:

De gewestplanbestemming van het station is gebied voor gemeenschapsvoorzieningen. De ruimere stationswijk is woongebied met culturele, historische en/of esthetische waarde.

3. EVALUEREND GEDEELTE

3.1. Evaluatie van de erfgoedwaarden

De bescherming beoogt het behoud van de architecturale, historische en artistieke waarde.

3.1.1. Architecturale waarde

Erfgoedtype

Anno 2026 telt Vlaanderen 62 als monument beschermde stationsgebouwen, allemaal daterend uit de periode 1841-1945. Van de 66 stationsgebouwen die in Vlaanderen werden opgetrokken tussen 1945 en 1990 is nog geen enkel beschermd; slechts een vijftal ervan is opgenomen in de inventaris van het bouwkundig erfgoed. Hugo De Bot deelt in zijn overzicht *Stationsarchitectuur in België* (2003) dit naoorlogse patrimonium op in vier, min of meer chronologische groepen. Het station Kortrijk rekent hij tot een groep grotere stations, opgetrokken van het midden van de jaren vijftig tot de late jaren zestig in een meer functioneel en geïndustrialiseerd modernisme. Deze gebouwen worden gekenmerkt door een meer repetitieve constructie, soms met decoratieve elementen in expo-stijl zoals een inkomluifel. In Vlaanderen telt hij er een negental waaronder de stations van Mechelen (1958-1959, gesloopt in 2022) en Hasselt (1964-1965) (zie bijlage 6.1., foto 21). Ook het station van Kortrijk rekent Hugo De Bot tot deze groep maar hij voegt er aan toe dat dit gebouw uniek is (zeldzaam) door een aantal "archaische" kenmerken zoals het beklemtonen van de hoofdingang, de concave vorm van die hoofdingang en de golvende geveldelen.⁶ In vergelijking met de andere stations uit die groep (zoals dat van Hasselt) is het station van Kortrijk nog heel herkenbaar bewaard en ook de context sluit nog relatief goed aan op dit gebouw (pentagonale aanleg).

⁶ DE BOT H. 2003: op. cit., 127-137.

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.⁷

In andere regio's en landen zijn al meerdere naoorlogse stationsgebouwen beschermd. Zo werd in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest het Centraal Station (1936-1952) van Victor Horta beschermd en werden de Congreshalte (1948-1953) van Maxime Brunfaut en het station Brussel-Noord (1938-1956) van Paul Saintenoy op de bewaarijst ingeschreven. In Nederland zijn bij de recente thematische bescherming van naoorlogse erfgoed (1940-1965) ook vijf stationsgebouwen beschermd.⁸ In Engeland zijn de voorbije jaren eveneens verschillende naoorlogse stationsgebouwen beschermd.⁹

Stijl

Versillende van de naoorlogse stations die in andere regio's en landen al werden beschermd, zijn opgetrokken in een meer klassieke of traditioneel ogende vormgeving. Voorbeelden zijn het wederopbouwstation van Vlissingen (Nederland) uit 1950 in een uitgesproken traditionalisme (zie bijlage 6.1., foto 22), en de drie beschermde Brusselse stations die aansluiten bij het modern classicisme, een mix van modernistische en meer klassieke kenmerken.

Het station Kortrijk is een voor Vlaanderen uniek voorbeeld van een naoorlogs stationsgebouw in modern classicisme (1930-1960). Typisch voor deze stijl 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 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, zoals bijvoorbeeld het station van Brugge uit 1937 (zie bijlage 6.1., foto 20). Het station van Kortrijk is hier een heel herkenbaar en representatief, zij het enigszins laat voorbeeld van. Bovendien bevat het Kortrijkse stationsgebouw ook speelsere toetsen die aansluiten bij de expo-stijl, bijvoorbeeld in het frisse kleurenpalet met onder andere groenblauw, nog 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 van Auguste Payen 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.

Oeuvre

Pierre A.E. Pauwels (1913-2004), de ontwerper van het Kortrijkse stationsgebouw, was een invloedrijk figuur in de architectuur van Vlaanderen midden twintigste eeuw. Afkomstig uit Kortrijk, studeerde hij in 1936 af als architect aan het Sint-Lucasinstituut in Gent waar hij onmiddellijk aangesteld werd tot docent (tot 1975). Al vóór de Tweede Wereldoorlog

⁷ May L. 2015: 340.

⁸ Daarnaast ook de stations van Zutphen, Eindhoven, Almelo en Tilburg (zie: <https://kennis.cultureelerfgoed.nl/index.php/Wederopbouwmonumenten>).

⁹ Onder andere de stations van Harlow, Coventry, Manchester Oxford Road en Broxbourne, alle vier uit de periode 1958-1962 (zie: <https://historicengland.org.uk/>).

realiseerde hij vlakbij het station van Kortrijk een modernistische brandweerkazerne, samen met Willem Dutoit. Zijn naoorlogs oeuvre is heel divers. Hij ontwierp modern classicistische gebouwen (zoals het station in Kortrijk en een bankgebouw in dezelfde stad) maar ook rationeel-functionalistische schoolgebouwen met een 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 voltooiing van de heropbouw van Ieper na de Tweede Wereldoorlog.

In de inventaris bouwkundig erfgoed wordt zijn naam gelinkt aan 35 erfgoedobjecten maar slechts één nieuwbouwproject van Pauwels is al beschermd: de brandweerkazerne van Kortrijk. 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).

3.1.2. Historische waarde

Oudere spoorweggeschiedenis

Het station van Kortrijk is één van de oudste onderdelen van het spoorwegennetwerk in België (sinds 1839) en heeft ook als onderdeel van de allereerste internationale treinverbinding in Europa (Brussel – Parijs) een belangrijke historische betekenis. Op 6 november 1842 opende de spoorlijn naar Tourcoing en al een jaar later maakte Kortrijk deel uit van de verbinding Brussel–Parijs.

Tweede Wereldoorlog en wederopbouw

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

Tijdens de oorlog gebruikte het Duitse leger het rangeerstation van Kortrijk, ten zuidwesten van het reizigersstation, als opslagplaats voor oorlogsmaterieel. De bewaarde eenmansbunker op het perron van de sporen 2-3 getuigt hier nog van (zie bijlage 6.1., foto 23-24). Bovendien was het een belangrijk knooppunt van spoorverkeer naar Frankrijk. Duitse bombardementen in mei 1940 maakten in de stad een honderdtal doden maar vooral de geallieerde bombardementen in 1943-1944 zorgden voor veel doden (meer dan vijfhonderd) en enorme schade. Dit paste in het kader van de voorbereidingen op de landing in Normandië. In totaal werden in Kortrijk meer dan vijftienhonderd woningen verwoest en heel wat openbare gebouwen, wat haar tot één van de zwaarst getroffen steden van Vlaanderen maakt. Het zwaarste bombardement was dat op het station in de nacht van 20 op 21 juli 1944.

De wederopbouwarchitectuur in Kortrijk was, net zoals in verschillende andere steden, vrij traditioneel met veel gebouwen in neobarok en neoclassicisme. Voorbeelden hiervan zijn een bankgebouw op de Grote Markt (1946), ook naar ontwerp van Pierre Pauwels, de Protestants Evangelische kerk (1955-1957) en het gerechtshof (1958). Van die wederopbouw in Kortrijk werd nog niets beschermd. Maar ook ruimer in Vlaanderen is dit erfgoed amper 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 bij uitstek een getuige van de wederopbouw, onder andere omwille van de focus van de bombardementen (het transport).

Het symbolisch belang 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.

Geschiedenis van communicatiemiddelen

De rode postbus die zich aan de westzijde tegen de voorgevel van het gebouw bevindt, is 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. Dergelijke communicatiemiddelen hebben een heel hoog historisch belang. Tot op heden werd geen enkele postbus beschermd.

3.1.3. Artistieke waarde

De toepassing van beperkte figuratieve decoratie is typisch voor het modern classicisme en draagt dus bij tot de architecturale waarde, maar daarnaast heeft die decoratie ook artistieke waarde. De kunstwerken zijn representatief voor 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-reliëf in de voorgevel van beeldhouwer Maurits Witdouck (1928-2014) is een allegorische voorstelling van reizen en transport via het spoor, het keramieken kunstwerk van Rogier Vandeweghe (1923-2020) 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. Rogier Vandeweghe verwierf begin jaren zestig zelfs internationale erkenning voor zijn keramiek met zijn atelier Amphora.¹⁰

3.2. Keuze van het type bescherming

Het station Kortrijk wordt beschermd als monument. Het Onroerenderfgoeddecreet definieert een monument als volgt: "een onroerend goed, werk van de mens of van de natuur of van beide samen, met inbegrip van de cultuurgoederen die er integrerend deel van uitmaken, inzonderheid de bijhorende uitrusting en de decoratieve elementen van algemeen belang wegens de erfgoedwaarde(n)."

De bescherming als monument wordt gemotiveerd vanuit het belang van de bewaarde structuur in beton en baksteen, van de planindeling en van de interieurinrichting van de inkomhal en de traphal voor de erfgoedwaarde.

3.3. Afbakening van de bescherming

De afbakening van het beschermd onroerend goed is opgenomen op het plan dat als bijlage bij het ministerieel besluit is gevoegd. Alle kadastrale percelen gevat door de bescherming zijn opgenomen in artikel 1 van het ministerieel besluit.

De afbakening omvat het perceel (Kortrijk, eerste afdeling, sectie E, perceelnummer 27R4) en een deel van het openbaar domein om ook de luifel en het seinhuis aan de westzijde van het gebouw te vatten, evenals de luifel aan de zuidzijde en de buitentrappen en de

¹⁰ BONNEURE F. e.a. 1992: *Lexicon van Westvlaamse beeldende kunstenaars 1*, Kortrijk, 132-133.

postbus aan de noordzijde. Met uitzondering van het seinhuis en de postbus wordt aan alle aanpassingen van na circa 1960 geen erfgoedwaarde toegekend. Deze zijn dus niet mee beschermd.

De naoorlogse infrastructuur op de perrons (metalen luifels, wachthuisjes, banken,...) wordt niet meegenomen in de bescherming omwille van de al geplande heraanleg van deze perrons. Bovendien is dergelijke perroninfrastructuur meer representatief en dus ook nog bij vele andere stations terug te vinden. De eenmansbunker op perron 2/3 heeft historische waarde als herinnering aan de Tweede Wereldoorlog maar wordt niet meegenomen binnen de bescherming omdat er exemplaren in Vlaanderen bewaard zijn die hoger scoren op context en herkenbaarheid, onder andere door de naoorlogse verplaatsing van deze bunker.

Qua interieurafwerking is de bescherming beperkt tot de stationshal met loketten en wachtruimte, en de grote traphal (zie bijlage 6.1., foto 32). Het interieur van het seinhuis wordt niet mee beschermd.

4. BEHEERSVISIE

4.1. Beheersdoelstellingen voor het beschermd onroerend goed

In het beschermingsbesluit zijn beheersdoelstellingen opgenomen. Je vindt die terug onder artikel 3 van het ministerieel besluit. De beheersdoelstellingen moeten de zakelijkrechthouders (eigenaars, erfpachthouders, opstalhouders en leasinggevers) en gebruikers op weg helpen om de erfgoedwaarden maximaal in stand te houden of te verbeteren. Ze hebben de optimale verwezenlijking van de erfgoedwaarden voor ogen. Ze geven richting aan of vormen een kader voor toekomstig beheer van het beschermd onroerend goed. Zakelijkrechthouders en gebruikers dienen rekening te houden met deze beheersdoelstellingen als ze werken wensen uit te voeren aan het beschermd goed. Ook de overheid houdt met deze doelstellingen rekening als ze over deze werken advies moet geven of als ze toelating moet geven voor die werken.

De beheersdoelstellingen spelen in op de erfgoedwaarden, erfgoedelementen en erfgoedkenmerken opgenomen in artikel 2 van het ministerieel besluit.

Deze bepalingen zijn op maat van de bescherming.

4.2. Bijzondere voorschriften voor het beschermd onroerend goed

Voor elk beschermd onroerend goed geldt het actief en passief behoudsbeginsel. Dit betekent dat de zakelijkrechthouders en gebruikers het beschermd goed in goede staat moeten houden door de nodige instandhoudings-, beveiligings-, beheers-, herstellings- en onderhoudswerken uit te voeren en dat het verboden is om een beschermd onroerend goed te ontsieren, te beschadigen, te vernielen of de erfgoedwaarden ervan aan te tasten. Het betekent ook dat een zakelijkrechthouder en gebruiker verplicht is het beschermd onroerend goed als een goed huisvader te beheren en het dus niet te verwaarlozen. Alle voorschriften voor de instandhouding en het onderhoud van het beschermd onroerend goed die van toepassing zijn op het beschermd goed zijn opgenomen in artikel 4 van het beschermingsbesluit.

In het Onroerenderfgoeddecreet en Onroerenderfgoedbesluit zijn een aantal algemene voorschriften voor de instandhouding en het onderhoud van beschermd onroerend erfgoed opgenomen, meer bepaald:

- het goed als een voorzichtig en redelijk persoon (goede huisvader) beheren en de nodige voorzorgsmaatregelen nemen tegen schade ten gevolge van brand, blikseminslag, diefstal, vandalisme, wind of water;

- de toestand van het goed regelmatig controleren;
- regulier onderhoud uitoefenen;
- onmiddellijk passende consolidatie- en beveiligingsmaatregelen nemen in geval van nood.

Omdat het onroerend goed dat is beschermd een uurwerk (stationsklok) bevat die deel uitmaakt van de bescherming zijn de zakelijkrechthouders en gebruikers verplicht om ook volgend voorschrift op te volgen:

- gerestaureerde uurwerken regelmatig in werking te stellen volgens de regels van de kunst.

4.3. Toelatingsplichtige handelingen voor het beschermd onroerend goed

Voor sommige werken aan het beschermd onroerend goed moet een toelating worden gevraagd. Sommige werken kunnen namelijk een negatief effect hebben op de erfgoedwaarden. Als voor de handelingen aan of in beschermde goederen een omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen of voor het verkavelen van gronden, een omgevingsvergunning voor de exploitatie van een gedeelte inrichting of activiteit, een vergunning, toelating, machtiging, ontheffing of afwijking overeenkomstig de bepalingen van het Bosdecreet van 13 juni 1990, het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu of het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning vereist is, vraagt de vergunningverlenende overheid advies aan het agentschap Onroerend Erfgoed van de Vlaamse overheid.

Voor een aantal werken die niet vergunningsplichtig zijn, moeten de zakelijkrechthouders en gebruikers, voorafgaand aan de uitvoering van de werken, toelating vragen aan het agentschap Onroerend Erfgoed of aan de erkende onroerenderfgoedgemeente. Een overzicht van alle erkende onroerenderfgoedgemeenten is te vinden op www.onroerenderfgoed.be.

De werken waarvoor u toelating moet vragen zijn opgesomd in artikel 5 van het beschermingsbesluit.

Er zijn ook toelatingsplichten voor straatmeubilair, voor het interieur en voor het uurwerk.

5. BRONNEN

DE HOUWER V., MEGANCK L. & VAN HERCK K. 2023: *Waarderen van erfgoed: erfgoedwaarden en criteria, afwegingskader agentschap Onroerend Erfgoed*.

FENIKX (VERDONCK A. & DECEUNINCK M.) 2015: *Kortrijk stationsgebouw waardeanalyse*. Onuitgegeven studie.

FENIKX (VERDONCK A. & DECEUNINCK M.) 2025: *Kortrijk stationsgebouw waardeanalyse*. Onuitgegeven studie.

DE BOT H. 2003: *Stationsarchitectuur in België. Deel II: 1914-2003*, Turnhout.

BOUCKAERT T. 2024: De Kortrijkse wederopbouw na 1945. Transformaties in de stedelijke ruimte, *De Leiegouw* 66.

D'HAENE E., PANNIER N. & PIETERS H. 2021: De wederopbouw van Kortrijk (1944-1957). Ontstaan van een rijk en beeldbepalend patrimonium, *De Leiegouw* 63, 269-304.

MAY L. 2015: 'Het industrieel erfgoed van Belgische seinhuizen: een typologische aanzet aan de hand van de lijnen 50 en 50A van Brussel naar Oostende', in: *Relicta. Archeologie, Monumenten- en Landschapsonderzoek in Vlaanderen*, volume 12, Brussel, 323-350.

PIETERS H. & PANNIER N. 2021: Het station van Kortrijk. Uniek fiftiesspoorwegerfgoed met sloop bedreigd, *Vlaams-Nederlandse tijdschrift Erfgoed van Industrie en Techniek* 3-4, 75-83.

Inventaris Onroerend Erfgoed 2026: *Station Kortrijk* [online], <https://id.erfgoed.net/erfgoedobjecten/309689> (geraadpleegd op 26 januari 2026).

6. BIJLAGEN BIJ HET INHOUDELIJK DOSSIER

6.1. Documentatie

De documentatie bij het inhoudelijk beschermingsdossier bevat bijkomend materiaal zoals oudere foto's, kaarten, postkaarten, archieffoto's, bouwplannen, kadastermutaties, hoogtemodellen, e.d. dat het dossier verder onderbouwt of illustreert.