

Renovatie station Wijgmaal (1)

Auteur: Evelien Willaert

Verschijningsdatum: de Koevoet 188, 15 september 2020

Korte inhoud: Het duurt allemaal wat langer dan voorzien, maar dat heb je met verbouwingen. De renovatie van het stationsgebouw naar duurzame kantoren en een buurthuis begint nu toch langzaam vorm te krijgen.

Dialoog vzw

Remylaan 13, 3018 Wijgmaal (Leuven)

016 23 26 49 / info@dialoog.be / www.dialoog.be

Meer over ecologisch magazine de Koevoet?

www.dialoog.be/dekoevoet



Hoe zou het nog zijn met het station van Wijkmaal? Ondertussen alweer drie jaar geleden kondigden wij aan dat *Dialoog* het verloederde gebouw in de Leuvense deelgemeente zou renoveren tot energiezuinige kantoor- en ontmoetingsruimte. Wie dacht dat wij ondertussen knus en gezellig en met zicht op de sporen dit artikel schrijven vanuit onze nieuwe werkplek is eraan voor de moeite. Niets is minder waar. Het blijkt een hobbelig parcours met wel wat hindernissen. Een tussentijdse stand van zaken.

Dialoog doet het weer in de praktijk

Renovatie stationsgebouw tot duurzame werkplek en buurthuis



Even het geheugen opfrissen. Anno 2015 is de kantoorruimte van *Dialoog* in Wijkmaal dringend aan renovatie toe, maar als huurder hebben we daar geen impact op. We gaan dus op zoek naar een nieuwe werkplek, waarbij we – de door ons verkondigde principes van duurzaam bouwen indachtig – vooropstellen dat we geen groene ruimte willen inpalmen en de voorkeur geven aan een bestaand gebouw.

Als kleine organisatie (minder dan 10 werknemers) zouden we een huis kunnen kopen, maar we willen evenmin een gebouw inpalmen dat geschikt is als gezinswoning. Daarenboven moet de locatie goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer en een toonvoorbeeld zijn of worden van duurzaam bouwen: toekomstgericht, circulair, met een minimale milieu-impact en energiezuinig. En dat voor een budget dat in verhouding staat tot de kosten

die we vandaag hebben voor huisvesting (huur en onkosten). Zo eenvoudig is het.

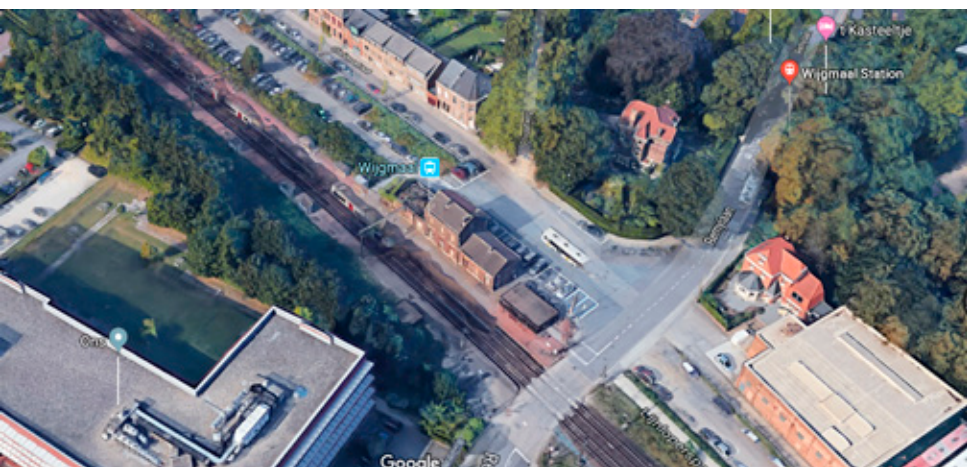
Of toch niet. Tot we ons oog lieten vallen op het stationsgebouw van Wijgmaal, dat letterlijk onder onze neus stond te verloederen. Leegstaand bestaand gebouw? Check. Niet geschikt als woning? Check, omwille van akoestische redenen en de afwezigheid van buitenruimte. Goede bereikbaarheid? Check, dicht bij een treinstation zouden we niet geraken. Mobiscore: 8,4 op 10, weten we nu.

Erfpacht en opstalrecht

Het stationsgebouw van Wijgmaal is eigendom van de NMBS. Jeugdhuis Impuls vindt er onderdak tot in 2010 het dak van de noordelijke vleugel instort en het gebouw onbewoonbaar wordt verklaard. Om de stationsomgeving terug op te waarderen, sluit de stad Leuven een

Dialogo in 2015 aanklopt bij het AGSL. Een invulling van het gebouw als kantoor in combinatie met een restaurant voor sociale tewerkstelling blijkt een goede match en resulteert in 2016 in een opstalovereenkomst voor 44 jaar tussen de stad en *Dialogo*, waarbij *Dialogo* voor het gebruik van het gebouw een opstalvergoeding betaalt. We schieten meteen in actie, stellen een technische werkgroep samen, vatten al onze duurzaamheidsambities en andere wensen in een programma van eisen en stellen het Wijgmaalse architectenbureau *archipelago* aan als ontwerper. Door een combinatie van factoren, waaronder de terugtrekking van de partner voor de uitbating van het restaurant (we besparen u de details), kent het project een trage start. Uiteindelijk tekenen we in 2018 een samenwerkingsovereenkomst met de stad Leuven voor de renovatie en restauratie van het gebouw. Het

project moet een toonbeeld van duurzaamheid en multi-inzetbaarheid worden in nauwe samenwerking met de buurt. In het gebouw komen de kantoren van *Dialogo* samen met een publiek toegankelijke ontmoetingsruimte. De buurt zal deze ruimte uitbaten onder de naam 'Bar Rosalie' en hiermee aan personen met een handicap een kwalitatief arbeidsaanbod en aan kunstenaars uit Wijgmaal een uitstalraam bieden. De combinatie van



Het stationsgebouw van Wijgmaal ligt 6 kilometer ten noorden van Leuven centrum, langs de spoorlijn Leuven-Mechelen en in het verlengde van een fietsroute langs de Dijle. Bron: Google Maps

erfpachtovereenkomst voor 50 jaar met de NMBS, waarbij onder meer de renovatie van het gebouw, de heraanleg van het plein en bij uitbreiding de ganse stationsomgeving op het programma staan. Voor de noordvleugel wordt een sloopvergunning afgeleverd, die echter nooit wordt uitgevoerd. In 2013 lanceert het *Autonoom Gemeentebedrijf Stadsontwikkeling Leuven* (AGSL) een concessie-oproep voor de uitbating en renovatie van het station, met minstens 50 % gemeenschapsfuncties. Het gebouw bevindt zich in een gebied voor gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen, wat maakt dat een zuivere commerciële of woonfunctie niet toegelaten is. Er worden geen kandidaten gevonden, waarna het gebouw blijft leegstaan en verder aftakelt. Ook het plein blijft zijn functie als parking en draaiplaats voor lijnbussen behouden. De situatie blijft ongewijzigd tot op het moment dat

koffie- en lunchbar overdag tijdens wekdagen met een buurtcafé in het weekeinde en 's avonds moet een optimaal gebruik van deze ruimte garanderen. Een mobiele keuken moet gebruik van de ruimte als vergader- en cursusruimte voor *Dialogo* mogelijk maken. Door ook het sanitair (toiletten en douches) te delen, streven we naar een maximaal gebruik en bezetting van het gebouw met een minimum aan voorzieningen en ruimtebeslag, wat we als een eerste voorwaarde voor een duurzaam gebouw beschouwen.

Duurzaamheidsambities als leidraad

Een programma van eisen is een document dat de opdrachtgever, bij voorkeur voor de toewijzing, aan de ontwerper overhandigt. Hierin wordt niet alleen het algemene bouwprogramma vermeld, maar ook de tech- »

Circulair businessmodel

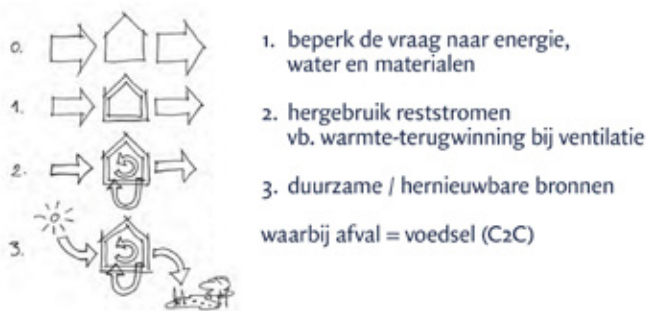
Dialoog vzw is een Vlaamse milieuorganisatie met als voornaamste doel het verstrekken van onafhankelijke informatie over duurzaam (ver)bouwen en bewust wonen aan particulieren, bouwprofessionelen en overheden. Net zoals voor alle andere organisaties en bedrijven betekent dit de behoefte aan een fysieke werkplek. De eigendom van een gebouw is voor ons geen doelstelling en valt ook niet te rijmen met het circulaire gedachtegoed, waar bezit *passé* is. Een gebouw huren is een mogelijke optie, tegelijk willen we de ambities die we verkondigen inzake duurzaam bouwen ook wel vertaald zien in onze kantooromgeving. De formule van opstalrecht biedt ons die mogelijkheid: zonder dat we moeten investeren in de aankoop van een gebouw, kunnen we wel een duurzaam renovatieproject realiseren. Erfpacht en opstalrecht zijn alternatieve eigendomsvormen die stilaan ingang beginnen te vinden om wonen betaalbaar te houden. Zo word je bij een *Community Land Trust* project (CLT) wel eigenaar van je woning, maar niet van de grond waarop ze staat. Je gebruikt de grond via een systeem van opstalrecht, erfpacht of erfdiensbaarheid, waarbij je huurgeld betaalt aan de CLT, die eigenaar blijft van de grond. Deze formule maakt wonen betaalbaarder. In het Receptenboek voor klimaatneutrale kernversterking van Bond Beter Leefmilieu vind je hierover meer info (www.bondbeterleefmilieu.be/sites/default/files/files/tkv_2019_recepten_kernversterking_ii.pdf).

nische (bijvoorbeeld akoestiek en binnenluchtkwaliteit) en functionele eisen (vereiste vloeroppervlaktes, enzovoort). Daar horen uiteraard ook de duurzaamheidsambities bij. Idealiter worden deze afzonderlijk vermeld. Het programma van eisen is ook een werkdocument dat in de loop van het bouwproces bijgestuurd en aangepast wordt in functie van gewijzigde randvoorwaarden of eisen.

Voor ons kantoorgebouw hebben we voor het opstellen van de duurzaamheidseisen en -ambities als kapstok de 'nieuwe stappenstrategie' gebruikt, een bijgewerkte versie van de gekende 'trias energetica': of het nu om ruimte, energie, water of andere grondstoffen gaat, de eerste stap is altijd de vraag beperken, de tweede stap: reststro-

men hergebruiken. Pas als we met deze twee stappen de behoefte reduceren, kunnen we erin slagen om ook de derde stap – de restbehoefte voor 100 % invullen met duurzame en hernieuwbare bronnen – te realiseren. Door het project te toetsen aan de *Vlaamse maatstaf duurzame kantoren* zouden we onze globale duurzaamheidsambities kunnen kwantificeren. We stelden het streefdoel 'excellent' voorop in twee cruciale fases van het project: bij de opmaak van het uitvoeringsontwerp en aanbestedingsdossier en bij oplevering en ingebruikname. De maatstaf voor duurzame kantoren bleef echter in de pijplijn zitten. We moeten dus herbekijken hoe we de duurzaamheid van ons gebouw beoordelen. Gebruik maken van de maatstaf voor woningen zou een optie zijn, als die inhoudelijk niet gedateerd was (2011). Momenteel bekijken we of we de GRO duurzaamheidsmeter, gelanceerd in 2017 door het Facilitair Bedrijf van de Vlaamse overheid, kunnen aanwenden en welk ambitieniveau we dan voorop moeten stellen. Deze duurzaamheidsmeter is bruikbaar voor elk type gebouw en kreeg overigens in 2019 een update waarin circulair bouwen nadrukkelijker aanwezig is, wat het instrument voor ons uiterst bruikbaar maakt.

Een derde leidraad die we naar voor schuiven inzake duurzaamheid is de *TOTEM-tool: Tool to Optimise the Total Environmental impact of Materials*. Een Belgisch



Bron: Duurzaam Gebouwd – De nieuwe stappenstrategie (Andy Van den Dobbelaer)

ontwerpinstrument om, op basis van een levenscyclusanalyse (LCA), de milieu-impact van een gebouw en de verschillende gebouwelementen te beoordelen zeg maar. Bouwmaterialen zijn immers verantwoordelijk voor meer dan 50 % van de globale milieu-impact van een gebouw. Ten slotte willen we ons gebouw en zijn onderdelen toetsen aan de 24 ontwerprichtlijnen voor



Het station van Wijnmaal aan het begin van de 20^e eeuw.

veranderingsgericht bouwen. Net zoals wij het gebouw niet in eigendom hebben, zijn ook de materialen voor de renovatie niet echt van ons. We gebruiken ze even. Daar waar mogelijk geniet een demonteerbare plaatsing de voorkeur, wat moet toelaten om op het einde van de rit de bouwelementen of grondstoffen te scheiden en te hergebruiken, of te composteren. Zodat we wie na ons komt niet opzadelen met een berg bouwafval.

Met de verschillende criteria uit de maatstaf als richtsnoer verfijnden we vervolgens onze eisen op vlak van beheer van het gebouw, mobiliteit, natuur, materialen, energie, water, comfort, akoestiek en gezondheid.

Wie alle details van onze duurzaamheidsambities wil kennen, verwijzen we door naar www.dialoog.be/ons-nieuwe-kantoor.

Tot slot een kleine maar niet onbelangrijke kanttekening: we leggen onze duurzaamheidslat hoog maar zijn ons er tegelijk van bewust dat we compromissen zullen moeten sluiten, omwille van budgettaire, bouwtechnische, bouwfysische, akoestische en erfgoedkundige redenen. Hierbij willen we de uiteindelijke keuzes zoveel mogelijk onderbouwen en documenteren, zodat duidelijk is waarom we wel of niet voor een bepaalde oplossing kozen.

Historiek en erfgoedwaarde

De forenzen en scholieren die dagelijks de trein nemen in Wijnmaal zullen beamen dat de jarenlange leegstand het gebouw geen deugd heeft gedaan. Veel meer dan de muren in baksteenmetselwerk blijft er vandaag niet over.



Dat was ooit anders. Het station van Wijnmaal werd gebouwd in 1888 onder impuls van de industrieel **Edouard Remy**, die nagenoeg alle goederen van de Remyfabrieken via het spoor transporteerde. Wijnmaal werd zo een belangrijke stopplaats op de spoorweg Leuven-Mechelen.

Het oorspronkelijke bouwvolume werd in 1940 verwoest bij een brand, waarna het min of meer symmetrisch opnieuw opgetrokken werd zoals we het gebouw vandaag kennen: een hoog middenvolume en twee lagere zijvleugels, telkens onder een zadeldak. Vandaag is het station opgenomen in de erfgoedinventaris van de stad Leuven en sinds kort ook als waardevol bouwkundig erfgoed in de Vlaamse inventaris onroerend erfgoed. Concreet betekent dit dat bij bouwwerken waar een omgevingsvergunning voor nodig is, de voorschriften van de erfgoedverordening van de stad Leuven van toepassing zijn. Voor andere werken geldt een meldingsplicht. Voor de normen voor energieprestatie en binnenklimaat kan een afwijking gevraagd worden als dat nodig is om de erfgoedwaarde in stand te houden. Maar laat dat nu net één van de speerpunten van de beoogde renovatie zijn: aantonen dat erfgoed en energiezuinigheid / duurzaamheid wel degelijk hand in hand kunnen gaan.

Randvoorwaarden

De erfgoedvoorschriften bepalen dat vervangen van het buitenschrijnwerk, schilderen of kaleien van de gevels en vervangen van de dakbedekking meldingsplichtig zijn. Daarenboven moet nieuw buitenschrijnwerk naar historisch of gepast model zijn en is buitenisolatie van »



Sferbeeld van het huidige voorontwerp, met op de voorgrond de nieuwe vleugel.

de muren niet toegelaten. Zonnepanelen zijn wel toegestaan, op voorwaarde dat de impact zoveel mogelijk beperkt wordt.

Een voormalig stationsgebouw in gebruik nemen heeft ook een aantal consequenties. De NMBS moet sowieso akkoord gaan met de geplande renovatiewerken. Zij gaan onder meer na of de veiligheid gewaarborgd is. Zo zijn deuropeningen aan de perronzijde niet toegelaten en mogen ramen langs die kant enkel in kipstand opengaan. Tegelijk moeten we rekening houden met geplande werken op korte en lange termijn zoals nieuwe ruimere fietsenstallingen naast het gebouw, verhogen van de perrons met 48 cm (waardoor aan de kant van de sporen de natuurstenen sokkel van het gebouw nagenoeg onder de grond zal verdwijnen en de bestaande raamopeningen maar net boven de grond beginnen) en een tunnel onder de sporen ter vervanging van de overweg. Het ladderrecht laat latere onderhoudswerken toe,

maar die houden we beter zo beperkt mogelijk, omdat we daar elke keer toestemming voor moeten vragen aan de NMBS en de stad Leuven.

De nabijheid van de spoorweg heeft dan weer een grote akoestische impact: naast luchtgeluid veroorzaken vooral de langsrijdende goederentreinen heel wat trillingen in het gebouw, die we met een doordachte opbouw van de gebouwschil zoveel mogelijk proberen te dempen voor een comfortabele werkomgeving.

Voorontwerp

De vele randvoorwaarden en hindernissen verdreven en *cours de route* onze initiële duurzaamheidsambities wat naar de achtergrond. Sinds kort ligt een ontwerp op tafel dat zowel de programmatorische en functionele eisen verenigt met erfgoedkwaliteiten, akoestische eisen, brandveiligheid, binnenlucht kwaliteit en energieprestaties. Het is nu hoog tijd voor ons om na te gaan of

dit ontwerp zowel op vlak van globale duurzaamheid als op vlak van de verschillende deeldomeinen goed scoort, en waar nodig bij te sturen.

Een aantal pistes zitten nog in de embryonale fase, andere beginnen stilaan vorm te krijgen. Zo zijn we gestart met het idee om de bakstenen uit de ingestorte

speelt regenbelasting hier geen rol. De nieuwe vleugel zal dan ook opgetrokken worden uit een betonskelet, ingevuld met de gerecupereerde bakstenen, die met leemmortel gemetst kan worden (wat evenmin mogelijk zou zijn bij gebruik als gevelsteen), wat dan weer de demonteerbaarheid ten goede komt. Hebben we onvol-

doende herbruikstenen, dan willen we de piste verkennen om stampleem of geperste (ongebakken) leemstenen te gebruiken voor de rest, bij voorkeur met leem afkomstig van de uitgraving voor de funderingen. Een concept dat door BC Materials is uitgedacht en al toegepast in een aantal projecten. Deze shift betekent uiteraard dat we een andere oplossing moeten bedenken voor de gevelafwerking, die naast duurzaam ook vanuit het oogpunt van erfgoed het karakter van het gebouw respecteert. Een houten beplanking uit gerecupereerd steigerhout bleek een goed antwoord te bieden op beide.



vleugel te recupereren als gevelstenen voor het nieuwe volume op deze plek. Uit een eerste richtinggevende proef rees echter twijfel over de vorstbestendigheid van de stenen. In plaats van vast te houden aan het oorspronkelijke plan, beslisten we van de nood een deugd te maken. Omwille van akoestische redenen hebben we immers aan de binnenkant veel massa nodig, iets waar volle bakstenen perfect aan tegemoet komen. Tegelijk

Met dit project hopen we zo ver mogelijk te springen op vlak van integrale duurzaamheid, maar waar we uiteindelijk zullen landen weten we nog niet. Wordt ongetwijfeld vervolgd. Hopelijk al in de eerstvolgende Koevoet met één of meerdere pistes die een concrete invulling krijgen.

Evelien Willaert

