

Alsof de laatste trein vertrokken is

ARCHITECTUUR De sluiting van de historische hal van het Brugse stationsgebouw is een symptoom van een slepende ziekte, schrijft Gideon Boie. De NMBS handelt erg consequent in haar infrastructurele wanbeheer.



Gideon Boie
Docent en onderzoeker faculteit architectuur (KU Leuven).

Het opmerkelijke nieuws over de sluiting van de historische wachtzaal van het treinstation in Brugge (*DS 19 januari*) zal een Bruggeling niet verbazen. Het is al vreemd dat de stationshal als een wachtzaal benoemd wordt. De belangrijkste functie van de stationshal was tot voor kort de loketten herbergen. Dat lijkt evident, maar niet zo voor de NMBS, die wanhopig zoekt naar een "nieuwe invulling door een externe partij".

Een waterlek diende als alibi om de stationshal te sluiten. De attractie van de stationshal waren de muurschilderingen (1936) van René De Pauw, geborsteld ter ere van het vaderland – er staat: *'Myn landekyn ter eere'*. De taf-

relen tonen de Blinker en de Stinker, de Guldensporenslag en wat nog allemaal meer. Zelfs een kruisweg van Christus. Uit respect voor de muurschilderingen stond het grote bord met ratelende lettertjes jarenlang op de grond. Het kunstwerk gaf de stationshal een magisch karakter, alsof je even in een schilderij kon verwijlen – maar het was geen wachtzaal.

De eigenlijke wachtzalen van het station lagen aan weerszijden van de vertrekhal, langs de voorgevel met uitzicht op het stationsplein. Het ging om een buffet en een restaurant. Het was de plaats waar je in stijl ontvangen werd voor of na een lange reis. Rondom het station was dan ook in de

versteerten geen sociale voorziening te bespeuren. Het oude station lag op 't Zand, een eindje verderop, om de een of andere reden zijn de cafés daar achtergebleven. Het stationsbuffet leek zo te kunnen rekenen op stamgasten.

Van buffet naar bagagekluis

Een opmerkelijk kenmerk van het Brugse stationsgebouw is de excentrische ligging van de spoortunnel ten opzichte van de stationshal. Daardoor moest je na de aankoop van een ticket nog wat hollen door de gangen. Voordel was wel dat de aankomende reizigers rechtstreeks naar het voorplein werden geloodst. De lelijke plastic bankjes zijn op een blauwe maandag neergeploft in de stationshal toen het buffet gesloten werd. Het buffet werd omgevormd tot een zaal met bagagekluizen. Het restaurant was al langer dicht.

Het minste wat je na de sluiting van de stationshal kunt zeggen, is dat de NMBS consequent handelt in haar infrastructurele wanbeheer. Nadat de stationshal eerst was gereduceerd tot wachtzaal, wordt ze nu gesloten, alsof de laatste trein vertrokken is. Verbazend is de uitspraak van burgemeester Dirk De fauw, dat het stadsbestuur nog geen standpunt heeft ingenomen. Het spoorbedrijf heeft al heel wat stationnetjes gesloten in het Vlaamse land, maar de stationshal van Brugge is toch van een ander kaliber.

Het noorden kwijt

Brugge is een provinciehoofdstad en vooral een toeristische trekpleister. Unesco-werelderfgoed, weet u wel. De trein voert elke dag stromen dagjestoeristen aan. Het Travel Center, dat aan de achterkant werd geopend, lijkt een symptoom van een station dat het noorden kwijt is.

Stel geen vragen over de architectuur, het spoorbedrijf is al content dat de trein op tijd vertrokken is. Het

stadscentrum ligt wel degelijk aan de voorkant van het station. Dat is ook de kant waar in 2017 de nieuwe busterminaal van De Lijn werd geopend, een voorbeeldproject naar een ontwerp van URA-architecten.

Ook de wandeling tussen het station en 't Zand is het resultaat van een groots stedenbouwkundig plan, getekend door architect Huib Hoste (1938) – afkomstig van Brugge. Het plan was geïnspireerd op de befaamde Ville Radieuse van Le Corbusier, maar de zigzaggende woonblokken waren net iets té modern voor Brugge. Het plan leidde wel tot het Koning Albert I-park, een sierlijke groene verbinding tussen stad en station, naar ontwerp van architecten Lantsoght en Van der Moeren (1941).

De NMBS heeft al veel stationnetjes gesloten in het Vlaamse land, maar de stationshal van Brugge is toch van een ander kaliber

Die architectuurgeschiedenis heeft het spoorbedrijf allesbehalve geïnspireerd. De zogenoemde 'kant Sint-Michiels' was altijd al een kale vlakte met parking. De aanbouw van het Vlaams Administratief Centrum, geopend in 2012, was logistiek een slimme zet, maar heeft niets veranderd aan het karakter van dat niemandsland.

De achterkant is een desolate doorgang naar de parking en de expressweg verderop, en leidt ook naar de scholencampus. Langs die achterkant kunnen nu ook de toeristen op zoek gaan naar het werelderfgoed.



Van lokettenzaal naar wachtzaal naar niets meer: het trieste lot van de Brugse stationshal. © belga

post!

Rennen voor de trein

Kort nadat Marc Descheemaeker in deze krant (*DS 27 januari*) brandhout maakte van het mobiliteitsbeleid in ons land, zat ik tweeënhalve uur vast in een onverlichte, onverwarmde trein die voor het station van Antwerpen-Berchem stilstaat. (Dat de trein al met vertraging was vertrokken, beschouwen we even als business as usual.)

Ik ben doorgaans de laatste om me achter Descheemaeker te scharen. Dat hij zelf jarenlang de grote machinistenpet droeg bij de Belgische spoorwegen en jaarlijks een klein half miljoen opstreek, pleit niet meteen in zijn voordeel. U herinnert zich misschien ook nog dat hij bij zijn terugkeer naar de NMBS in 2017 het ondertussen geplafonneerde ceo-loon van 290.000 euro wel erg magertjes vond, en als integere NVA'er dan maar vrede nam met een stoeltje in de raad van bestuur.

Dat hij nu wat gal gaat spuwen, is op z'n minst merkwaardig te noemen. Maar een mens moet zijn boek verkocht krijgen, en

zijn kiezers overtuigd.

Enfin, daarmee zitten we op een zijspoor. Mijn verontschuldiging, maar als je de speelduur van een gemiddelde Christopher Nolan-film in een donkere trein doorbrengt, kun je wel een handvol woordspelingen bedenken. De 9 minuten reistijd tussen Lier en Berchem werden er 160. Het defect kon niet verholpen worden. Technische panne. Batterijen uit de jaren 60. Wel een flesje water gekregen van vriendelijk treinpersoneel.

Het was 22.20 uur toen een andere locomotief onze trein het station van Berchem binnentrok. Het concert waarnaar ik op weg was, was al afgelopen. Mijn trein huiswaarts rijdt stipt, dus ik moet nog even rennen.

Robin De Cnaep, Lier

Games als kunst

Het artikel 'Games zijn een kunstvorm als (g)een ander' (*DS 30 januari*) breekt een lans voor de erkenning van games als kunstvorm, met enkele bekende argumenten. Tegenstanders wijzen op de commerciële aard van games, het gebrek aan emo-

tionele diepgang of het ontbreken van een auteur om games als kunst te erkennen. Argumenten die vaak voortvloeiën uit een strikte definitie van kunst. Verdedigers van games als kunst benadrukken daarentegen graag de narratieve ontwikkelingen en het audiovisuele vakmanschap dat nodig is om games te maken. Dat gebeurt niet zelden door simpelere of abstractere games uit de discussie weg te duwen. Zij behoeven geen erkenning en zijn louter simpel vertier.

Ook in dit artikel worden enkele klassiekers afgezet tegen modernere games. Space Invaders en Pac-Man horen volgens de auteur niet in het pantheon van de hogere kunsten, omdat ze geen verhaal bevatten. Dat ze uitgroeid zijn tot culturele iconen en al meer dan 40 jaar spelers begeesteren, volstaat blijkbaar niet om artistiek serieus genomen te worden.

Ironisch genoeg zijn dat uitgerekend twee titels uit een select groepje games die onderdeel zijn van de permanente collectie van het MoMa in New York. Dat toongevende kunstinstituut ziet blijkbaar wat veel gamers niet kunnen zien: dat die oude games ingebed zijn in een bredere historische beeldcultuur en dat ze, ondanks (of net

door) hun beperkte technologie, toch van unieke artistieke waarde zijn. Een game hoeft geen diep existentieel verhaal te vertellen of visueel realistisch te zijn om cultureel van betekenis te zijn.

Als games iets willen betekenen, moeten ze in de eerste plaats een pakkend visueel verhaal kunnen vertellen. Helaas doen ze dat maar zelden. Verhalen in games bereiken niet vaak de diepgang van een film of boek, niet omdat het medium andere kwaliteiten heeft. Het heeft weinig zin om ze af te meten tegen de criteria van andere kunstvormen. Games zijn in eerste instantie een belevingsmedium. Je beweegt, maakt keuzes, faalt of lokt unieke gebeurtenissen uit. Het is in die potpourri van zintuiglijke prikkels en actie en reactie dat games hun eigenheid vinden en hun artistieke merites tonen. Als we al naar games kijken, doen we dat zeer reductionistisch. Dat is jammer, want meer dan ooit hebben videogames een impact op onze samenleving. Als onderdeel van ons mediadiet beïnvloeden ze onze perceptie van de wereld, kleuren ze onze smaak en sturen ze het ritme van ons denken.

Frederik Van den Bosch, Mechelen