

# reconversie\_reconversion

Natiënkaai 1 / Stationsplein, Oostende  
Plaats\_Localisation

AGSO in opdracht van stad Oostende,  
NMBS Holding, Infrabel, De Lijn  
Opdrachtgever\_Maître d'ouvrage

DFA | Dietmar Feichtinger Architectes,  
Montreuil (FR) & Wenen (AT)  
Architect\_Architecte

NMBS (Eurostation), Brussel  
Tractebel Engie, Brussel  
Stendess, Lievegem (staalconstructie)  
Studiebureau\_Bureau d'étude

THV Roegiers-Depret, Kruiseke  
Besix (parkeer- en administratief gebouw)  
Van Laere (renovatie stationsgebouw)  
Hoofdaannemer\_Entreprise générale

Ferrokonstrukt, Meulebeke  
Staalbouwer\_Constructeur métallique

NMBS, Ferrokonstrukt, Stendess,  
Tractebel Engie, Besix  
Infosteelleden\_Membres d'Infosteel

Tekst\_Texte: Jos Segaeert

Foto's\_Photos: David Boureau

Tekeningen\_Dessins: Dietmar Feichtinger Architectes

34

## Overdekt open plein voor de Zeestatie

Met de overkapping kreeg het station van Oostende zijn definitieve bekroning. Bijna zeven jaar lang werd aan de herinrichting en reconversie van de site gewerkt. Inmiddels is het station aan zee een trekpleister en een begrip geworden.

### Zeestatie

Het station van Oostende dat in 1913 in opdracht van koning Leopold II werd gebouwd, is tot op heden één van de belangrijke verkeersknooppunten van het land. De zee, de stad, de haven en het hinterland brengen dagelijks – in niet-corona tijden – duizenden mensen via veerboot, trein, bus of tram naar hun bestemming. Door de toename van het aantal reizigers en de belabberde staat van de vervoersinfrastructuur, drong een grondige reconversie zich op. De renovatie van de stationsbuurt was dan ook een belangrijke schakel in de talrijke stadsvernieuwingsprojecten van Oostende. Op die manier wilden de stadsplanners de eerder vernieuwde zeedijk, het Zeeheldenplein en de Visserskaai via een wandelroute verbinden met het Maria Hendrikapark.

## Parvis recouvert de la Gare Maritime

Cette couverture confère à la gare d'Ostende sa consécration définitive. Des travaux de réaménagement et de reconversion ont été réalisés sur ce site pendant quasiment sept ans. Depuis, la station aan zee est devenue une véritable attraction et légende.

### Gare Maritime

La gare d'Ostende, qui a vu le jour en 1913 à la demande du roi Léopold II, est jusqu'à ce jour l'un des principaux pôles de transport du pays. Depuis la mer, la ville, le port et l'arrière-pays, des milliers de personnes (en dehors de la période du coronavirus) rejoignent leurs destinations, que ce soit par bateau, par train, par bus ou encore par tram. Au vu du nombre croissant de voyageurs et de l'état préoccupant des infrastructures de transport, une reconversion de taille s'imposait. La rénovation du quartier de la gare fut dès lors une étape importante dans les nombreux projets de rénovation urbaine d'Ostende. Les urbanistes voulaient ainsi relier la digue déjà rénovée, la Zeeheldenplein et le Visserskaai au parc Maria Hendrika par le biais d'un sentier de randonnée.











### Station aan zee

Het station aan zee-project werd in 2012 gestart. Het omvatte de herinrichting van het tramstation en de parkeerruimtes, de restauratie van het historisch stationsgebouw, de aanleg van een serie nieuwe perrons, de vervanging van de verouderde spoorperronluifels door een overkapping van zowel de spoor-, tram- en busperrons en de ondergrondse fietsstallingen. Ook de bouw van een stalen voetgangerspasserelle over de sporen maakte deel uit van het masterplan Oostende Stationsomgeving, goed voor een oppervlakte van 100.000 m<sup>2</sup> en een investering van meer dan 150 miljoen euro. Naast deze renovatiewerken stond ook de afbraak van een aantal grote gebouwen en van het oude tramdepot op het programma. Het behouden van de beschermde delen van het stationsgebouw, maakte de opdracht voor het architectenbureau Dietmar Feichtinger Architectes er niet makkelijker op. Last but not least werd plaats voorzien voor een voetgangerszone die alle delen van de nieuwe infrastructuur met elkaar en met de stad moest verbinden.

### Projet « Station aan zee »

Le projet « Station aan zee » a été lancé en 2012. Il consistait à réaménager la station de tram et les espaces de parking, à rénover le bâtiment historique de la gare, à construire une série de nouveaux quais, à remplacer les anciens auvents des quais de la gare par une couverture au niveau des différents quais (trains, trams et bus) et le parking à vélos souterrain. Le plan maître « Oostende Stationsomgeving » visait également la construction au-dessus des voies d'une passerelle d'une superficie de 100 000 m<sup>2</sup> exigeant un investissement de plus de 150 millions d'euros. Outre ces travaux de rénovation figurait également au programme la démolition d'une série de grands bâtiments ainsi que du dépôt de tram. Cette mission, qui demandait à préserver les parties classées du bâtiment de la gare, n'a pas facilité la tâche au bureau d'architecture Dietmar Feichtinger Architectes. Last but not least, ce projet prévoyait également une zone piétonne devant relier toutes les parties de cette nouvelle infrastructure entre elles et à la ville.







### Sheddak

De oorspronkelijke perronoverkapping in staal en glas kon in pracht ooit wedijveren met de mooiste stations in ons land. Helaas ging deze tijdens de Eerste Wereldoorlog tegen de vlakte. De architecten hebben getracht die grandeur van weleer terug op te roepen door het ontwerp van een elf meter hoge translucente perronkap in kleuren die verwijzen naar de zee – blauw, groen, geel en wit.

De draagstructuur bestaat uit een kolommenraster in staal waarboven een sheddak, bekleed met meerwandige platen in polycarbonaat van 40 mm dikte, die de perrons van regen moet vrijwaren. Dankzij het gefilterd licht- en kleurenspeel onder de overkapping zorgen deze platen voor een aangename, warme sfeer. De waterdichting van de panelen werd verzekerd door een tand- en groefverbinding, specifiek ontworpen voor daktoepassingen. Door de lichte hoek waaronder de opeenvolgende dakvlakken geplaatst werden, oogt het geheel dynamisch en is ventilatie gewaarborgd.

### Shed

La couverture initiale des quais faite d'acier et de verre rivalisait jadis avec les plus belles gares de notre pays. Une splendeur malheureusement mise à mal durant la Première Guerre mondiale. Les architectes ont tenté de recréer la grandeur de l'époque par la conception d'une couverture de quai transparente de onze mètres de haut, déclinée dans des couleurs rappelant la mer, à savoir le bleu, le vert, le jaune et le blanc.

La structure portante se compose d'une trame de colonnes en acier surmontée d'un shed recouvert de plaques alvéolaires en polycarbonate de 40 mm d'épaisseur pour protéger les quais de la pluie. Grâce au jeu de lumière et de couleurs filtré sous la couverture, ces plaques offrent une ambiance agréablement chaleureuse. L'imperméabilité des plaques fut assurée par un emboîtement denté et femelle, conçu spécifiquement pour les applications de toit. L'ensemble adopte une allure dynamique et aérée grâce aux versants successifs disposés selon une légère inclinaison.





De voetgangersbrug die zich onder de overkapping en boven de sporen bevindt, is opgebouwd uit een staalconstructie die aan het dak ophangt. De passerelle geeft via trappen en beglaasde liftconstructies rechtstreeks toegang tot de perrons.

Ook werden de technische installaties zoals communicatie- en reclameborden en bewegwijzering eigen aan het treinverkeer, opgehangen aan de staalstructuur. Van de gelegenheid werd gebruik gemaakt om de spoorweginfrastructuur – sporen, wissels en bovenleidingen - te vernieuwen.

### **Uitwaaierende kokers en ontdubbelde liggers**

De kolommen van de staalconstructie bestaan uit vier naar boven uitwaaierende kokers. Op de 3D gelaserde buiskolommen werden bovenaan in beide richtingen ontdubbelde I-liggers geplaatst. Tussen de ontdubbelde liggers werden in de dwarsrichting ten opzichte van de perrons goten voorzien voor de afwatering van de sheddakdichting.

“Omwille van het zeeklimaat is, na thermische verzinking, op het staal een bijkomend drielaags corrosiewerend verfsysteem toegepast”, zegt Daphne Deckers, CEO van het staalbouwbureau Ferrokonstrukt uit Meulebeke dat de bouw van de overkapping en de passerelle voor zijn rekening nam. “De omvang van het project en de korte montagermijnen betekenden een hele uitdaging. Verder waren de montage van de 3D gelaserde buiskolommen en de twee passerelgedelen niet vanzelfsprekend. Deze laatste moesten onder de overkapping en boven de sporen gemonteerd worden”. Ook met de specificiteit van de locatie moest rekening gehouden worden. “Bij fase drie van het project gebeurde de voormontage op 10 km van de plaats van de installatie. Deze stukken moesten dan per wagon naar de werf gereden worden”, vervolgt Daphne Deckers. “Uiteindelijk verliep alles vlot, ook dankzij de goede samenwerking met de hoofdaannemer. Samen werd gezocht naar oplossingen om het project tot een goed einde te brengen. Alles samen werd zo’n 2.500 ton staal verwerkt, in staalkwaliteit S235 en S355”.

La passerelle piétons, qui se situe sous la couverture et qui passe au-dessus des voies, se compose d’une construction en acier suspendue au toit. Cette passerelle permet d’accéder immédiatement aux quais par le biais d’un escalier et d’ascenseurs vitrés.

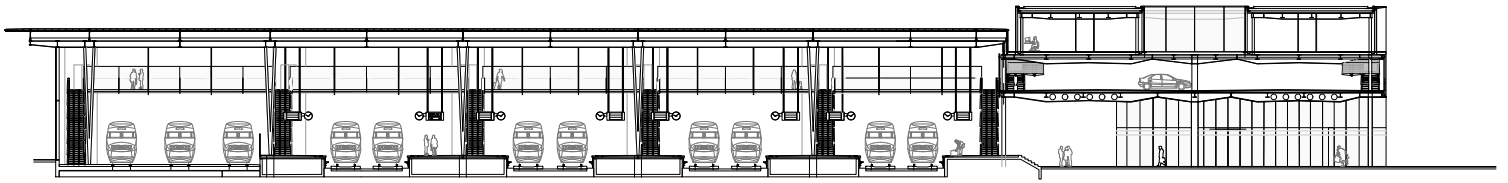
Les installations techniques comme les panneaux publicitaires et de communication ainsi que la signalisation propre à la circulation des trains, furent également fixées à la structure d’acier. L’on profita de l’occasion pour rénover également l’infrastructure ferroviaire (rails, aiguillages et caténaires).

### **Caissons rayonnants et poutres dédoublées**

Les colonnes de la construction en acier se composent de quatre caissons rayonnants vers le haut. Le haut des colonnes tubulaires traitées au laser 3D ont accueilli des poutres de type I dédoublées dans les deux sens. Des corniches ont ensuite été placées de manière transversale par rapport aux quais entre les poutres dédoublées, afin de garantir le drainage de l’étanchéité du shed.

« En raison du climat maritime, l’on a appliqué un système de peinture anti-corrosion triple couche supplémentaire », indique Daphne Deckers, CEO de la société spécialisée en construction métallique Ferrokonstrukt, basée à Meulebeke, qui s’est chargée de la construction de la couverture et de la passerelle. « L’ampleur du projet et les délais courts de montage nous ont réellement mis au défi. Le montage des colonnes tubulaires traitées au laser 3D et des deux parties de la passerelle n’était vraiment pas une sinécure. Les parties de passerelle devaient être montées par-dessus les voies et sous la couverture. » Il a également fallu prendre en compte les spécificités du lieu. « En phase trois du projet, le pré-montage se faisait à 10 km du lieu de l’installation. Il a dès lors fallu amener ces éléments sur le chantier par les rails », poursuit Daphne Deckers. « Au final, tout s’est bien passé, grâce aussi à la bonne collaboration avec l’entrepreneur principal. Nous avons cherché ensemble des solutions afin de mener à bien le projet. Il nous a fallu quelque 2,5 tonnes d’acier de qualité S235 et S355. »





### Geïntegreerd stalen parkeergebouw<sup>1</sup>

Een nieuw bovengronds parkeergebouw<sup>1</sup> dat plaatst biedt aan 680 auto's werd aan de westzijde van de perrons gebouwd. Het telt in het zuiden vier bouwlagen. Ronde kolommen dragen 16 m lange geperforeerde liggers die op hun beurt de staalplaat-betonvloeren ondersteunen. In noordelijke deel zijn kantoren van De Lijn en NMBS gevestigd. Het voorste gedeelte van het gelijkvloers werd openwerkt om de open ruimte van de site niet af te schermen van de stad.

### Open plein gericht naar de stad

De hoogte van de nieuwe overkapping zorgt voor een ruime publieke multimodale hal en vormt een moderne versie van de historische spoorkap van het station. Deze perronkap verbindt en verenigt het stationsgebouw met het nieuwe administratieve- en parkeergebouw op de site en vormt een open overdekt plein gericht naar de stad.

### Parking à étages en acier intégré<sup>1</sup>

Un nouveau parking à étages<sup>1</sup> pouvant accueillir 680 véhicules a été construit à l'ouest des quais. Il compte quatre niveaux au sud. Les colonnes rondes se chargent de supporter des poutres perforées de 16 m de long, qui maintiennent à leur tour les dalles mixtes acier-béton. Les bureaux de De Lijn et de la SNCB sont basés dans la partie nord. La partie avant du rez-de-chaussée a quant à elle été ouverte pour éviter de séparer l'espace libre de la ville.

### Parvis orienté vers la ville

La hauteur de la nouvelle toiture crée un vaste hall public multimodal et constitue une version moderne de la couverture historique des voies de la gare. Cette couverture relie et réunit par la même occasion le bâtiment de la gare au nouveau bâtiment administratif et de parking sur le site, tout en créant un parvis couvert orienté vers la ville.



<sup>1</sup> In ons magazine 51 (sept 2017) brachten we een apart artikel over dit parkeergebouw – <https://www.infosteel.be/oostende>

<sup>1</sup> Dans notre magazine 51 (sept 2017), nous avons consacré un article à ce bâtiment de parking – <https://www.infosteel.be/oostende>