

Stationsproject Oostende uit de startblokken



© Dietmar Feichtinger Architectes | EuroStation | h3d

De werkzaamheden voor het stationsproject Oostende zijn vandaag gestart met het neerhalen van de oude loopbrug op de havenkaai achter het stationsgebouw. Het stationsproject reikt immers verder dan het stationsgebouw en de perrons. Niet alleen wordt het treinstation gerenoveerd en heringericht en wordt een nieuw trein-, bus- en tramstation gebouwd, ook de ferryterminal wordt vervangen en in het havengebied komt een nieuwe bus- en tramstelplaats. Een stadsdeel met een oppervlakte van meer dan 100.000m² wordt geherwaardeerd.

Intermodaal verkeersknooppunt

Het station van Oostende is een belangrijke halte voor treinen van en naar binnen- en buitenland en voor de Kusttram en vele bussen van De Lijn. Dagelijks passeren er duizenden reizigers, waarvan velen met de auto, te voet of per fiets aankomen of vertrekken. En dat aantal neemt altijd maar toe, want steeds meer mensen maken gebruik van het openbaar vervoer.

“De stations van vandaag zijn levendige centra en echte ontmoetingsplaatsen”, vertelt Jannie Haek, gedelegeerd bestuurder van de NMBS-Holding. “Maar een station als Oostende is bovenal een kruispunt van vele verkeersstromen en activiteiten die we nog beter dan vandaag op elkaar willen laten aansluiten.

Als motor van de genetwerkte mobiliteit wil de NMBS-Holding samen met alle partners innovatieve oplossingen uitwerken. We geloven dat de mobiliteit van morgen genetwerkt is, waarbij iedereen de vrijheid krijgt om te kiezen voor dié mobiliteitsoplossing - trein, fiets, tram, bus, (elektrische) auto, cambio, Blue-bike... - die op dat moment het best bij zijn behoeften past.”

Luc De Man, directeur van De Lijn West-Vlaanderen treedt hem bij: “In de beleidsuitdaging voor het nieuwe Mobiliteitsplan Vlaanderen staat dat het stimuleren van het openbaar vervoer veronderstelt dat de overstap tussen de verschillende vervoerswijzen naadloos verloopt. En dat de gebruikers maximaal geïnformeerd worden over de beschikbare alternatieven. Daarom investeren we in een nieuw bus- en tramstation met vlot toegankelijke perrons vanwaar men makkelijk kan overstappen op andere vervoermodi. Bovendien besteden we veel aandacht aan het verbeteren van de informatievoorzieningen en het verhogen van het wachtcomfort voor de reizigers.”

Vandaag scheiden een fietsenstalling en een autoparking de treinsporen van de bus- en tramhaltes. In het vernieuwde station zullen alle perrons naast elkaar liggen in een open plein. Onder dat plein zal een fietsenstalling voor meer dan 1.300 fietsen en bromfietsen schuilen. En op de rand van dat plein wordt een parkeergebouw voor 680 auto's opgetrokken die met een voetgangersbrug wordt verbonden met de perrons. Zo zullen reizigers makkelijk en snel, want ongehinderd van het ene op het andere vervoersmiddel overstappen.

Poort naar stad en zee

Een hoge luifel zal de perrons overdekken en beschutting bieden aan de reizigers. “Om de veiligheid en het comfort voor de reizigers te verbeteren, vernieuwen, verlengen en verhogen we de treinperrons wat het in- en uitstappen vergemakkelijkt” zegt Luc Lallemand, gedelegeerd bestuurder van Infrabel. “Bovendien maken we van deze gelegenheid gebruik om de spoorweginfrastructuur – sporen, wissels en bovenleidingen – te vernieuwen in functie van een veilig en vlot treinverkeer voor de reizigers”, voegt hij er aan toe.

Reizigers hebben onder de stationsluifel ongehinderd zicht op de Visserskaai, het Mercatordok, ... op Oostende, Stad aan Zee. Door de vele gebouwen die vandaag naast het treinstation staan te vervangen door een enkel bouwvolume en door de ernaast gelegen bus- en tramstelaars te verplaatsen naar de haven, wordt een open plein gecreëerd. Een verkeersluw plein waarop de tramlus wordt heringericht die niet langer door de Hazegraswijk zal lopen.

“Het verkeersluw maken en vernieuwen van de stationsomgeving, zal de herwaardering van de aangrenzende Hazegraswijk versterken”, aldus burgemeester Jean Vandecasteele. “Het stationsproject is trouwens een belangrijke schakel in de vele stadsvernieuwingsprojecten van Oostende. Het zal de zeedijk, het Zeeheldenplein en de Visserskaai, die we eerder al vernieuwden, doen aansluiten op het Maria-Hendrikapark langs een wandelpromenade die zee en park verbinden.”

Het vernieuwde station zal zich ook naar de achterliggende haven openen. De huidige ferryterminal wordt vervangen door een maritieme hal waarvan de grote glazen wand een spectaculaire uitzicht zal bieden op de haven. In die multifunctionele hal worden niet alleen cruisepassagiers verwelkomd, maar ook de genodigden op de evenementen die er zullen worden ingericht. Het station wordt een poort naar stad en zee.

Aanzienlijke investering in tijd en middelen

Om de stationsomgeving van Oostende - een stadsgebied met een oppervlakte van meer dan 100.000 vierkante meter - te herwaarderen, investeren de projectpartners samen 150 miljoen euro.

Een investering die over vele jaren wordt gespreid, want pas midden 2017 zijn alle treinperrons volledig vernieuwd. Dat kan niet anders: om de vele bussen, trams en treinen onverminderd door te laten rijden, moeten de werken worden gespreid in de tijd. Zo kunnen bij het heraanleggen en overkappen van de treinsporen, die sporen slechts één en per één buiten dienst gaan, omgebouwd en opnieuw in gebruik genomen. Een andere, belangrijke reden om de werken gefaseerd uit te voeren: de onvermijdelijke bouw hinder voor de reizigers tot een minimum beperken.

Ondanks die gefaseerde uitvoering zal de stationsomgeving van Oostende er spoedig heel anders uit zien. Midden volgend jaar al zal de stationshal heringericht en de stationsgevel heropgefrist zijn. Nog een jaar later wordt de ondergrondse fietsenstalling, het parkeergebouw en de maritieme hal opgeleverd. En zal de overkapping van het voerperron afgewerkt zijn.

Van Gare Maritime tot Station aan Zee

Meer dan honderd jaar geleden liet koning Leopold II het station van Oostende bouwen. Een statig gebouw met een prachtige architectuur, een stationsgebouw de 'koningin der badsteden' waardig.

De oorspronkelijke perronoverkapping in ijzer en glas wedijverde in pracht met die van het Centraal Station van Antwerpen, maar ... sneuvelde in de Eerste Wereldoorlog. Die grandeur zal terugkeren in de hoge luifel die – elf meter hoog en in kleuren die verwijzen naar de zee – de perrons zal overdekken en de historische en nieuwe gebouwen op de stationssite met elkaar zal verbinden.

De opmerkelijke architectuur van de luifel zal van het Station aan Zee een landmark maken waarop Oostende – Stad aan Zee – trots kan zijn. Net zoals Leopold II dat was op zijn 'gare maritime'...

Bijlagen op DVD

- Tekst van het persartikel
- Simulatiebeelden
- Grondplan
- Tijdslijn
- Projectfiche

Contactpersonen

- Hugo Deruytter, Communicatiecoördinator Stationsproject Oostende
hugo@stationaanzee.be, 0475 97 01 04
- Geert Dierckx, Woordvoerder NMBS-Holding
geert.dierckx@b-holding.be, 09 241 23 07
- Frédéric Petit, Woordvoerder Infrabel
frederic.petit@infrabel.be, 02 526 37 62
- Dirk Schockaert, Woordvoerder De Lijn West-Vlaanderen
dirk.schockaert@delijn.be, 059 56 53 01
- Jean-Marie Theuninck, Directeur Communicatie Stad Oostende
jeanmarie.theuninck@oostende.be, 059 56 20 40