

Nieuwe stationsomgeving Roeselare krijgt vorm

Het West-Vlaamse Roeselare koestert al lang de ambitie om zijn binnenstad te verfraaien. Met het grote stationsproject dat er sinds meer dan drie jaar aan de gang is, zet het deze ambitie kracht bij. In plaats van een veredeld kruispunt wordt het stationsplein een aangenaam, verkeersluw volkssplein met nieuwe bus- en treinstations. Een transparant nieuw stationsgebouw treedt in dialoog met de omgeving en integreert het station op een ongedwongen manier in het omliggende stedelijk weefsel. Met nog twee jaar voor de boeg komt het einde van dit prestigieuze project stilaan in zicht.

ZUURSTOF VOOR DE STAD

Tot een jaar of drie geleden was de aanblik van de Roeselaarse stationsbuurt weinig aantrekkelijk. Het station bevindt zich immers op de kruising van verschillende belangrijke verkeersassen, wat zich voorheen vertaalde in een verkeersklauw dat bewoners en passanten eerder afschrikte dan uitnodigde. Het stadsbestuur zag de ernst van de situatie in en vond dat het dringend tijd was voor een nieuwe 'poort naar de stad'. Het stationsproject maakt dan ook komaf met de voormalige breuklijn tussen station en binnenstad en geeft Roeselare – letterlijk en figuurlijk – meer zuurstof. Zowel het comfort van de reizigers als de levenskwaliteit van de omwonenden zal door de herinrichting van de stationsomgeving een heel pak verbeteren. In de eerste plaats worden de verkeersstromen van elkaar gescheiden, zodat er van de traditionele chaos in en rond de stationsbuurt binnenkort geen sprake meer is. Het doorgaand verkeer wordt afgeleid naar de kleine stadtring, het fietsverkeer kan zijn bestemming bereiken via een nieuwe fietsertunnel en bussen krijgen afzonderlijke rijbanen. De nieuwe stationsomgeving wordt een knooppunt waar reizigers eenvoudig van de ene op de andere vervoersmodus kunnen overschakelen. Parkeren kan in een nieuwe ondergrondse parkeergarage met plaats voor 550 wagens. Liften en roltrappen, vlot toegankelijke en eventueel verhoogde perrons en aangename 'wachthuisjes' in de stations maken het plaatje compleet.

STATION ZONDER VOOR- EN ACHTERKANT

Het stationsgebouw zelf wordt meer dan twintig meter verschoven in de richting van de Stationsdreef, zodat het stationsplein en de doorsteek onder het spoorwegtunnel een stuk breder worden. Zitbanken, brede terrassen in blauwe hardsteen en een groen plein met speelelementen nodigen uit tot verpozing. In de binnentuin van het nieuwe stationsgebouw en op het vernieuwde stations- en busplein worden bomen geplant. Bij nacht zal het plein mooi verlicht zijn, waardoor het ook een uitstekende locatie voor openlucht-evenementen is. De nieuwe stationshal is langs vier kanten toegankelijk en heeft grote glazen wanden die een gevoel van openheid

en transparantie creëren. De bestrating van het plein – grote betontegels die in het verlengde van de pijlers van het spoorwegviaduct onderbroken worden door stroken natuursteen – loopt bovendien door in het stationsgebouw. Het spoorwegtunnel, dat een reflecterende bekleding krijgt en 's nachts verlicht wordt, oogt een stuk slanker door de toevoeging van een driehoekig opzetstuk. De bestaande metalen overkapping die het stationsgebouw en de treinperrons overleugelt, werd op sierlijke wijze geïntegreerd in het nieuwe ontwerp. Op deze manier vormen het stationsgebouw en het spoorwegviaduct niet langer een barrière en wordt de stationsomgeving een aangename ontmoetingsplaats die het stadscentrum en de achterliggende stationswijk met elkaar verbindt.

GRAVEN ZONDER PUT

Zoals elk groot stedelijk infrastructuurproject brengt ook de herinrichting van de Roeselaarse stationsomgeving de nodige technische uitdagingen met zich mee. Zo wordt de ondergrondse parkeergarage van boven naar onder aangelegd, een uniek procedé waarbij de parkeergarage als het ware uitgegraven wordt. Om verkeer en omwonenden zo weinig mogelijk te hinderen en Olivier Construct (aannemer plein- en wegeaanleg) al vrij snel met de bouw van het nieuwe busstation te kunnen laten starten, opteerde THV Cit BLATON - Van Laere (aannemer ondergrondse parking) er immers voor om zonder diepe bouwput te werken: "We graven natuurlijk wel, maar dan zonder put," vertelt projectleider Jos Rochette (Cit BLATON). "We hebben eerst twee smalle gleuven uitgegraven, die we vervolgens volgestort hebben met beton om op die manier de zijwanden te maken. Nadien hebben we clusterpalen geboord om de ondergrond voor de parking te versterken en kolommen geplaatst. In de zomer van vorig jaar hebben we de dakplaat gestort, waarna we begonnen zijn met het uitgraven van de parking. De verdere afwerking (bekleding, verlichting, ventilatie en afzuiging) kan binnen een jaar gebeuren. Deze manier van werken vormde voor ons een mooie uitdaging en is voor de algemene voortgang van het project van groot belang."



Een visualisatie van het nieuwe stationsplein van Roeselare. Het open plein en het transparante nieuwe stationsgebouw integreren het station op een ongedwongen manier in het omliggende stedelijk weefsel.



Van Laere bouwt de ondergrondse parking zonder eerst een diepe bouwput te hebben gegraven. Aan het uitgraven van de parking gingen onder meer het storten van zijwanden en dakplaat en het boren van clusterpalen vooraf.

STAND VAN ZAKEN

Nu de ondergrondse parking uitgegraven wordt, kan Olivier Construct goed en wel starten met de bouw van het nieuwe busstation. "Qua coördinatie vergt dit natuurlijk wel de nodige inspanningen, maar we hebben vertrouwen in de goede afloop," aldus werfleider Brecht Vanhoutte (Olivier Construct). "Meewerken aan zo'n prestigieus project in eigen omgeving is voor ons een unieke kans om te tonen wat we in onze mars hebben. We zijn ervan overtuigd dat het resultaat zeer mooi zal zijn." Inmiddels begint de nieuwe stationsomgeving van Roeselare geleidelijk aan vorm te krijgen. De vernieuwing en verhoging van de perrons (met de bouw van wachtfrastructuur) en de aanleg van het eerste deel stationsplein is al achter de rug. Op dit moment wordt de ondergrondse parking uitgegraven en het bovenliggende busstation gebouwd. Later dit jaar wordt het tweede deel van het stationsplein (aan de kant van het busstation) afgewerkt en het busstation in gebruik genomen. Volgend jaar starten de werken aan het stationsgebouw, opent de ondergrondse parking en zal tot slot ook het deel van het stationsplein rond het nieuwe stationsgebouw aangelegd worden. Binnen twee jaar zullen de bewoners en bezoekers van Roeselare het nieuwe stationsplein dus in volle glorie kunnen aanschouwen. ■

"Open spoorinfrastructuur en transparant stationsgebouw maken stationsbuurt eindelijk deel van de binnenstad"



Technische fiche

| | |
|--|---|
| VERNIEUWING OPDRACHTGEVERS | stationsomgeving Roeselare NMBS-Holding, Infrabel, De Lijn en de stad Roeselare |
| ONTWERP STATIONSGEBOUW | Eurostation (Brussel) i.s.m. Edward Sorgeloose Architecture (Antwerpen) |
| ONTWERP STATIONSPLEIN STUDIEBUREAUS | Bureau Bas Smets (Brussel) Eurostation (Brussel ; globale projectcoördinatie) en Demey (Roeselare ; plein- en wegeaanleg) |
| AANNEMERS | o.a. Olivier Construct (Izegem ; plein- en wegeaanleg) en THV Cit BLATON - Van Laere (Brussel en Zwijndrecht; ondergrondse parking) |
| BUDGET EINDE WERKEN | 45 miljoen euro 2015 |

'Groen' busstation moet tegen de zomer klaar zijn

Eerste 16 platanen aangeplant, bomen kosten 3.000 euro per stuk

Bovenop de in aanbouw zijnde ondergrondse parking aan het station werden zestien volwassen platanen geplant. Via een ingenieus systeem worden ze voorzien van water en zuurstof.

MARTIN TYTGAT

ROESELARE Met de aanleg van het nieuwe busstation op de hoek van de Ardooise- en de Beversesteenweg zijn de ingrijpende werken in de stationsbuurt van Roeselare een nieuwe fase ingegaan. 'De busreizigers lieten verstaan dat ze meer groen willen op het busstation', zegt Hugo Deruytter die het stationspro-

ject op de voet volgt. 'Vandaar de keuze van de architect om de vier bushaltes te overkappen met een *groen dak*.'

Om zo snel mogelijk van de groene overkapping te kunnen genieten, liet de aannemer zestien volgroeide platanen aanrukken. Kostprijs per stuk: 3.000 euro.

'De bomen zijn tussen de achttien en twintig jaar oud', zegt landschapsarchitect Bart Duyvejonck van het studiebureau Demey. 'Om de bomen in leven te houden, is onder het plein een heel systeem voorzien voor bewatering en om zuurstof bij de wortels te brengen.' Op termijn moeten de kruinen van de bomen een dak gaan vormen boven de perrons van het busstation.

Eigenlijk was de aanplanting al vorige week gepland, maar door de sneeuw werd ze tot

99 BART DUYVEJONCK
Landschapsarchitect

In het plein zit een systeem om water en zuurstof bij de wortels te krijgen

twee keer toe uitgesteld. 'Op zich is dat niet erg, zolang de bomen maar voor april in de grond steken', weet Deruytter.

Af tegen juli

Het nieuwe busstation zou in juli gebruiksklaar moeten zijn. In het najaar worden nog 102 bomen aangeplant aan het station. Ook aan de zone voor kortparkeren aan de Ooststraat komen er 21 kleinere platanen en langs de terrassen en het station moeten onder meer vleugelnoten voor schaduw en sfeer zorgen.

De ondergrondse parking moet af zijn in 2014 en daarna wordt gestart met de renovatie van het stationsgebouw zelf.



Gisteren werden 16 platanen geplant aan het busstation. Foto: sbr



Het station wordt op termijn overkapt door een groen dak. Foto: if