



Bureau Bouwtechniek

Overdekte houten stad

Wie vandaag voet zet in Tour & Taxis, komt in een nieuwe wereld terecht. Onder impuls van ontwikkelaar Extensa wordt de oude industriële site langs de kanaalzone in Brussel de laatste jaren in sneltempo ontwikkeld. De bedoeling: er een aantrekkelijke multifunctionele omgeving creëren waar wonen, werken en ontspannen moeiteloos worden gecombineerd. Eén van de meest opmerkelijke gebouwen in dat verhaal is de recent gerestaureerde Gare Maritime. Het voormalige goederenstation heeft zijn tweede adem gevonden als een overdekte stad, opgebouwd uit houten paviljoenen langs een brede boulevard met groene parkjes en perkjes.

Behoud en hergebruik materialen

Aan het begin van de twintigste eeuw, tijdens de industriële revolutie, was België een belang-

rijke economische macht. De Gare Maritime is daar een fantastische getuige van. Het monumentale gebouw dateert van 1907, naar een ontwerp van Constant Bosmans en Henri Vandeveldde en was destijds het grootste goederenstation van Europa: 280 meter lang en 140 meter breed. Sinds de jaren tachtig stond het er echter afgeleefd en verlaten bij. Het complex was niet langer bruikbaar, tenzij voor occasionele evenementen. In een eerste fase werden daarom de bestaande structuur en buitenschil volledig gerenoveerd, met veel respect voor het oorspronkelijke karakter. De Gare Maritime wordt immers getypeerd door zeven aaneengeschakelde stationskappen. Die zijn een beschermd zicht in de stad. "Dit project is in twee bewegingen ontwikkeld: de renovatie van de hal is aangevat voor er gestart





werd met het ontwerp”, vertellen Kathleen Rens en Jan-Hendrik Beckx van Bureau Bouwtechniek, dat instond voor de volledige bouwtechnische ondersteuning van zowel de restauratie van de buitenschil als de realisatie van nieuwbouwvolumes in een latere fase, inclusief de opvolging van de werf. “In die eerste fase is er een grondige historische studie gemaakt van de authentieke architectuur, waarop architect Jan de Moffarts het restauratieconcept heeft gebaseerd. De bedoeling was de oorspronkelijke stalen draagstructuur, daken en gevels te behouden en nauwgezet te herstellen om te voldoen aan de hedendaagse eisen inzake stabiliteit, veiligheid en energie. Een historisch correcte reconstructie was dat niet, maar we wilden wel de originele sfeer, compositie en ruimtelijkheid van de kappen zo veel mogelijk bewaren. De aanwezig historische elementen zijn in ere hersteld, waarbij zoveel mogelijk materialen hergebruikt zijn.” Het vernieuwde gebouw respecteert het publieke karakter en de architecturale taal van de hal. Zo werden de bakstenen gevels, staalstruc-

tuur en funderingen integraal behouden, verstevigd en gerepareerd. Ook de houten daken werden duurzaam vernieuwd. De architecten vervingen de zinken dakbedekking door stalen sandwichpanelen met een hoge isolatiewaarde. Dakopeningen werden geoptimaliseerd en beglaasde daklichten toegevoegd voor meer daglichttoetreding. Jan-Hendrik Beckx: “We wilden de glorie van weleer terugbrengen. Alle materialen zijn geïnventariseerd en technisch beoordeeld om het ontwerp ook in een latere fase verder invulling te geven. Daarnaast moest het gebouw perfect bewoonbaar zijn. Elke ingreep optimaliseert het energiegebruik en is bedoeld om zoveel mogelijk natuurlijk daglicht naar binnen te brengen. Wat betreft ventilatie, koeling en verlichting zijn de meest geavanceerde technische installaties voorzien. Daarnaast liggen er 10.000 zonnepanelen op het dak en maakt het terrein gebruik van geothermie en maximale regenwaterrecuperatie. Er wordt in de gehele Gare Maritime geen gebruik gemaakt van fossiele brandstoffen om te verwarmen of af te koelen.”

Samenwerking versterkt circulariteitsprincipe
Het werken met bestaande historische gebouwen en materialen vraagt van de studie-bureaus en de opdrachtgever een creatieve en gedurfde aanpak. Een gebouw als de Gare Maritime is immers onderhevig aan de hedendaagse wetgeving, maar voor de originele gebruikte materialen zijn geen attesten of plaatsingsvoorschriften beschikbaar. Om het project economisch haalbaar te maken was een geïntegreerde aanpak nodig tijdens het volledige proces. De architecten stapten af van het standaardgegeven van een voorafgaande totaalanalyse en haalbaarheidsstudies. Onderzoek en uitvoering gebeurden in dialoog met elkaar, waarbij gestart werd met sterk onderbouwd research steunend op steekproeven en referenties. De keuze van de aannemers gebeurde dan weer op basis van kwaliteit, eenheidsprijzen voor specifieke werken en voor typeoplossingen. “De oefening om de analyse, het inventariseren en het herstellen in één beweging uit te voeren heeft geleid tot een grote kostenoptimalisatie. Er is

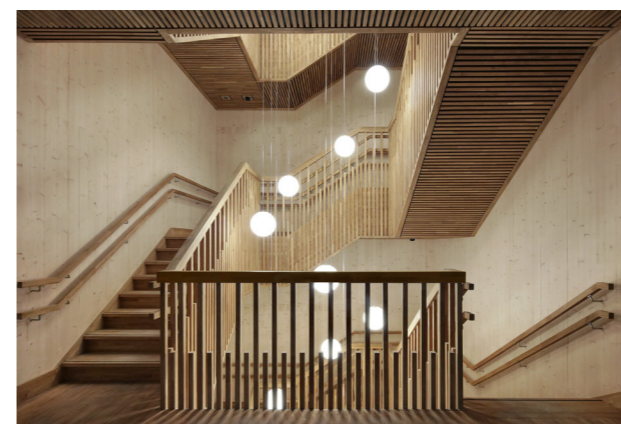
elke fase gekozen voor een bouwteamsamenwerking met een open boekhouding. In de eerste plaats om de eigenaar van het gebouw inspraak te geven in de keuze van uitvoerders en leveranciers. Daarnaast om ook de uitvoering te allen tijde te kunnen optimaliseren en in te spelen op nieuwe trends en uitvoeringsmethodieken. Wat het gebouw zelf betreft, gebeurde het overleg met de overheidsdiensten op basis van voorstudies van de studie-bureaus. Voor de bouwdetails werd op ieder moment nuttig gebruik gemaakt van de kennis en budgettering van de betrokken fabrikanten. De uitvoerders brachten alles mee in kaart, terwijl studie-bureaus de werkzaamheden kort opvolgend en direct advies verleenden in functie van de uitvoering”, stelt Kathleen Rens.

Flexibele houten blokken

Vandaag is de Gare Maritime veel meer dan een leegstaande gerenoveerde loods met een

rijke geschiedenis. Het is een levendige overdekte stad geworden van 45.000 m², waar je kunt winkelen, werken, ontspannen, eten en drinken. In een tweede fase zijn onder de kappen twaalf afzonderlijke bouwblokken geplaatst, naar een ontwerp van het Nederlandse Neutelings Riedijk Architects en in samenwerking met Bureau Bouwtechniek, de uitvoerende architect. Het opmerkelijke: elk blok staat los van de bestaande structuur en is integraal opgetrokken in duurzaam hout, wat Gare Maritime momenteel het grootste CLT-project in Europa maakt. “De stationshal is opgevat als een overdekt plein geschikt voor publiek en privaat gebruik”, legt Jan-Hendrik van Bureau Bouwtechniek uit. “De twaalf bouwblokken zijn losse elementen in de ruimte, om de immense stationshal te voorzien van een menselijke schaal. Daarnaast is het concept een belangrijk gegeven binnen de circulariteit van de constructie. Er is gekozen om te werken met

CLT, deels om praktische redenen, deels omwille van het duurzame karakter. In een bestaande hal vervalt de standaard bouwlogica om van een torenkraan gebruik te maken. De montage moest gebeuren van onderuit met kleine kraantjes en hoogtewerkers. Alles was voorgefabriceerd, waardoor de bouwtijd aanzienlijk korter was dan bij een traditionele bouw. Hout is ook veel lichter dan cement: in beton zou het gebouw vijf keer zwaarder zijn geweest. Bovendien is het geheel droogbouw, bestaande uit demontabele verbindingen en modulaire bouwelementen. Elk volume is identiek en ontworpen op basis van een gridmaat. De bouwelementen, van balken tot buitenschrijnwerk, zijn daarom grote aantallen beschikbaar en perfect uitwisselbaar, wat de mogelijkheden bij hergebruik vergoot. De inbouwvolumes kunnen dus perfect gedemonteerd worden zonder te raken aan de historische stationshal. Verder biedt de opbouw ook veel vrijheid en flexibiliteit naar gebruik toe. De





vloervelden zijn vrij in te delen. Elk paviljoen kan in zijn geheel benut worden door één huurder of worden opgedeeld in aparte units door verschillende gebruikers.”

De constructie van de houten paviljoenen is indrukwekkend. Alle bouwblokken zijn onderling verbonden door monumentale kruisstrappen. De gevels zijn bekleed met gelamelleerde eik en bestaan ogenschijnlijk uit twee delen. Elk bouwblok heeft een gelijkvloers en eerste verdieping, met daarop een duplex met mezzanine. Het laagste niveau is uitgevoerd met houten raamkaders en transparante beglazing. Grote in- en uitspringende elementen vormen een soort van vitrinekast, met daartussen secundaire toegangsdeuren die een flexibel gebruik mogelijk maken. De eerste verdieping springt terug en creëert grote balkons die bovendien doorlopen in de sculpturale trappen. De duplex-verdieping beschikt dan weer over hoge metalen gevels in lichtgrijze kleur, aansluitend bij die van de hoge kappen.

Structuur van parkjes en pleinen

De nieuwe invulling volgt de ruimtelijke logica en maatvoering van de spanten en kolommen in de historische hallen. Daardoor ontstaat er een structuur van boulevards, straten, parkjes en pleinen, ingericht door landschapsarchitecten Omgeving. Bovendien zijn alle inbouwvolumes tegen de zijgevels geplaatst, wat maakt dat er plaats vrijkomt voor een centrale openbare ruimte. Ook hier werden zoveel mogelijk materialen hergebruikt. De bestaande kasseien werden verwijderd, ontdaan van pek en opnieuw geïntegreerd als gladde bestratingsstenen. Ook 350 m² blauw hardsteen van de oorspronkelijke kades is gerecupereerd en hergebruikt.

“De drie centrale kappen zijn volledig vrij gelaten, zodat je de historische monumentaliteit ervan blijft ervaren”, legt Kathleen Rens uit. “Daardoor ontstaat er een circulatie- en evenementenruimte centraal in het gebouw. Aan weerszijden van de evenementenruimte

zijn door de landschapsarchitecten wandelboulevards gemaakt, vormgegeven door royale groenzones met hoogstammige bomen die zorgen voor een groene atmosfeer. Waar de wandelboulevards de zijstraten kruisen zijn verblijfspleintjes ingericht. De doelstelling van Extensa was niet zomaar een aangename retailomgeving tot stand te brengen, de nieuwe Gare Maritime moest een ontmoetingsplek zijn. Een trekpleister voor het Brussels Gewest. De groene boulevards, parkjes en parkjes doen wat denken aan de Ramblas en creëren een aangename stadservaring. De overdekte ruimte is beschikbaar voor publieke evenementen, exposities en festivals. Eigenlijk zoals dat in de afgelopen jaren ook al het geval was, alleen krijgt het hele complex een volledig nieuwe uitstraling en energie.”

Tekst: Bart De Maesschalck

Foto's: Filip Dujardin & Sarah Blee

Neutelings Riedijk Architecten
P.O. Box 527
3000 AM Rotterdam
t. +31 10 404 66 77
www.neutelings-riedijk.com

Jan de Moffarts
Vooruitgangstraat 80 bus 1
1030 Schaarbeek
t. 02 828 01 64
www.jandemoffarts.com

Omgeving
Uitbreidingstraat 390 bus 1
2600 Berchem
t. 03 448 22 72
www.omgeving.be

Bureau Bouwtechniek
Michel de Braeystraat 8
2000 Antwerpen
t. 03 231 53 95
www.b-b.be

