

NeutelingsRiedijk Architecten koos ervoor om de centrale hal volledig open te laten.

HISTORISCH ERFGOED

GARE MARITIME

Overdekte ministad blaast oud goederenstation nieuw leven in

Met Gare Maritime heeft Brussel er binnenkort een nieuwe attractie bij. In het voormalige goederenstation op de site van Tour & Taxis zijn de laatste treinen al een tijdje verdwenen. Het gigantische kopstation geflankeerd door twee grote opslaghallen krijgt een nieuwe bestemming. Ontwikkelaar Extensa koos voor het ontwerp van het Nederlandse architectenbureau Neutelings-Riedijk omdat die in haar ontwerp voor een overdekte stad de grandeur van de hallen intact liet.

Tekst: Sam Paret

Grootste goederenstation van Europa

En die hallen zijn absoluut indrukwekkend. Liefst 175 meter diep en tientallen meters hoog tot in de nok, rust de stalen structuur op gietijzeren pilaren met art-nouveau-elementen. Het kopstation, gebouwd tussen 1902 en 1907, was het belangrijkste spooknooppunt van de Brusselse haven. Goederentreinen reden af en aan waarna de inhoud, goederen uit heel Europa, in de zijhallen werd gestockeerd. Die laatste deden dienst als pakhuizen van waaruit de goederen met mondjesmaat in de stad werden verdeeld. Vandaar de vele tabakshuizen en kleine brouwerijen die je hier vroeger in de omgeving aantrof.

“

Liefst 175 meter diep en tientallen meters hoog tot in de nok, rust de stalen structuur op gietijzeren pilaren met art-nouveau-elementen.

Het is de bedoeling dat het opnieuw een belangrijk knooppunt wordt, zij het dan ingenomen door 50.000 m² aan kantoren en handelsruimte. Een nieuwe invulling dus, netjes binnenin die indrukwekkende schil. Over de inplanting liepen de meningen van verschillende architectenbureaus uiteen. NeutelingsRiedijk Architecten koos ervoor om de centrale hal volledig open te laten en daarmee de identiteit van het oorspronkelijke gebouw tot zijn recht te laten komen.

Architect Dieter De Vos, projectleider voor NeutelingsRiedijk Architecten: "Voor ons was het vrij snel duidelijk dat we het gevraagde programma in de zijhallen wilden onderbrengen. Daarin voorzien we units in houten nieuwbouw. In deze inbouvvolumes, die niet raken aan de bestaande structuur, komen op het gelijkvloers allerlei handelszaken en op de drie verdiepingen daarboven huizen kantoren. In de centrale hal krijg je aan beide zijden van de units een groene boulevard met groene perken en een breed voetpad in betondallen waarop ook zijstraatjes uitkomen die tussen de units in liggen. De centrale strook zien we als open evenementenplein in kasseien waardoor een soort stedelijke ruimte ontstaat. Vandaar het idee van een overdekte stad. Alle elementen die van een stad een stad maken, zitten er in verweven: een groot plein, een groene boulevard en opzij diverse bouwblokken met straten die alles met elkaar verbinden. Met dat verschil dat de afgesloten schil die alles overdekt ervoor zorgt dat het nooit zal regenen in deze stad en er altijd een redelijk aangenaam klimaat zal heersen."



Garde Maritime plannen



De kracht van het gebouw is zonder meer de originele stalen constructie.

Renovatie benadert en verbetert het origineel

Uiteraard zijn er enkele zaken gewijzigd, maar met behoud van de ruimtelijkheid. Het gebouw was er immers slecht aan toe. Na haar functie als station, is het lang een onderhoudsplaats van de NMBS geweest met alle gevolgen van dien. De kracht van het gebouw is zonder meer de originele stalen constructie, uniek in Europa. Die vormt, samen met de houten plafonds, de rode draad in de renovatie van dit project.

Waar NeutelingsRiedijk Architecten instond voor de nieuwe invulling van het project, was Jan de Moffarts Architecten verantwoordelijk voor het renovatieluk. In een project met dergelijke omvang kan het niet anders dat beide velden elkaar soms overlappen. Jan de Moffarts: "Zeker doordat de nieuwbouvvolumes bijna tot tegen de schil zijn voorzien. Het was een gezamenlijk streven om de authenticiteit van het gebouw te benaderen, zowel in uitzicht als in materialisatie. Uit onderzoek in samenwerking met Bureau Bouwtechniek, blijkt dat er veel verbouwingen zijn geweest en hebben we originele plannen deels teruggevonden. Het was dus zaak om alles zo goed mogelijk te herstellen. De kopgevels van de hallen waren oorspronkelijk rijkelijk geornamenteerd maar ook die waren onbruikbaar geworden. Wij hebben er wel één gereconstrueerd. De staalstructuur was op sommige plaatsen verroest, dus zijn er daar nieuwe

verbindingen voor gelast. In het algemeen is de stalen structuur gestraald en gelakt. Het onderste deel werd gezandstraald, het bovenste gewaterstraald."

"Bij de renovatie van de kopse gevels is ook gebruik gemaakt van nieuwe technieken. Zo zijn de beglaasde partijen gerealiseerd met hedendaagse profielen. Ook het glas zelf, inclusief vliesgevel en op sommige plaatsen pv cellen, is uiteraard nieuw. Die vervangen de lichtdoorlaatbare golfplaten die helemaal vergeeld waren. Het helder glas dat we nu gebruiken, dient om de lichtkwaliteit optimaal te krijgen en dat zowel in de open ruimtes als in de kantoren. Ook het houten beschot in het dak is op veel plaatsen nog origineel. Er bovenop is dan isolatie en een nieuwe dakdichting aangebracht. En ook de centrale lichtstraten die naar brandveiligheid als rookkoepels zijn opgevat, zijn nieuw."

"Aan de zijgevels in metselwerk was ook één en ander gewijzigd. Daar brachten we eveneens alles terug naar de geest en de architectuur van hoe het oorspronkelijk was. Inclusief het opnieuw bakken van de originele vormstenen. Andere originele elementen zoals de natuurstenen plinten die we terugvonden, gebruikten we als verbinding waardoor je een logische lezing krijgt van de nieuwe invulling. Dit is geen beschermd monument, maar wel een waardevol gebouw. Gare Maritime is een geprivilegieerde getuige van de hoogdagen van de Belgische industrie. Wij trachten die identiteit te vatten en waar mogelijk zelfs te verbeteren. Dit stuk erfgoed dat vroeger gesloten was, stelden wij open en gaven het terug aan de gemeenschap."

Circulair bouwen met grootste houtbouw in Europa

In deze indrukwekkende schil komt er dus een stad in de stad met gloednieuwe kantoren. Het idee achter de kantoren is om zo min mogelijk in te grijpen. Alle units staan op zich en worden nergens bevestigd aan de

“

Het helder glas dat we nu gebruiken hebben, dient om de lichtkwaliteit optimaal te krijgen en dat zowel in de open ruimtes als in de kantoren.



Gare Maritime is een geprivilegeerde getuige van de hoogdagen van de Belgische industrie.

bestaande structuur. In de geest van circulair bouwen, is het zelfs mogelijk om ze later opnieuw te verwijderen als de functie van het gebouw in de toekomst nog zou wijzigen.

Dieter De Vos: "Vandaar de keuze voor hout. Ze zijn gerealiseerd in houten draagstructuur en afgewerkt met gelamelleerde eiken gevels. Alles wordt geprefabriceerd wat het bouwproces aanzienlijk versnelt. Waar de kantoren in de hoogte de glazen schil benaderen, plaatsten we een stalen vliesgevel om die te beschermen. De nieuwbouw volgt ook de ritmiek van de bestaande kolommen en de nieuwe houten gevels blijven altijd netjes op de achtergrond. Op die manier komt de kracht en de schoonheid van het originele spant mooi tot uiting. Als je in dergelijk uniek kader mag werken, is het de bedoeling om het gebouw zoveel mogelijk binnen te trekken. Je beleeft het gebouw op een totaal verschillende manier als je op het gelijkvloers van de nieuwe units beweegt ten opzichte van op de verdiepingen waar je steeds een ander perspectief krijgt op de structuur

en beter de kwaliteit van het oorspronkelijke gebouw ziet en voelt, inclusief de decoratieve elementen van de pilaren. Om dan op de bovenste verdieping, net onder de plafonds, helemaal terug naar buiten te kijken en zelfs een uniek zicht krijgt over Brussel. Het is zeker geen alledaags project - het is het grootste houtbouwproject van Europa - en dus is het voor ons ook een ontdekkingsstocht over hoe we deze herbestemming op een zinvolle manier konden realiseren."

Niet ingrijpen in de bestaande structuur

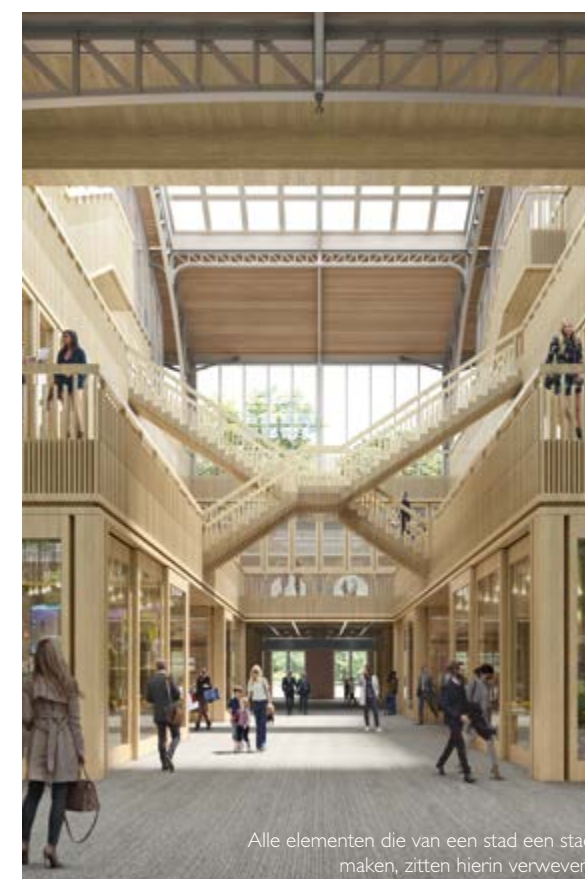
Het project had door de specifieke context dus verschillende uitdagingen. Eén daarvan was de nivellering van het middenplein gezien het aanzienlijke hoogteverschil tussen de vloer en de onderliggende sporen vroeger. Maar de belangrijkste is zonder twijfel het zoeken naar oplossingen om niet in de bestaande structuur in te grijpen.



In de zijhallen voorzien we units in houten nieuwbouw.

Dieter De Vos: "Alle kantoren zijn voorzien van onopvallende sprinklersystemen, de verlichting hebben we afgehangen zodat de dakkap altijd mooi zichtbaar is maar een grote uitdaging vormden de bestaande kolommen. Gezien de uitzonderlijke lengte van het gebouw en het feit dat het uit één stalen structuur bestaat, berekenden onze ingenieurs dat het tussen zomer en winter 7 cm uitzet en ook 5 cm in hoogte. Vandaar dat we de kolommen volledig vrijstaand hebben gehouden, ook in de vloerplaat van de verschillende verdiepingen."

"De noodzakelijke akoestische en brandveiligheidsdichtingen zijn vervolgens middels een complexe detaillering van isolatiedekens en -folies gerealiseerd. Dat was een grote uitdaging, te meer omdat er geen standaardproducten bestaan tegen zulke grote uitzetting binnen gebouwen. Gelukkig kunnen we rekenen op een goede samenwerking met de verschillende betrokken partijen (aannemers, onderaannemers ...) om dat alles voor elkaar te krijgen. Het is niet evident geweest en toch zal het alles samen nauwelijks twee jaar in beslag hebben genomen. Het is ook een duurzaam gebouw en, in tegenstelling tot wat je zou denken, vrij energiezuinig. Het zal hier zeker aangenaam werken zijn, alle kantoren zijn nu al bijna allemaal verhuurd. Iedereen kijkt dus uit naar de opening in mei 2020. Een levendige, overdekte ministad dus."



Alle elementen die van een stad een stad maken, zitten hierin verweven.