

VERKEERCENTRUM OOSTENDE-KAAI

door Ferdinand GEVAERT

Eenieder van ons die per één of ander voertuig vanuit Oostende naar de Oostkust moet, of omgekeerd, maakt de verkeersellende mede aan de Demeysluizen en de de Smet de Naeyerbrug. Om niet te spreken van de rijen aanschuivende auto's die strekken tot voorbij de watertoren van de Vuurtorenwijk. We weten allen dat de storende verkeershinder veroorzaakt wordt door de werken die aldaar uitgevoerd worden. Werken die uitgevoerd worden in functie van de uitbouw en modernisatie van het Oostends verkeerscentrum. Een unieke situatie waar al het openbaar vervoer geconcentreerd is : bus, tram, trein, veerboten (carferries) en vleugelboten voor passagiers (jet-foils). Om niet te spreken over taxi's, sorteercentrum van de posterijen, goederenstation en aanliggende handelshaven met ro-ro uitbating. Slechts een rechtstreekse verbinding met de luchthaven ontbreekt om het centrum volledig te maken : te land, ter zee en in de lucht.

We weten allen ongeveer wat er uitgevoerd wordt, doch wat ons, heemkundigen, interesseert is wat er verdwijnt en wat er in de plaats komt.

Het doel van de werken is meervoudig, namelijk :

1. Buurtspoorwegen - Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn.

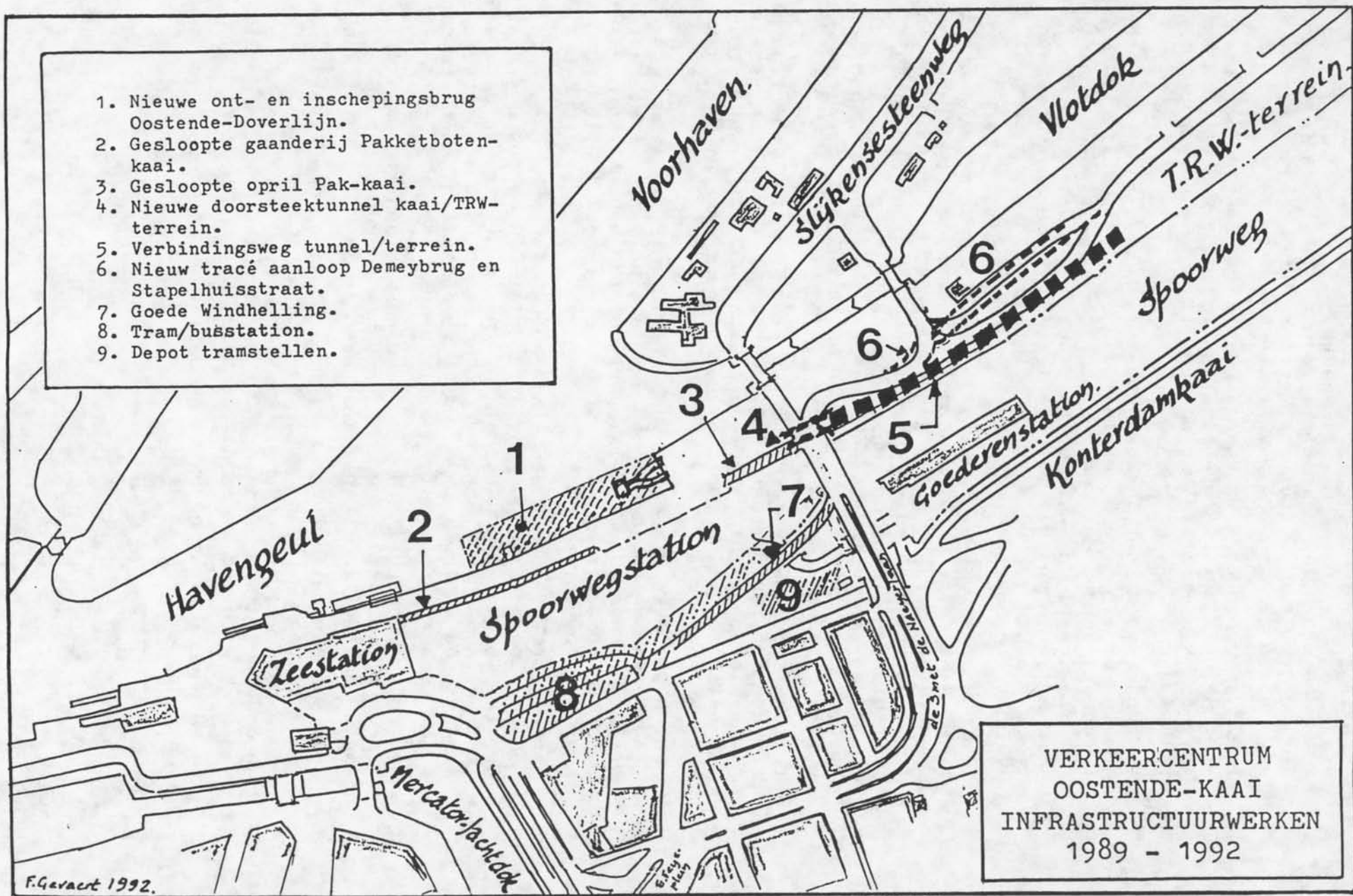
- 1.1. De Goede Windhelling reconstrueren. De reconstructie, met inbegrip van het verplaatsen van de doorrit onder de helling voor de diensten van de spoorweg (verbinding spoorwegstation/goederenstation) laat toe, naast het vergroten van de nuttige breedte van het rijvlak van de helling, de beschikbare gelijkvloerse oppervlakte te vergroten tussen de sporen van het spoorwegstation en de helling. Deze ruimte zal gebruikt worden door De Lijn als stelplaats voor autobussen. De stadsbussen zullen alsdan eveneens vertrekken vanuit Oostende-Kaai (nu vertrekken ze nog vanuit de stelplaats aan de Nieuwpoortsesteenweg).

Onder de helling worden ruimten geschapen voor de onderhoudsdiensten van De Lijn.

Zoals vóór de reconstructie is de helling terug uitgerust met een dubbel tramspoor (1).

- 1.2. De Goede Windhelling werd verhard en geschikt gemaakt voor het verkeer van autobussen van het openbaar vervoer. Na de volledige afwerking van het centrum zullen de bussen die vanuit de richting van de Vuurtorenwijk en Bredene komen rechtstreeks naar de Brandariskaai rijden, zonder de omweg langs het Ernest Feysplein te maken.
- 1.3. Bouw van een overdekte stelplaats voor tramstellen aan de Slachthuiskaai. Door het inrichten aldaar van een depot verdwijnt de noodzaak van de verplaatsing van tramstellen tussen het verkeerscentrum en de werkhuisen aan de Nieuwpoortsesteenweg voor onderhoud en klein herstel (dus minder verkeershinder in de stad en besparingen op de uitbatingskosten van De Lijn).
- 1.4. Bouw van een nieuw tram/busstation met herinrichten van de standplaatsen van de autobussen (2).

1. Nieuwe ont- en inschepingsbrug Oostende-Doverlijn.
2. Gesloopte gaanderij Pakketbotenkaai.
3. Gesloopte opril Pak-kaai.
4. Nieuwe doorsteektunnel kaai/TRW-terrein.
5. Verbindingsweg tunnel/terrein.
6. Nieuw tracé aanloop Demeybrug en Stapelhuisstraat.
7. Goede Windhelling.
8. Tram/busstation.
9. Depot tramstellen.



VERKEERSCENTRUM
OOSTENDE-KAAI
INFRASTRUCTUURWERKEN
1989 - 1992

2. Oostende-Doverlijn.

- 2.1. Bouw van een ont- en inschepingsinstallatie (carferrybrug) ten behoeve van de grote carferries (jumbo's) aan de voormalige posten 3/4 van de Pakketbotenkaai (3).
- 2.2. Bouw van een doorsteektunnel onder de de Smet de Naeyerlaan, voor de gelijkvloerse verbinding tussen de Pakketbotenkaai en het T.R.W.-terrein van de O.D.-lijn gelegen aan de Stapelhuisstraat (4).

De tunnel maakt het verkeer mogelijk tussen het T.R.W.-terrein (de toekomstige vrachtterminal van de O.D.-lijn) en de Pakketbotenkaai zonder dat men de lange omweg moet maken langs het stationsplein (waar de huidige in- en uitrit van de terminal gelegen is), E. Feysplein en de de Smet de Naeyerlaan. Waarbij verkeershinder ontstaat op de invalswegen tot de stad Oostende.

Daarnaast is het verplaatsen van de vrachtterminal naar het T.R.W.-terrein (5) noodzakelijk daar de capaciteit van de huidige parkings op de terminal gelegen tussen de havengeul en Mercator-jachtsluis te klein is om een scheepslading voertuigen bestemd voor de nieuwe jumbo-ferries op te stellen, naast een scheepslading ontscheepte voertuigen die gebeurlijk moeten uitgeklaard (vertold) en gecontroleerd (grenscontrole) worden.

De toe- en uitgang van de nieuwe vrachtterminal zal liggen aan de Stapelhuisstraat, zodat het zwaar vervoer het stationsplein niet meer zal gebruiken en zodoende het drukke plein ontlasten (geen lange rijen vrachtwagens meer die de toegang tot het spoorwegstation sterk hinderen).

Echter zal er een slechte verkeerssituatie ontstaan ter plaatse van de heringerichte aansluiting van de Stapelhuisstraat met de de Smet de Naeyerlaan, ter hoogte van de stroomopwaartse Demeybrug. Waar het ro-ro vervoer zich in het verkeer zal voegen.

Aan deze toestand zou een einde komen wanneer ergens in de toekomst de verbinding Kennedyrondplein en de Oostkust zal gemaakt worden. Dan zou (zal) de in- en uitrit van de vrachtterminal aansluiten op "de ring" en zodoende het Oostends stadsmidden en invalswegen volledig ontlasten van het zwaar ro-ro verkeer (voorlopig nog plannenmakerij).

- 2.3. Aanleg van een gescheiden verbindingsweg doorsteektunnel/T.R.W.-terrein (nieuw vrachtterminal) en het hertraceren van de aansluiting Stapelhuisstraat/de Smet de Naeyerlaan.
- 2.4. Bouw van een passagierskoker, met rolpaden en andere uitrusting, ten behoeve van de in- en ontschepende passagiers aan de nieuwe carferrybrug. Om hiervoor ruimte te scheppen werd de overdekte gaanderij van de Pakketbotenkaai ter plaatse van de voormalige aanlegposten 2, 3 en 4 gesloopt (7).
- 2.5. De havengeul wordt geschikt gemaakt voor het in- en uitvaren van grotere schepen (8).

(1) De Goede Windhelling.

Aangelegd, vanaf 1946 met puin en in 1950 met grond afkomstig van de bouwput voor het Oostends Kursaal, in uitvoering van het vooroorlogsplan om het openbaar vervoer te concentreren op Oostende-Kaai.

De helling maakte het mogelijk om rechtstreeks vanop de de Smet de Naeyerbrug, even voorbij de spoorwegbrug (of even vóór - in functie van de waarnemingsplaats), het nieuw gepland tramstation aan de Brandariskaai te bereiken.

De aarden helling met schuine bermen werd uitgerust met een dubbel tramspoor en werd op 29 juni 1954 in gebruik genomen. Een paar jaar later werd er een verhard voetpad aangelegd die ook onveroorloofd gebruikt werd door fietsers die zich van of naar het spoorwegstation begaven. Voor deze forensen uit Bredene en de Vuurtorenwijk betekende de aanleg van het "voetpad" een grote tijdwinst, voornamelijk voor de "nocturalen" (late wekkers).

In april 1990 werd de reconstructie van de helling aangevat. Als voorlopige maatregel werd het dubbel spoor opgebroken en vervangen door een enkel. Damplanken werden geheid ter vervanging van de schuine berm zodat de helling breder werd. De damplanken maken deel uit van de "golvende kunstbekleding" van de nieuwe helling. Het rijvlak, voorzien van een dubbel tramspoor werd verhard voor het verkeer van autobussen. Of het aanliggend voetpad zal opengesteld worden voor publiek gebruik is niet duidelijk.

Eind 1991 was de reconstructie nog niet volledig af (zie ook 1.1. en 1.2.)

(2) Tram/busstation.

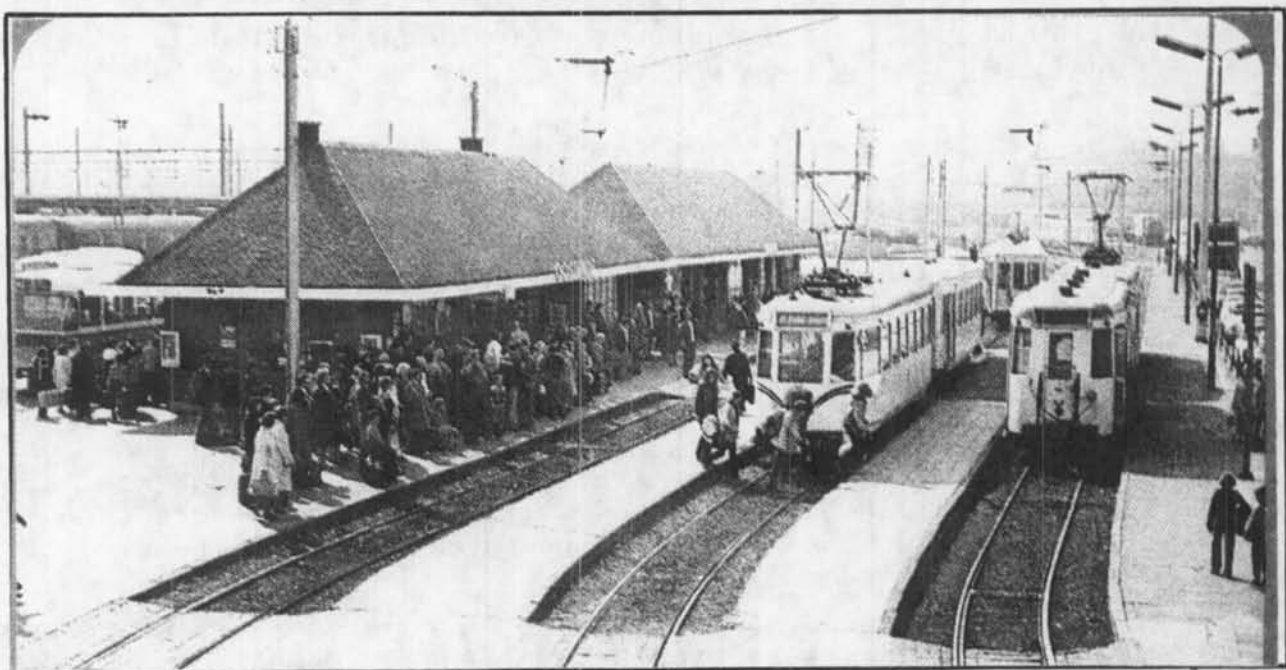
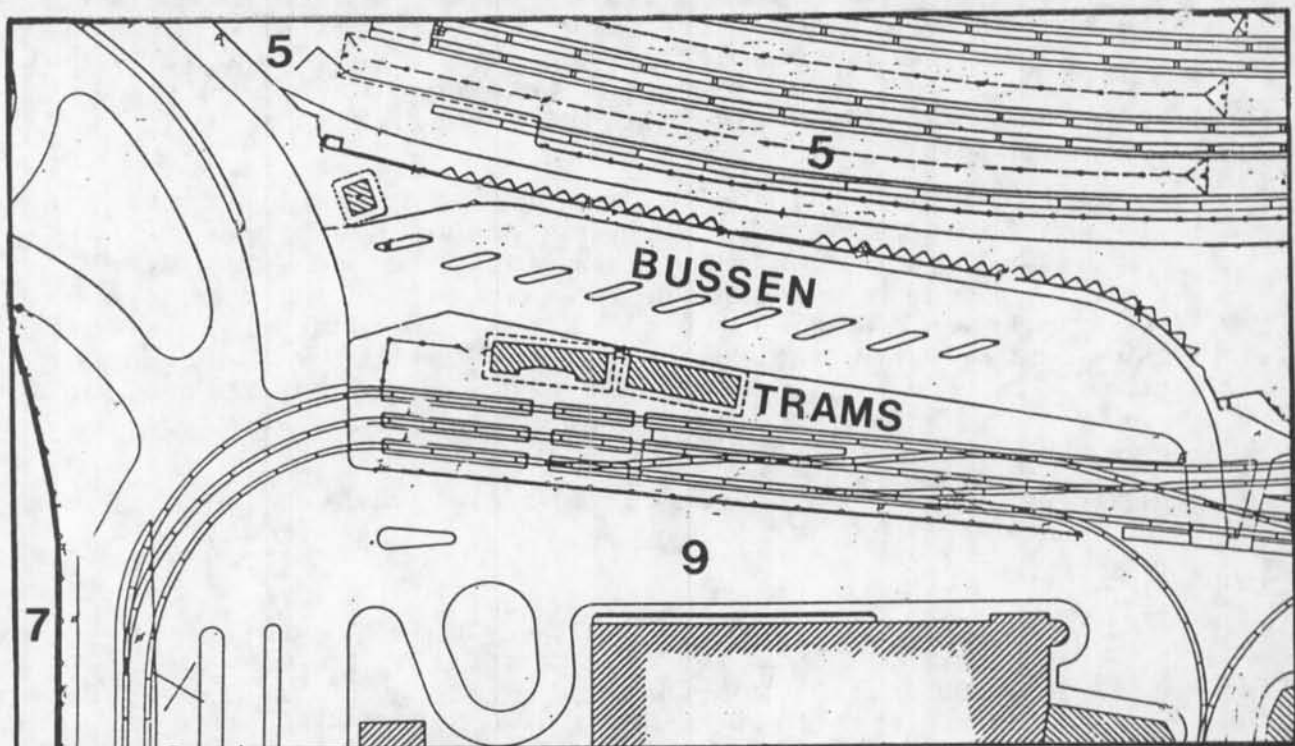
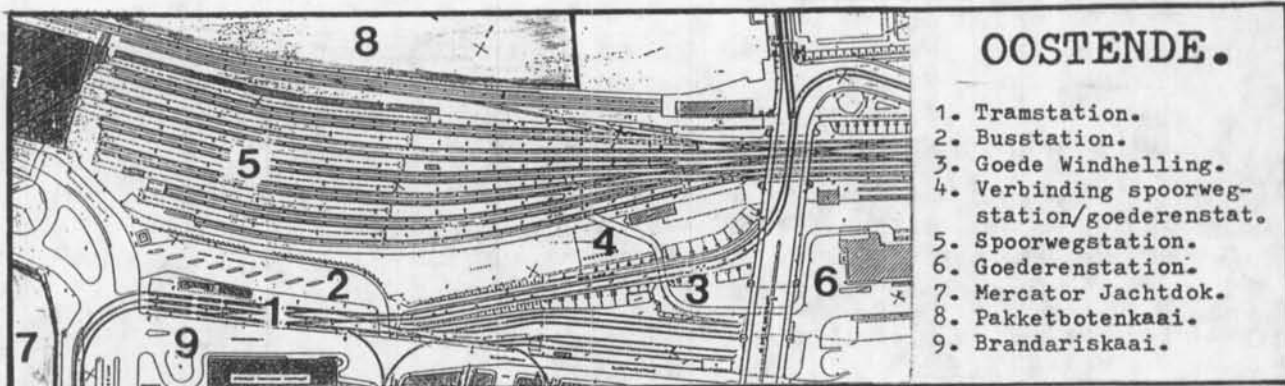
In gebruik genomen op 29 juni 1954. In 1954 werd er een tramstationsgebouw gebouwd in "cottagestijl". Het was voorzien van een verkooploket met kantoortje, een wachtzaal met krantenkiosk en een dienstlokaal. Het station werd uitgerust met drie sporen met half-hoge perrons.

In 1969 werd er een dienstgebouw, in dezelfde stijl als het eigenlijk tramstation, gebouwd ten zuiden van het laatst vermelde.

Vanaf de zomer van 1956 werden ter vervanging van de afgeschafte tramlijnen (slechts de kusttram De Panne/Oostende/Knokke bleef in uitbating) autobussen ingelegd. Geleidelijk werd de vertrek- en aankomstplaats van deze bussen gebracht naar de Brandariskaai, alwaar ten oosten van het tramstation een busstation onstond, aanpalend aan het spoorweg- en tramstation. Het werd nog uitgebreid toen autobussen werden ingelegd door de spoorweg ter vervanging van afgeschafte spoordiensten (o.m. naar Torhout, Gistel e.a.).

Bij de heraanleg van het stationsplein in 1970 werd tegenover de uitgang van het spoorwegstation een halte voor de stadsautobussen ingeplant op het nieuw "verkeerseiland" (voorheen hielden de stadsautobussen halt op de Visserskaai ter hoogte van het "Waterhuis").

In het kader van de uitbouw van het verkeercentrum, de reorganisatie en modernisatie van de kusttram en buurtlijnen werd de bouw van een nieuw tramstation voorzien. Op 21 oktober 1988



VOORMALIG TRAM/BUSSTATION - BRANDARISKAAI

greep de aanbesteding plaats voor de bouw van een nieuw exploitatiecentrum voor "De Lijn", de Vlaamse vervanger van de buurtspoorwegmaatschappij. In het nieuw complex zou naast de voorzieningen voor de reizigers tevens o.m. exploitatiekantoren en een dispatching gehuisvest worden.

Op 28 april 1989 werd door de heer Johan SAUWENS, Gemeenschapsminister voor Leefmilieu en Infrastructuur, de eerste steen gelegd van de nieuwbouw. Eind augustus 1989 werd het oud wachtlokaal gesloopt, gevolgd in mei 1990 door het dienstgebouwtje.

Het nieuw gebouw was "onder dak" in februari 1990 en werd, alhoewel nog niet volledig afgewerkt, in gebruik genomen in juli 1990. Op de perrons werden luifels gemonteerd zodat de reizigers vanaf het begin van het zomerseizoen 1990 "in het droge" in- en uitstappen.

Naast het tramstation werd het busstation, dat integraal deel uitmaakt van het tram/busstation, volledig herschikt en aangelegd en werden luifels aangebracht ter plaatse van de busperrons.

(3) De nieuwe carferrybrug (Brug 4).

De werken voor de bouw van een aanlegpost en carferrybrug ten behoeve van jumbo-ferries werden gestart op 1 februari 1990. Op 21 juni 1991 werd het eerste brugelement ter plaatse gemonteerd.

Op 27 september 1991 was de brug bedrijfsklaar.

(4) Doorsteektunnel en verbindingsweg kaai/T.R.W.-terrein.

Werken gestart op 26 november 1990, met de bouw van de zuidelijke helft van de tunnel (koker) en slopen van de spoorwegberm aan de bocht van de de Smet de Naeyerlaan. Slechts de noordelijke helft van de de Smet de Naeyerbrug bleef open voor het verkeer.

Werken gestaakt voor het zomerseizoen 1991 na einde van de bouw van de zuidelijke kokerhelft (bestaande uit drie afzonderlijke doorritten), waarbij het wegdek hersteld werd en de laan terug op volle breedte vrij gegeven werd voor het verkeer.

Half september 1991 werden de werken hervat met de bouw van de noordelijke helft van de koker door het opbreken van de noordelijke helft van de laan.

Geplande einddatum van de werken : mei 1992.

(5) T.R.W.-terrein van de Oostende-Doverlijn.

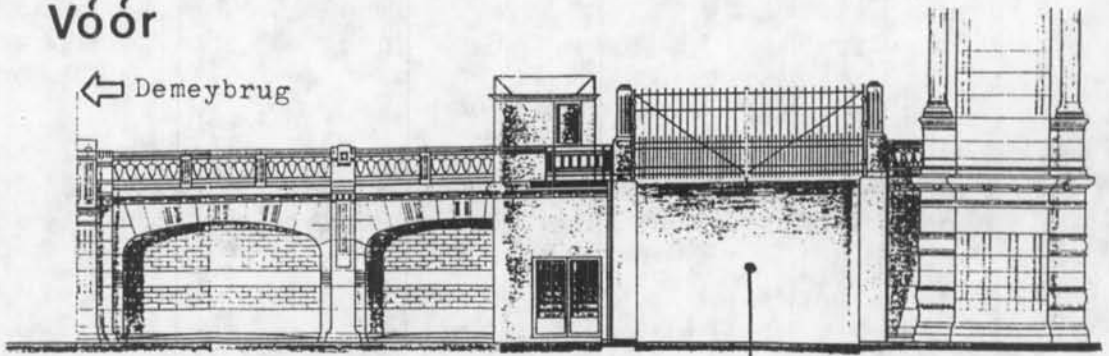
Letterwoord voor "Transport Rail-Weg". Systeem waarbij opleggers van het baanvervoer getransporteerd worden tussen T.R.W.-stations door middel van spoorwegwagons. De Oostende-Doverlijn participeert ook in dit type van vervoer, als kanaalschakel, waarbij de opleggers verhandeld worden op en van de spoorwegwagons op een terrein gelegen aan de Stapelhuisstraat (overslagplaats).

In de toekomst wordt het terrein de vrachtterminal van de O.D.-lijn.

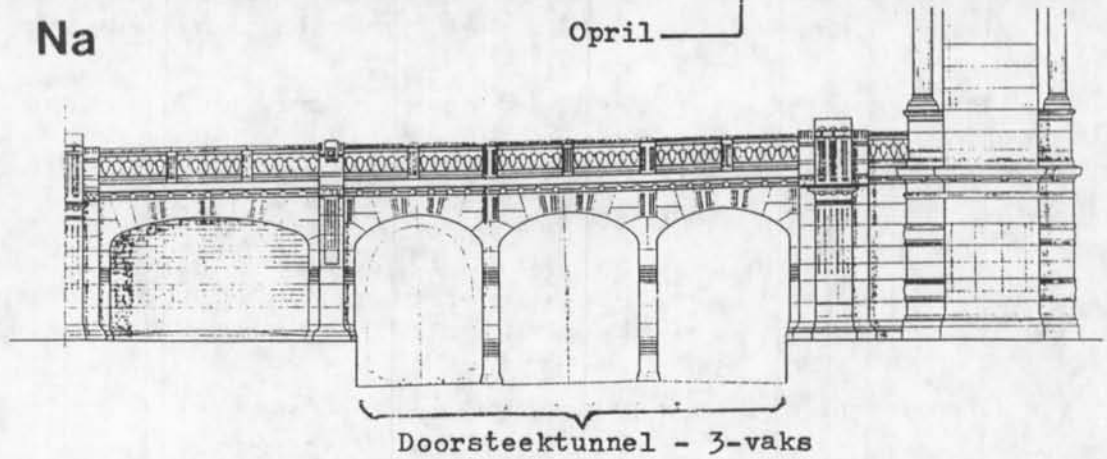
T.R.W. is in het Duits : "Huckepack" of "rugzak", ook "Kombiverkehr, LKW auf Schienen.

Sedert 5 januari 1976 is Oostende een eind- en tussenstation van het T.R.W.-verkeer.

Vóór

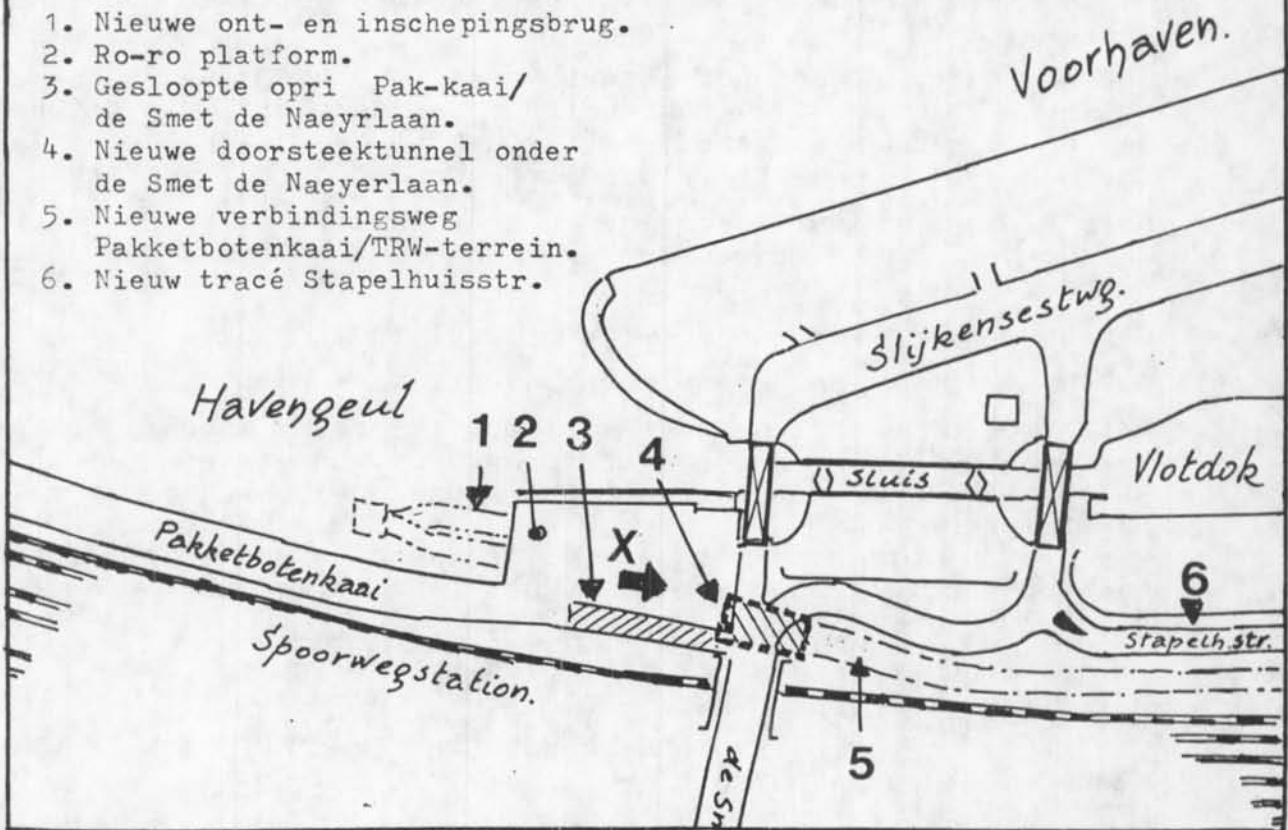


Na

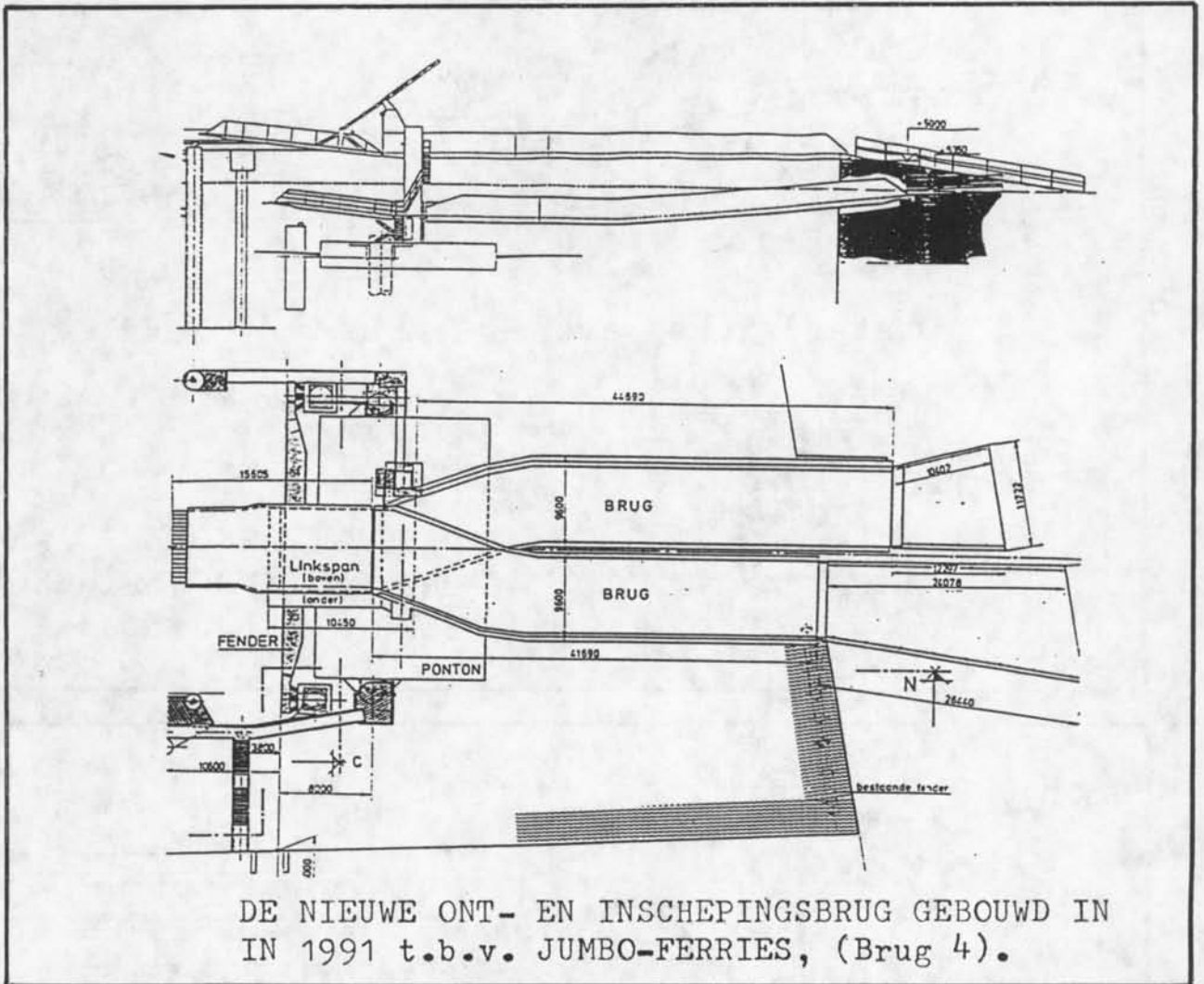


Zicht volgens pijl X.

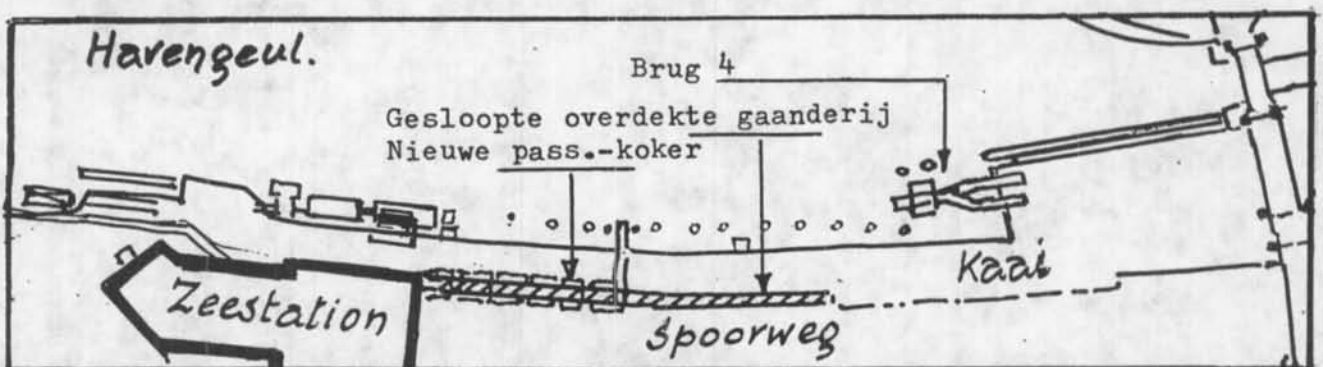
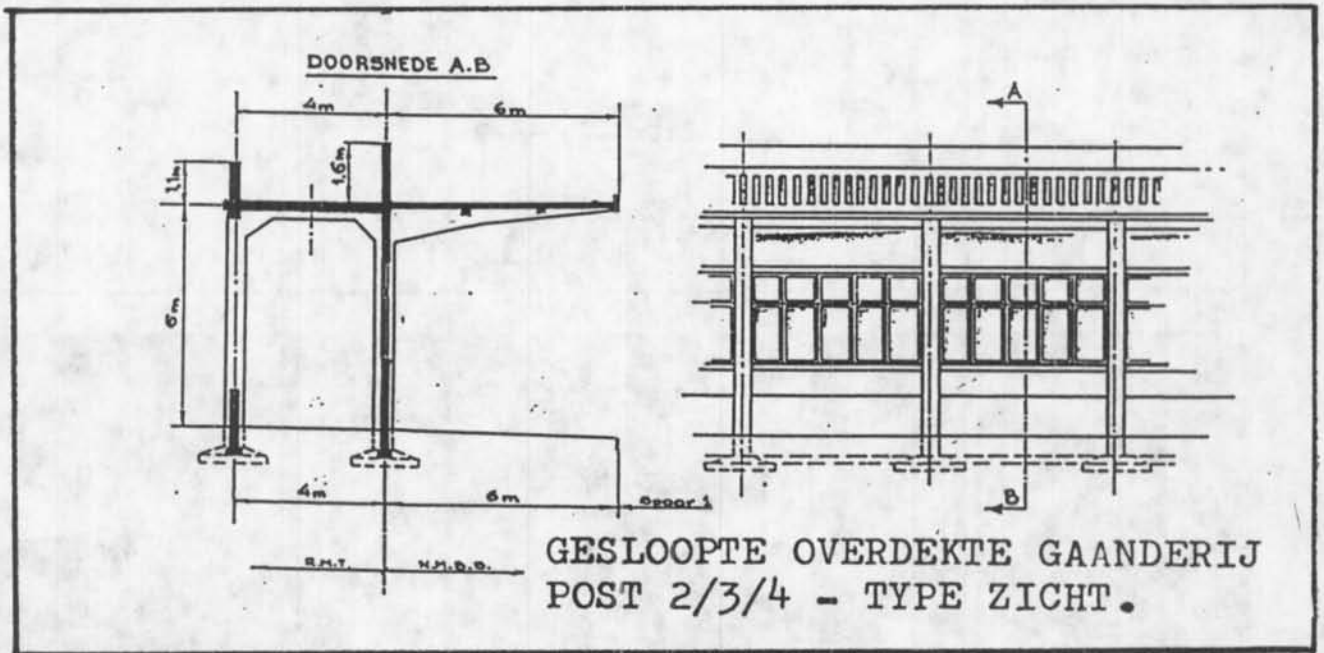
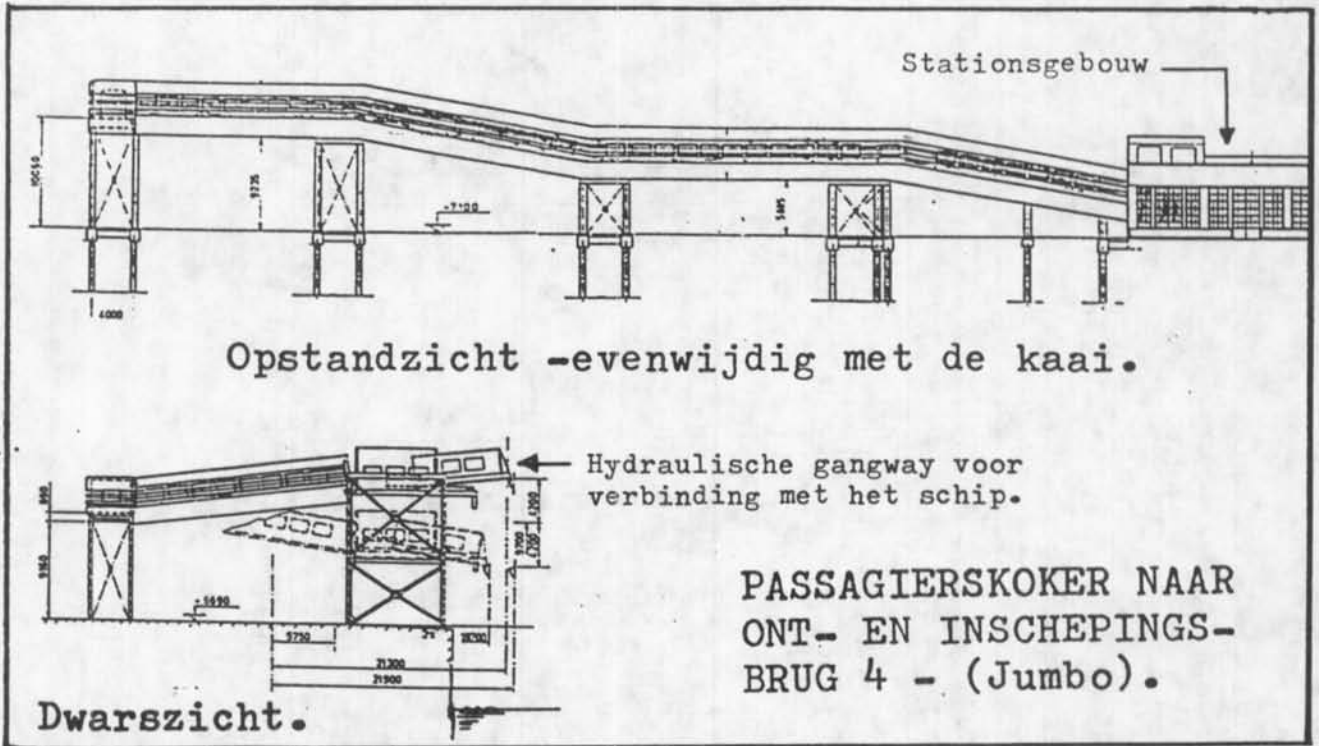
1. Nieuwe ont- en inschepingsbrug.
2. Ro-ro platform.
3. Gesloopte opri Pak-kaai/
de Smet de Naeyerlaan.
4. Nieuwe doorsteektunnel onder
de Smet de Naeyerlaan.
5. Nieuwe verbindingsweg
Pakketbotenkaai/TRW-terrein.
6. Nieuw tracé Stapelhuisstr.



DOORSTEEKTUNNEL ONDER DE SMET DE NAEYERLAAN



- Oostende, Pakkerbotenkaai, 1985, de Twee jetfoils van de Oostende-Doverlijn aangemeerd aan de vlottende terminal. In de achtergrond de overdekte gaanderij, gesloopt in 1991.



CARFERRY TERMINAL - NIEUWE PASSAGIERSKOKER OP DE VOORMALIGE PAKKETBOTENKAAI/OOSTENDE.

(6) Opril (oprit) Pakketbotenkaai.

Opgeruimd in augustus 1991 om ruimte te scheppen voor de doorsteektunnel. De opril werd aangelegd in 1934 om toe te laten dat motorvoertuigen, met inbegrip van autocars, de kaai konden bereiken vanaf de de Smet de Naeyerlaan, voor inscheping (en ontscheping) op de pakketboten (overslag door middel van hijskranen). De kaai was moeilijk bereikbaar langs de oevers van de Visserskreek, de eigenlijke toegangsbaan tot de kaai. Zie hierover meer in een volgende bijdrage in "De Plate" : "De Pakketbotenkaai en de havengeul".

(7) De overdekte gaanderij van de Pakketbotenkaai.

Zie hierover meer in een volgende bijdrage : "De Pakketbotenkaai en de havengeul".

(8) De havengeul van Oostende.

Zie hierover meer in een volgende bijdrage : "De Pakketbotenkaai en de havengeul".

Nota : in het tweede deel van de bijdrage "Van kreekmonding tot verkeerscentrum", De Plate, Jg. 21, nr. 1, januari 1992, blz. 92.7, is een fout geslopen. Specifiek daar waar in de laatste paragraaf vermeld wordt dat : de oorspronkelijke Goede Windhelling slechts uitgerust was met één tramspoor. De helling is echter vanaf het begin uitgerust met twee sporen. Slechts gedurende de reconstructie was er maar één spoor beschikbaar, zodat er extra verkeershinder ontstond op de de Smet de Naeyerlaan door tramstellen die moesten wachten tot het spoor op de helling vrij was van tegenliggend tramverkeer.

DE BRANDRAMEN VAN DE SINT PETRUS EN PAULUSKERK

door Yvan VAN HYFTE

De weinig historische gebouwen die onze stad bezit, zijn zó bekend dat ze bij het grote publiek niet gekend zijn ! Of onvoldoende.... Neem nu de St. Petrus en Pauluskerk.

Om de vertikaliteit van dit neo-gotisch gebouw te ondergaan, volstaat het enkele ogenblikken langs de hoofdgevel in de hemel te kijken. Weliswaar geen Chartres of Reims maar subliem hoe de neo-gotische architect het gotische bouwideaal uitdrukt.

Eenmaal binnen, vind ik dat de architectuur toch minder de aandacht opeist dan de ramen. Als na de eredienst de koster het licht dooft en de zon door het roosvenster de stoelen oranje kleurt, sta je voor een ontroerende pracht van de glas-in-lood-kunst. Best schaf je de praktische handleiding aan (vergeet het plannetje niet vooraan) die in de kerk te verkrijgen is (1).

Wie van glaskunst houdt, staat stil bij het felle blauw en expressieve rood hoog in de zijbeuken, al ziet hij - jammer genoeg - weinig van de taferelen uit het evangelie. Beeldend zijn ze niet, eerder figuratief. Ook niet de historische voorstellingen boven de zij-ingangen, die ik het mooist vind.

Links : De intocht van Albrecht en Isabella met er onder de Belgische vorsten. Rechts : Robrecht de Fries die het model aanbiedt