



**Vlaanderen**  
is erfgoed

## Dossier voorlopige gehele opheffing

Station met luifel, dienstgebouw en schuilhokje in  
Oostkamp

Opheffing en verplaatsing omwille van algemeen belang

Agentschap  
Onroerend  
Erfgoed

### **Voorlopige gehele opheffing:**

Station met luifel, dienstgebouw en schuilhokje, Oostkamp, Everaertstraat 1 – voorlopige gehele opheffing van de bescherming van het station van de N.M.B.S., voorheen van de zgn. "Staatsspoorwegen", met inbegrip van luifel, het dienstgebouwtje alsook van het wacht-of schuilhokje te Oostkamp; in functie van verplaatsing omwille van het algemeen belang

#### **INHOUDELIJK DOSSIER**

Dossiernummer: 4.001/31022/101.1

Objectnummer: 4.01/31022/719.1

Tom Lenaerts

24/04/2017

## INHOUDSTAFEL

1.	Beschrijvend gedeelte .....	4
1.1.	Situering .....	4
1.2.	Historisch overzicht .....	4
1.3.	Beschrijving met inbegrip van de erfgoedelementen en erfgoedkenmerken.....	5
1.3.1.	Stationsgebouw .....	5
1.3.2.	Schuilhokje of wachthuisje .....	5
1.3.3.	Het dienstgebouw .....	5
1.4.	Fysieke toestand van het onroerend goed .....	6
1.5.	Historiek van het dossier .....	6
1.5.1.	Bescherming.....	6
1.5.2.	Infrastructuurwerken spoorwegen – vraag tot verplaatsing.....	6
1.5.3.	Epiloog .....	7
2.	Evaluerend gedeelte .....	8
2.1.	Evaluatie van de erfgoedwaarden .....	8
2.2.	Motivering van de opheffing en verplaatsing .....	8
2.3.	Bescherming na verplaatsing .....	8
3.	Impact op en behoud van de erfgoedwaarden .....	8
3.1.	Heropbouw station .....	8
3.2.	Heropbouw schuilhokje of wachthuisje .....	9
3.3.	Sloop van het dienstgebouw (Depot) .....	10
3.4.	Advies, voorwaarden, verplichtingen.....	10
4.	Bijlagen bij het inhoudelijk dossier .....	12
4.1.	Omgevingsplan bij de bescherming .....	12
4.2.	Fotobijlage .....	12
4.3.	Kaarten en figuren .....	12

Dossier voorlopige gehele opheffing, Oostkamp Station – opheffing en verplaatsing omwille van algemeen belang

## **1. BESCHRIJVEND GEDEELTE**

### **1.1. Situering**

Het station van Oostkamp is gelegen te Oostkamp, kadastraal gekend als Oostkamp 1ste afdeling, sectie C, perceelnummers 121/H2, 121/K2 en 121/G2. (adres: Everaertstraat 1). Het omvat een stationsgebouw met luifel, een wachthuisje en een dienstgebouw.

### **1.2. Historisch overzicht**

Het station van Oostkamp is gelegen langs de tussen 1834 en 1838 opgerichte spoorlijn Gent-Oostende. De spoorlijn Gent-Brugge wordt in 1838 geopend. Elf jaar na de opening van de spoorlijn, in 1849, krijgt Oostkamp een stopplaats ter hoogte van de overweg, de "barrière 54". Het "station van Oostkamp" ligt eigenlijk op het grondgebied van het gehucht Moerbrugge, weliswaar gescheiden van Moerbrugge door een beek en het kanaal Gent-Oostende. In de buurt van het station ontstond een kleine "stationswijk" gelegen tussen Oostkamp en Moerbrugge. Vrij snel daarna wordt een petitie gericht aan de koning, opdat de halte van de treinen tussen Brugge en Gent zou veranderen in een werkelijk station voor reizigers en reisgoederen. In 1865 verleent het Ministerie van Openbare Werken na jarenlang aandringen van het gemeentebestuur de toestemming om voortaan de treinen te laten stoppen in Oostkamp- met uitzondering van de exprestrein. In 1859 wordt er voor het eerst een stationsgebouwtje gebouwd, recht tegenover de halte. Deze eerste overdekte halte bevond zich volgens de gegevens van het kadaster op de kruising van het spoorwegtracé en de huidige Patersonstraat. Het treinstation wordt in 1865 ingewijd. Aangezien het stationsgebouwtje al snel te klein wordt, wordt het in 1877 uitgebreid; tegelijkertijd wordt de oude halte verbouwd tot woning voor de stationschef. Het huidige, neoclassicistische station is gebouwd tussen 1887 en 1889. Volgens De Bot<sup>1</sup> kan het ontwerp van het station van Oostkamp met zekerheid worden toegeschreven aan Henri Fouquet, die op 16-jarige leeftijd in 1841 in dienst komt van de Staatsspoorwegen en er in 1880 wordt gepromoveerd als "architecte principal à titre personnel". De auteur lijkt hiermee te bevestigen wat op de originele plannen staat. Volgens die plannen draagt de architect in 1887 overigens al de titel "architecte principal". Het station wordt gebouwd als een laag stationsgebouw, een type dat vooral in de provincie Henegouwen (o.m. te Bois-du-Duc en Bonne-Espérance) voorkomt. Op één van de ontwerpplannen van het station staan ook al de "Cour des Marchandises" en een laad- en losshelling getekend, doch deze zijn niet meer als dusdanig te situeren in het huidige complex. Het vroegere stationsgebouwtje van 1865 werd naar verluidt in 1953 afgebroken.

Het station is een erg representatief gebouw, een weliswaar klein spoorstation op één van de grote spoorlijnen, doch met een heel verzorgde architectuur. De architectuur accentueert de betekenis van deze nutsvoorziening. De ontwikkeling van het spoornet in België illustreert het industrieel-archeologisch belang – de reden waarom het ook werd voorgesteld ter bescherming. Bij een actualisatie van de bescherming zou ook de architecturale waarde als belangrijke erfgoedwaarde benadrukt moeten worden.

Het stationsgebouw bevatte de belangrijkste elementen overeenkomstig zijn functie, maar heeft ook nog een fraai bewaarde luifel: Een element dat in vele gevallen niet aanwezig was in kleinere stationnetjes of in vele gevallen gewoon verdwenen is. De plannen van het stationsgebouw dragen de signatuur van "architecte principal" Henri Fouquet, die in het laatste kwart van de 19de eeuw onder meer ook de stations van kleinere steden zoals Leuven, Soignies, Harelbeke, Oudenaarde en wellicht ook Saint-Ghislain en Vilvoorde ontwierp – en daarnaast ook de stations van Nieuwpoort-Bad – een mondaine plek- en het kleine Oostkamp. De bijzondere kwaliteit van de architectuur toont ook aan dat dit stationsgebouw iets bijzonders moest worden. De nabijheid van Brugge en de aanwezigheid van mooie riante buitenhuizen in de rand rond Brugge kunnen eventueel een

---

<sup>1</sup> DE BOT H., Stationsarchitectuur in België, Deel I, 1835-1914, Turnhout, 2002, p. 42-44

Dossier voorlopige gehele opheffing, Oostkamp Station – opheffing en verplaatsing omwille van algemeen belang

verklaring zijn waarom er zoveel zorg werd besteed aan dit station. De architecturale stijl die Fouquet in zijn stationsontwerpen gebruikt, varieert van neoclassicistisch tot neorenaissance, niet zelden met een sterk eclectische benadering. Het station in Oostkamp is een neoclassicistisch gebouw waarin smeedwerk en gietijzer verwerkt zijn (de industrieel archeologische component). Naast het stationsgebouw met luifel is er ook een wachthuisje met een paravent. Los van de vraag wanneer deze constructie gebouwd werd en of deze constructie oorspronkelijk al dan niet beglaasd was, geven de ranke gietijzeren profielen en het verzorgde smeedwerk een bijzondere uitstraling aan dit gebouwtje.

### **1.3. Beschrijving met inbegrip van de erfgoedelementen en erfgoedkenmerken**

#### 1.3.1. Stationsgebouw

Aan de zijde van Oostkamp kwam het eigenlijke stationsgebouw. Het gelijkvloers bestond uit een ruime wachtzaal voor reizigers in 3de klasse, een wachtzaal voor reizigers van 1ste en 2de klasse, een bergruimte, een vestibule met loketten, een bureel en tenslotte de bagageruimte.

Het gebouw is opgetrokken uit baksteen, bezet met pleister en wit geschilderd. Het gebouw heeft één bouwlaag onder een eenvoudig zadeldak met roodkleurige pannen. De straatgevel wordt gekenmerkt door een middenrisaliet, gemarkeerd door geblokte pilasters; identieke pilasters op de hoeken van het gebouw. Openingen met getoogde omlijstingen onder geprofileerde waterlijsten. In oorsprong waren er aan de straatzijde twee toegangen, waarvan de linkerdeur voor de 1ste en 2de klasse die leidde naar de "vestibule", het "bureau des recettes" en de bagageruimte. De rechterdeur gaf toegang tot de grotere "Salle d'attente de voyageurs 3ième classe". De perronzijde is voorzien van allemaal deuren. Boven in de zijgevels zitten gekoppelde vensters, gescheiden door een arduinen stijl; in het topstuk: een gestileerd spoorwiel als symbool van de staatspoorweg. De luifel die dienst doet als perronoverkapping is nog oorspronkelijk, met elementen in gietijzer en smeedwerk, identiek aan de plannen van Fouquet. Het exterieur van het stationsgebouw komt nog steeds overeen met de oorspronkelijke plannen. Het interieur werd echter heel sterk verbouwd tijdens een bouwcampagne uit 1963 waarvan de plannen eveneens bewaard bleven. Aan het nieuwe interieur konden geen erfgoedkenmerken worden toegekend.

#### 1.3.2. Schuilhokje of wachthuisje

Langs het tweede spoor staat een uitzonderlijk wachthuisje of schuilhokje. Het is een bakstenen constructie onder een plat dak met aan de gevel langs de perronzijde een bakstenen sokkel en een open middenportaal tussen gietijzeren gecanneleerde zuilen van de Ionische orde. Twee wachtkamers aan weerszijden van het portaal met grote ramen met mooi uitgewerkte smeedijzeren traceringen. Dit wachtgebouwtje is niet zichtbaar op het plannenmateriaal maar is ongetwijfeld ook uit dezelfde periode als het stationsgebouw, gezien de stijl en het materiaalgebruik.

#### 1.3.3. Het dienstgebouw

Evenmin zichtbaar op de plannen is het kleine dienstgebouw ten zuidoosten van het stationsgebouw. Het eenvoudige bakstenen gebouw op een vierkante plattegrond vertoont geen bijzondere stijlkenmerken. Uit archiefonderzoek kon ook niet achterhaald worden wat de specifieke functie kan geweest zijn. Er werden geen erfgoedkenmerken toegekend aan deze constructie.

#### **1.4. Fysieke toestand van het onroerend goed**

De fysieke toestand van het onroerend goed is behoorlijk. De gebouwen werden regelmatig onderhouden door de spoorwegen. Het origineel buitenschrijnwerk dat deels bewaard bleef verkeert in een eerder slechte bewaringstoestand. Bij de totstandkoming van het dossier van verplaatsing werden de gebouwen regelmatig geïnspecteerd.

#### **1.5. Historiek van het dossier**

##### 1.5.1. Bescherming

Het beschermingsbesluit station Oostkamp dateert van 3 januari 1997. De erfgoedwaarde wordt er kort maar krachtig in beschreven: De gebouwen getuigen van een zeer verzorgde architectuur: het stationsgebouw en het wachthokje met gebruik van gietijzeren elementen zijn kenmerkend voor de staatsspoorwegen in de periode 1860-1870.

De **industriële-archeologische** waarde wordt als volgt omschreven:

als voorbeeld van een klein station van een uitzonderlijk type met goed bewaarde kenmerken, door de 'Staatsspoorwegen' in een bijzonder verzorgde stijl opgetrokken in de periode 1860-'70 en tevens voorzien van een wachthokje, dit laatste ongetwijfeld eveneens daterend uit dezelfde periode en te beschouwen als een goed voorbeeld van een schuilhokje van de 'Staatsspoorwegen' met bijzonder verzorgde architecturale kenmerken eigen aan de voornoemde periode, waaronder het gebruik van gietijzeren en gesmede onderdelen.

In het besluit wordt ook de verplaatsbaarheid van het gebouw vermeld:

- B. Specifieke erfdienstbaarheden:  
Mits voorafgaandelijke en schriftelijke machtiging van de Vlaamse minister of zijn gemachtigde is het toegelaten het monument te verplaatsen.

##### 1.5.2. Infrastructuurwerken spoorwegen – vraag tot verplaatsing

De aanleg van twee nieuwe sporen tussen Gent en Brussel met de kustregio vlotter bereikbaar maken vanuit het binnenland. Deze spoorlijn krijgt heel wat reizigersverkeer te verwerken. Ook het goederenverkeer van en naar de haven van Zeebrugge moet vlotter verlopen door de aanleg van een derde en vierde spoor. Zowel de haven van Zeebrugge als die van Oostende vormen een belangrijke economische toegangspoort tot Vlaanderen. De aanleg van een derde en vierde spoor tussen Gent en Brugge kan de toename opvangen en de treinen vlotter laten rijden. De bestaande sporen komen centraal te liggen tussen de nieuwe sporen. Links en rechts van het bestaande spoor wordt een strook vrijgemaakt door onteigeningen, sloop, heraanleg van wegen, heraanleg van overwegen en door het verplaatsen van monumenten.

De mogelijke uitbreiding van het spoor werd reeds van bij de bescherming ter sprake gebracht. Om die reden werd het ook uitdrukkelijk opgenomen in het besluit dat het gebouw in dat geval te verplaatsen was.

Het uiteindelijke dossier voor de verplaatsing van het station start in 2007:

Op 4 juli 2007 stuurt de gemeente Oostkamp een uitnodiging naar verschillende belanghebbenden voor een vergadering over de gevolgen van de aanleg van het 3de en 4de spoor. Op 29 augustus 2007 wordt tijdens de vergadering de verplaatsing en

Dossier voorlopige gehele opheffing, Oostkamp Station – opheffing en verplaatsing omwille van algemeen belang

herbestemming van de stationsgebouwen besproken. Daarbij bevestigt het agentschap de specifieke erfgoedbaarheid betreffende de verplaatsing.

3 september 2007: De provincie, de gemeente Oostkamp, De Lijn en Infrabel (later Tuc Rail) werken samen - met input van agentschap Onroerend Erfgoed (toen RO) - aan een zoektocht naar herbestemmingsmogelijkheden. Het agentschap reikt voorbeelden aan van andere stations die in Vlaanderen werden herbestemd. Studiebureau VECTRIS werkt een lijvige studie uit over de herbestemming, met overlegvergaderingen van een specifieke tot dat doel opgerichte stuurgroep. De vergaderingen vinden plaats op 19 februari 2008, 8 april 2008 en 14 mei 2008 – en komen zo tot een gedragen oplossing.

11 september 2008: Het agentschap ontvangt de studie van de provincie West-Vlaanderen die werd opgeleverd in augustus 2008. De studie werd door het agentschap als een zeer waardevol werkinstrument omschreven.

Op 29 oktober 2009 vindt er een overlegvergadering plaats in de raadzaal van Oostkamp, op uitnodiging van Tuc Rail, betreffende de verdere uitwerking van het dossier van de verplaatsing.

Op 15 januari 2010 ontvangt Agentschap R-O, Onroerend Erfgoed West-Vlaanderen de eerste concreet uitgewerkte plannen voor het te verplaatsen stationsgebouw en een uitnodiging voor een aansluitend overleg op 2 februari 2009. Dit leidt tot een uitgewerkt voorstel dat op 3 juni 2010 wordt ontvangen bij Ruimte en Erfgoed afdeling West-Vlaanderen en voorwerp is van het principiële advies dat verstrekt wordt op 24 juni 2010 overwegende dat:

- In het beschermingsbesluit reeds de mogelijkheid geboden wordt het monument te verplaatsen
- Er een uitgebreide studieronde was betreffende de herlocatie en functie van de gebouwen
- Er op de vergadering van 3 februari 2010 ook al een principiële akkoord was over de herbestemming
- Het beschermde wachthokje met paravent eveneens verplaatst en herbestemd wordt.
- Het dienstgebouwtje dat op hetzelfde perceel staat niet expliciet vermeld werd in het besluit en na onderzoek ook onvoldoende erfgoedwaarde heeft – en dus mag gesloopt worden.

Om die redenen wordt de sloop en heroprichting principiële gunstig geadviseerd mits een aantal voorwaarden betreffende de registratie, het hergebruik van materialen en gedetailleerde plannen worden voorgelegd samen met de bouwaanvraag.

### 1.5.3. Epiloog

Nadien blijft het eventjes stil rond het dossier van de doortocht in Oostkamp. De initiatiefnemer gaat intussen verder met onteigeningen, het uitwerken van plannen en het aanvragen van vergunningen en rapporten die bij dergelijke projecten gebruikelijk zijn- en dit voor het volledige traject van de doortocht. Er is in die tussentijd, gezien het principiële gunstig advies, geen contact meer met Onroerend Erfgoed.

Op 20 juni 2016 komt de vraag van de dienst Milieueffectenrapportage om advies uit te brengen over het verzoek tot ontheffing van de milieuraapportageplicht voor het project 3de en 4de spoor tussen Brugge en Gent, doortocht Oostkamp. Dit krijgt op 18 juli 2016 een gunstig advies mits rekening gehouden wordt met enkele opmerkingen.

De opmerkingen gaan over landschap en bouwkundig erfgoed. In deze brief wordt verwezen naar de procedure om tot de verplaatsing te komen onder het intussen in werking getreden Onroerenderfgoeddecreet. De verplaatsing kan verantwoord worden vanuit het algemeen belang van de aanleg van een derde en vierde spoor. Deze aanleg moet de mobiliteit verbeteren en de economische ontsluiting van de havens van Oostende en Zeebrugge versterken. Verplaatsing van het beschermd monument is de enige optie om de erfgoedwaarde te behouden en een laatste redmiddel.

## **2. EVALUEREND GEDEELTE**

### **2.1. Evaluatie van de erfgoedwaarden**

De erfgoedwaarden van het stationsgebouw en het wachthuisje zijn bijzonder: de architect Henri Fouquet beschikte over een rijke architecturale vormentaal en liet dit ook zien in dit relatief eenvoudige gebouw. Het zuivere neoclassicisme wordt doorspekt met verwijzingen naar de belangrijke “moderne” rol van het spoorwegnet in het welvarende België. Architecturale waarde en industrieel-archeologische waarden gaan hand in hand.

De meeste stationsgebouwen in Vlaanderen uit de 19de en het begin van de 20ste eeuw zijn anders opgebouwd en bestaan uit een centraal of lateraal geplaatst hoofdgebouw van 2 bouwlagen onder zadeldak en een aangebouwd, soms langgerekt bijgebouw van 1 bouwlaag onder zadeldak. Gelijkende stations zoals dit gebouw komen volgens de literatuur vooral voor in Henegouwen. Tegelijk zien we toch een verfijnde architectuur in dit landelijke kleine spoorwegstation wat eerder zeldzaam is in Vlaanderen. Binnen de groep van +/- 190 geïnventariseerde stations in Vlaanderen (staats- én buurtspoorwegen) neemt dit station dan ook een bijzondere plaats in.

Bij de bescherming werd dan ook benadrukt dat dit station – ook bij de voorziene verbreding van de doortocht van het spoor - bewaard moest blijven. Om die reden werden door het agentschap in nauw overleg met de bouwheer de modaliteiten uitgewerkt voor de verplaatsing zodat de industrieel-archeologische en architecturale erfgoedwaarden bewaard zullen blijven.

### **2.2. Motivering van de opheffing en verplaatsing**

De opheffing en verplaatsing gebeuren overeenkomstig het art. 6.2.1. van het Onroerenderfgoeddecreet. De opheffing gebeurt omwille van het algemeen belang, de verplaatsing is de enige optie mogelijk om de erfgoedwaarden te behouden. De noodzakelijke uitbreiding van de drukke lijn zal het spoorverkeer gevoelig verbeteren. Naderhand zal het stationsgebouw en het wachthuisje op een nieuwe plaats langs het spoor, aan de zijde van Moerbrugge terug worden opgebouwd.

### **2.3. Bescherming na verplaatsing**

Gezien de blijvende aanwezigheid van de voornoemde erfgoedwaarden bij verplaatsing zal het stationsgebouw met luifel en het wachthuisje na de verplaatsingswerken opnieuw beschermd worden op de nieuwe locatie. Bij de actualisatie van deze bescherming zal ook de architecturale waarde benadrukt worden.

## **3. IMPACT OP EN BEHOUD VAN DE ERFGOEDWAARDEN**

De erfgoedwaarden, met name de industrieel-archeologische waarde die in het beschermingsbesluit werd opgenomen alsook de actueel vastgestelde architecturale waarde worden door de verplaatsing behouden.

### **3.1. Heropbouw station**

De erfgoedwaarde zit in hoofdzaak in de vormgeving van het stationsgebouw en zijn architecturale bouwelementen en afwerking:

- Gietijzeren luifel en gevelankers.



Dossier voorlopige gehele opheffing, Oostkamp Station – opheffing en verplaatsing omwille van algemeen belang

- Verzorgd uitgevoerd gevelpleisterwerk gecombineerd met blauwe hardsteen onderdelen.
- Het gedeeltelijk bewaarde 19de-eeuwse houten buitenschrijnwerk.

De erfgoedwaarde wordt behouden gezien:

- De gietijzeren gevelonderdelen (waaronder de beeldbepalende luifel) worden gerecupereerd, gerestaureerd conform de oude bouwplannen en geschilderd volgens historische kleurstelling (kleuronderzoek en kleurstenen voor te leggen ter goedkeuring).
- De natuurstenen elementen van de gevel worden gedemonteerd, gereinigd en hergebruikt.
- Een gevelpleister aangebracht wordt ter afwerking van de gevel met inbegrip van alle historische profielen (deze zijn in detail opgemeten). Om de pleister zo identiek mogelijk uit te voeren aan de historische afwerking wat textuur en kleur betreft, worden er proefstenen geplaatst ter goedkeuring. Het kleur van de gevel wordt bepaald op basis van het kleuronderzoek van de historische afwerkingslagen. Plaatsen van verfstenen ter goedkeuring.
- Het buitenschrijnwerk kan niet worden behouden wegens de slechte bewaringstoestand. Er wordt van ieder raam en deurtype een exemplaar behouden waarvan detailtekeningen dienen opgemaakt te worden. De ramen en deuren worden integraal vervangen in hout identiek naar historisch model in aanzicht en detaillering maar aangepast aan dubbele beglazing. De aannemer maakt op basis van de detailtekeningen uitvoeringsplannen op die voldoen aan de hedendaagse sluitingssystemen, comfortvereisten, e.d. Deze detailtekeningen zijn voor te leggen ter goedkeuring vooraleer over te gaan tot uitvoering.

De historische bouwwijze uit gepleisterde gemetste volle muren mag gewijzigd worden naar een hedendaagse en thermisch betere opbouw met spouwmuren omdat dit de industrieel-archeologische en architecturale erfgoedwaarde niet aantast.

De historische indeling van het station is omwille van ingrijpende verbouwwerken aangetast en wordt niet heropgebouwd zodat een herbestemming naar polyvalente ruimte mogelijk is.

### **3.2. Heropbouw schuilhokje of wachthuisje**

De erfgoedwaarde zit in hoofdzaak in:

- de architecturale uitwerking van de voorgevel gemetst in baksteen met speklagen uit natuursteen.
- De gietijzeren gevelonderdelen.
- De binnenstructuur.

De erfgoedwaarde wordt behouden gezien:

- De natuurstenen speklagen van de gevel worden gedemonteerd, gereinigd en hergebruikt. De gevel wordt herbouwd met nieuwe baksteen identiek aan uitzicht en formaat van de oorspronkelijke baksteen (stenen voor te leggen ter goedkeuring).
- De gietijzeren gevelonderdelen worden gerecupereerd, gerestaureerd en geschilderd volgens historische kleurstelling (kleuronderzoek en kleurstenen voor te leggen ter goedkeuring).
- De binnenstructuur van het schuilhuis wordt behouden.

De historische bouwwijze uit baksteen (voorgevel met speklagen in natuursteen) kan gewijzigd worden naar een hedendaagse thermisch betere constructie met spouwmuren omdat dit de industrieel-archeologische erfgoedwaarde niet aantast.

### **3.3. Sloop van het dienstgebouw (Depot)**

Het dienstgebouw werd gedetailleerd opgemeten en opgetekend.

Het dienstgebouwtje wordt in het beschermingsdossier niet expliciet beschreven, doch werd mee beschermd als onderdeel van het stationscomplex. Gezien dit nutsgebouw geringe erfgoedwaarde heeft, de historische functie niet kon achterhaald worden en het in de herbestemmingsoperatie van het stationscomplex geen functie kon krijgen, is de sloop ervan aanvaardbaar. Gunstig advies om het dienstgebouw te slopen en niet terug op te richten. (Cf. advies van 24 juni 2010)

### **3.4. Advies, voorwaarden, verplichtingen**

De verplaatsing van het stationsgebouw en wachthuis naar de overzijde van de sporen wordt gunstig geadviseerd omdat:

- Het beschermingsbesluit van 3 januari 1997 als specifieke erfgoedbaarheid meedeelt dat het toegelaten is het monument te verplaatsen mits voorafgaandelijke en schriftelijke machtiging van de Vlaamse Minister of zijn gemachtigde.
- Er een studie uitgevoerd werd naar de herlocatie van het station die uitwees dat de verplaatsing van het beschermd monument naar de andere zijde van de sporen de meest interessante oplossing is. We ondersteunen deze locatie omdat het station zijn historische link met de sporen behoudt. Het stationsgebouw wordt met de voorzijde naar de sporen geplaatst waardoor de beeldbepalende gietijzeren luifel zal functioneren als schuilgelegenheid voor de bushalte van De Lijn gelegen achter het verplaatste stationsgebouw. Hierdoor blijft de luifelfunctie behouden.
- De erfgoedwaarde behouden blijft mits rekening te houden met volgende voorwaarden:
  - Alle drie de gebouwen worden opgemeten waarbij ieder bouwonderdeel gedetailleerd opgemeten en opgetekend wordt. Het betreft in hoofdzaak alle blauwe hardstenen bouwonderdelen, alle gepleisterde lijsten en gepleisterde detaillering van de gevels.
  - Alle te behouden elementen worden genummerd (voornamelijk blauwe hardsteen, de luifel, ijzeren afscheiding schuilgebouw en ijzeren ankers).
  - Alle te behouden geïnventariseerde bouwelementen worden gedemonteerd en opgeslagen.
  - Er worden detailtekeningen opgemaakt van het bewaarde historisch schrijnwerk, één per raamtype en één per deurtype. Deze zijn ter goedkeuring voor te leggen aan het agentschap Onroerend Erfgoed.
  - De aannemer maakt op basis van deze goedgekeurde detailtekeningen gedetailleerde uitvoeringsplannen op die voldoen aan de hedendaagse sluitingssystemen, comfortvereisten, e.d. Deze detailtekeningen zijn voor te leggen ter goedkeuring vooraleer over te gaan tot uitvoering.
  - Er wordt historisch kleuronderzoek uitgevoerd op alle gevels en gevelonderdelen. Het rapport is voor te leggen ter goedkeuring aan het agentschap Onroerend Erfgoed.
  - Er worden kleurstalen geplaatst op alle te schilderen gevelonderdelen op basis van het goedgekeurde historisch kleuronderzoek ter goedkeuring van het agentschap Onroerend Erfgoed.
  - De resterende bouwkundige onderdelen (pannen, houtconstructie dak en baksteenmetselwerk) kunnen worden afgebroken.
  - Er worden stalen van de afwerkingslaag in pleister geplaatst, waarbij de textuur als de vormgeving identiek zijn aan de oorspronkelijke pleisterlaag, ter goedkeuring aan het agentschap Onroerend Erfgoed.
  - De stalen van de nieuwe baksteen ter vervanging van de bestaande baksteen van het schuilhuis worden aan het agentschap voorgelegd ter

Dossier voorlopige gehele opheffing, Oostkamp Station – opheffing en verplaatsing omwille van algemeen belang

goedkeuring. In tegenstelling tot de vermelding op plan 19/31 mogen het baksteenmetselwerk (E) en de speklaag in natuursteen (B) niet geschilderd worden. Deze blijven zoals oorspronkelijk in zichtbaar baksteenmetselwerk met speklagen in natuursteen.

Dossier voorlopige gehele opheffing, Oostkamp Station – opheffing en verplaatsing omwille van algemeen belang

#### **4. BIJLAGEN BIJ HET INHOUDELIJK DOSSIER**

##### **4.1. Omgevingsplan bij de bescherming**

Afzonderlijk document

##### **4.2. Fotobijlage**

De fotobijlage bij het ministerieel besluit bevat alle relevante foto's voor dit dossier. Er is geen afzonderlijke fotobijlage bij het dossier gevoegd.

##### **4.3. Kaarten en figuren**

Afzonderlijk document