

Minder geld voor Gent Sint Pieters

Toen het ontwerp voor het Station Gent Sint Pieters van het bureau Eurostation werd gepresenteerd kon men vaststellen dat er sprake was van schaalvergroting. Iedereen met wat gezond verstand kon onmiddellijk concluderen dat dit voorstel zou leiden tot zware budgetoverschrijding. Dit is ook de realiteit geworden! Nu maakt Burgemeester Termont zich boos dat de NMBS het project gaat aanpassen. Hij vergeet dat het stadsbestuur akkoord ging met een oversized project en ook een bouwvergunning heeft afgegeven.

De NMBS stuurde een persmededeling dat de tweede fase pas in het najaar van 2020 zal beginnen en dat eindafwerking pas in 2027 is voorzien. Bij de start in 2010 werd 2020 aangegeven als einddatum. Nu wordt het 2027! Of wordt het 2030? Als reden wordt aangegeven dat er minder budgetten zijn en dat de kostprijs oploopt omdat het station in werking blijft tijdens de bouwfase. Er zijn echter nog andere factoren die de kostprijs en de vertraging bepalen.

Gentse politici reageren boos op aangepast ontwerp voor 'niet overdreven luxueus station'

Sint-Pietersstation wordt te duur: treinen niet meer overkapt

DE STANDAARD
WOENSDAG 19 SEPTEMBER 2018

De NMBS bespaart op de renovatie van het station Gent Sint-Pieters. Zo zullen de sporen niet worden overkapt met een luifel, alleen nog de perrons.

VAN ONZE REDACTEURS
BERT STAES
GEERT NEYT

GENT | Minder glas, minder lampen, minder winkelruimtes, minder diepe technische ruimtes en een kleinere luifel. De NMBS probeert op alle mogelijke manieren de grote renovatie van Gent Sint-Pieters goedkoper te maken.

Het project loopt al sinds 2010, maar de tweede fase moet nog beginnen. Dat zal pas eind 2020 gebeuren, werd vrijdag bekend. Het ontwerp wordt aangepast om de kosten te drukken.

In de gemeenteraadscmissie maandagavond bleek dat de NMBS de treinen niet langer wil overkappen. Op de sporen die al zijn vernieuwd, stoppen de treinen aan een volledig overdekt perron. Maar de sporen 1 tot en met 7 zullen niet meer worden overdekt. Dat bevestigt Geert Dierckx, woordvoerder van de NMBS in



Zo had het moeten worden: een volledige overkapping van perrons én sporen. Maar dat blijkt nu te duur. © i

De Standaard van woensdag 19 september 2018

Alles begon met het erg bedenkelijk ontwerp van Eurostation. Dit uit de hand gelopen filiaal van de NMBS heeft het project voor Gent bedacht, waarbij men veel vragen kon stellen betreffende concept van de perrons, het budget en de timing. Eurostation heeft dit allemaal binnenkamers ontworpen. Een wedstrijd voor het station is er niet geweest. Gent had dit moeten eisen maar liet alles over aan een bedenkelijk overheidsbureau. Gent had ook geen stadsbouwmeester die kritische vragen kon stellen aan Eurostation.

Dat men de zone onder de sporen gaat optimaliseren ligt voor de hand. Een modern station is een transferium waar de reizigers commerciële ruimtes kunnen aantreffen. Vooraleer de trein te nemen kan de reiziger inkopen doen en hij kan er terecht voor bepaalde dienstverlening. De fase onder de sporen 11 & 12 toont reeds dat het een ruimte zal zijn met een aanzienlijke hoogte. Qua infrastructuur in de sokkel valt er nog niets te beleven, het is nu één kale en open ruimte.

De brede perronconstructie met een lichte constructie, elegant en veel minder duur dan de centraal overkapping foto: Marc Dubois



Het zwakste punt van het ontwerp is ongetwijfeld de perronoverkapping. In plaats van één doorlopend dak te voorzien boven de sporen, zoals dit

het geval is in het Centraal Station van Rotterdam bijvoorbeeld, werd gekozen voor een veel duurdere oplossing. Per twee perrons is er in het midden een zone met een aanzienlijke hoogte, een vormelijk gebaar om het Gentse station enige grootsheid te geven, een zone met ruimte en licht. Maar dit is niet het geval voor wat betreft het daglicht, het midden is donkerder dan de uiteinden van de perrons waar voor een veel lagere, eenvoudiger constructie werd gekozen. Op de twee uiteinden van de perrons is de constructie veel lager en werd er gekozen voor glazen horizontaal dak. De verklaring waarom er minder licht, is evident.



Dure perronstructuur om de treinen uit de regen te laten aankomen. Veel minder daglicht dan de uiteinden van de perrons foto: Marc Dubois

Waarom moeten een gedeelte van de treinen onder een horizontaal dak staan, uit de regen? Waarom is deze hoogte nodig? Mensen die aankomen gaan direct naar beneden en deze die de trein nemen gaan in de toekomst kunnen wachten onder de sporen, in de groot bemeten sokkel van het station. De centrale hoogte boven de perrons is een zinloos en zeer duur concept!

Het gehele "ontspoorde" verhaal van Eurostation is pijnlijk. Oppericht om de werken aan het station Brussel-Zuid te financieren met de komst van

de Eurostar is het vervolgens een organisatie binnen de NMBS geworden zonder controle. De grote opkuis gebeurde reeds, maar met de gekozen projecten zit men opgescheept.

Aan mevrouw Dutordoir stelde ik begin dit jaar voor, met een verwijzing naar Brugge, om het project aan te passen. Weg met de mega structuur boven een gedeelte van de perrons en kiezen voor een veel lichtere constructie. De nutteloze hoge dakconstructies wordt nu geschrapt wat ongetwijfeld de kostprijs van de tweede fase sterk zal verminderen. Deze keuze heeft geen negatief effect voor het comfort van de reizigers. De breedte van de perrons is in Gent groter dan in Brugge en van in de regen staan is er geen sprake. De sokkel van het station wordt de belangrijkste verblijfszone.

Luik heeft al jaren zijn Santiago Calatrava station en dat is een visitekaartje voor deze stad. Gent en de NMBS prutsen verder aan het station met als eindresultaat een halfslachtig gebouw. Voor Luik werd een architecten consultatie georganiseerd met Aldo Rossi en Nicholas Grimshaw als twee andere kandidaten. Gent liet de kans voorbij gaan om een beeldbepalend station van de 21^{ste} eeuw te krijgen. Men geloofde dat de architecten van Eurostation hen iets uitzonderlijk zouden geven, maar Gent kwam bedrogen uit en dit leverde een grandioze mislukking op.

En nog dit erbij. Tot 2027 zal men nog moeten wachten op een lift of roltrap van de Kiss & Ride plus taxizone naar het station! Enkel een trap en een zig-zag helling is aanwezig. Onbegrijpelijk voor het belangrijkste station qua aantal reizigers in Vlaanderen!

Marc Dubois

September 2018