

## Gent Sint Pietersstation einde der werken?

**“Nieuw uitstel dreigt voor pendelaars in Sint-Pieters” was de titel boven het artikel verschenen in De Standaard van 6 februari 2019. Veli Yüksel, volksvertegenwoordiger en gemeenteraadslid, kreeg van minister van minister François Bellot te horen dat de tweede fase van de renovatie van het Sint-Pieters Station pas zal starten in 2021. Wie durft een datum vooropstellen? Reeds in 2006, dus 13 jaar geleden schreef ik dat Gent voor de NMBS, of beter, door Eurostation, in de zak werd gezet.**

In De Gentenaar van 25 maart 2004 stond te lezen dat de verbouwingen van het Sint-Pietersstation in 2005 zouden starten en ongeveer tien jaar zouden duren. Als einde van de bouwwerken werd 2015 vooropgesteld. De aanvang der werken kwam er pas in 2010. Ondertussen wordt het einde der werken steeds verder opgeschoven. Voor de tweede fase is er een nieuwe aanbesteding nodig (de eerste aanbesteding viel te hoog uit) en moest het project worden aangepast. Dus een nieuwe bouwaanvraag met openbaar onderzoek.

Einde van lijdensweg voor reizigers in Gents treinstation lijkt nog lang niet in zicht

# Nieuw uitstel dreigt voor pendelaars in Sint-Pieters

Er is een nieuwe complicatie opgedoken voor de verbouwingen van het Sint-Pietersstation in Gent. Voor verdere werkzaamheden is een nieuwe bouwaanvraag nodig, met een openbaar onderzoek. Met onvermijdelijke vertragingen tot gevolg.

(Groen). 'Gent Sint-Pieters is echt de schande van de NMBS aan het worden', zegt Veli Yüksel, die hierover vandaag minister voor Mobiliteit François Bellot (MR) ondervraagt. 'Ik zal een onderzoek naar de gang van zaken eisen, in de hoop dat nu alles correct verloopt. Dit dossier is nog een erfenis van het omstreden NMBS-filiaal Eurostation. Ik vind dat verantwoordelijke aangeduid moeten worden voor alles wat daarmee is misgelopen.'

**2021**  
In september deelde de NMBS mee dat de eerder goedgekeurde

verbouwingsplannen ingekrompen worden. Toen ging de spoormaatschappij ervan uit dat dit tot twee jaar vertraging zou leiden, en de werken in de tweede helft van 2020 zouden aanvaften. Theoretisch biedt dat voldoende tijd om een nieuwe omgevingsvergunning, met het nodige openbaar onderzoek en de nieuwe aanbesteding, uit te voeren.

Maar volgens Yüksel gelooft men binnen de NMBS niet meer dat dit zal lukken en dat de werken pas in 2021 weer van start gaan. 'Ondertussen blijven pendelaars en Gentenaars te maken hebben met een werf die stilligt.' Uiteindelijk wordt het wellicht

2030 voor de werken voltooid zijn. 'In China bouwt men in een paar maanden tijd een nieuwe brug. De bouw van dit station heeft amper twee jaar geduurd. Nu is men in 1996 begonnen te overleggen met het stadsbestuur, tien jaar later is men begonnen te bouwen, en blijft dit maar aanslepen door allerlei problemen. De pendelaars en de Gentenaars verdienen beter.'

**Besparingen**  
Tot nu toe zijn de sporen 8 tot 12 al aangepakt en overdekt. Tot grote woede van het Gentse stadsbestuur besliste de NMBS in september om de plannen in te krimpen, omdat de aanbesteding te duur werd: in de nieuwe plannen zouden enkel de perrons nog overkapt worden, niet de sporen, waardoor reizigers dus nog steeds in de tocht zullen staan.

De vorige burgemeester Daniel Termont (S.P.A.) heeft daarover een boze brief naar de NMBS gestuurd. De spoormaatschappij wil ook besparen op materialen, terwijl er ook minder nieuwe winkels in het station zullen komen. Nu die nieuwe plannen uitgewerkt zijn, blijkt dus ook een nieuwe

**'Dit is een schande van de NMBS. Ik vraag aan de minister van Mobiliteit dat hij dit onderzoek'**

**'De pendelaars en Gentenaars blijven te maken hebben met een werf die stilligt'**

**VELI YÜKSEL**  
Volksvertegenwoordiger en gemeenteraadslid



Veli Yüksel. © fvr

bouwaanvraag nodig. Dat spoorbaas Sophie Dutordoir in Gent geboren en getogen is, heeft dus tot nu toe weinig bijgebracht aan de Gentse spoorinfrastructuur.

In 2006 organiseerde Stad Gent in het Stam de expositie "Gent Morgen, 35 jaar dromen, plannen en bouwen in de stad" <sup>1</sup>. Op mijn website schreef ik toen een bespreking van deze tentoonstelling met daarbij ook kritische bedenkingen bij een aantal dossiers.

*"Bij het grootste project in Gent voor de komende jaren staat wel vermeld wie de ontwikkelaar is, maar wie de ontwerper of architect is, wordt verzwegen voor de Gentenaars. Het gaat om het project aan Gent Sint Pieters, door Frank Beke omschreven als de "toegangspoort tot het moderne Gent". De grootste maquette van de expositie is deze van het gebied rond het Sint-Pieters Station. Dit project is het grootste bouwproject voor "Gent Morgen", maar in de publicatie wordt dit angstvallig vermeden. Toch eigenaardig als men gelijktijdig een interview leest in De Standaard (26 oktober) met NMBS-baas Jannie Haek "Werkzaamheden station beginnen nog dit jaar". Hieruit kan men concluderen dat de plannen reeds lang klaar zijn en met erg vrijblijvende perspectieven (het woord vrijblijvend staat ook de NMBS folder!). Wie is dan de verzwegen architect? Het gaat om Jacques Foncke. In een gezamenlijke publicatie van de Belgische Spoorwegen, de Lijn, stad Gent, Infrabel en de Vlaamse overheid wordt even de naam vermeld, echt tussen de lijnen. In de folders vijf foto's van de partners (Haek, Lallemand, Lieten, Desmyter en Beke). Een foto van de architect die verantwoordelijk is voor deze gehele operatie heeft men vergeten. Wat een groot verschil toen het eerste Sint-Pietersstation werd opgetrokken! Toen deed men beroep op een ontwerper met naam en faam, Louis Cloquet (1849-1920), een gewaardeerd hoogleraar, publicist en vakbekwaam architect. Welke adelbrieven kan de huidige architect voorleggen die evenwaardig zijn aan deze van Cloquet? ". Dit formuleerde ik in 2006.*

Tot slot schreef ik in 2006: *"Het Gentse stadsbestuur werd door Eurostation letterlijk en figuurlijk in de zak gezet. Terwijl voor het Forum project aan het Zuid ongeveer iedereen pleitte voor een hoogwaardige architectuur, liefst met een architect met internationale faam, om Gent op de Europese architectuurkaart te plaatsen, is men voor het Sint-Pietersstation tevreden met een architect opgelegd door Eurostation. Voor het kleinste project in Vlaanderen worden wedstrijden georganiseerd, voor een gigantisch project als het Sint-Pietersstation, toch de "nieuwe toegangspoort voor Gent" wordt het project zonder enige vorm van kwaliteitsbeoordeling toegekend aan een architect die door Eurostation wordt aangewezen. De kerntaak van Eurostation is het valoriseren van de gronden die eens behoorden aan de Belgische Spoorwegen maar niet het runnen van een studiebureau. Door haar machtspositie kan Eurostation zich opwerpen als ontwerp bureau en wordt de vrije keuze van ontwerpers en ingenieurs compleet te niet gedaan. Onbegrijpelijk hoe men dergelijke*

*kansen uit zijn handen laat glibberen. Als het beleid denk dat men met architectuur van Eurostation de Arteveldestad op de Europese architectuurkaart plaatst is men compleet mis. Even dit ter informatie. Het nieuw station van Rotterdam wordt ontworpen door drie topbureau's: Benthem en Crowel (Crowel is de huidige Rijksbouwmeester in Nederland), Meyer en Van Schooten en West 8. Terwijl bij onze Noorderburen de lat hoog wordt gelegd om tot een kwalitatieve stedenbouwkundige oplossing te komen, kiest men in Vlaanderen weer voor de grijze middelmaat. Het kan toch niet dat voor een dergelijk groot project de naam van de architect wordt verzwegen bij een presentatie aan de Gentse bevolking. Schaamteloos! "*

Anno 2019 is het nieuw station in Rotterdam reeds een paar jaar in gebruik (2014) en blijft men in Gent aanmodderen. Nogmaals, Gent werd door Eurostation in de zak gezet. In De Standaard van 23 maart 2015 publiceerde ik een opiniestuk "Eurostation is helemaal ontspoord" waarin veel vragen werden gesteld bij de gang van zaken bij deze dochteronderneming van de NMBS. Ondertussen greep men in, maar de mega projecten zaten in de pijplijn. Wie binnen de NMBS hield zo lang de handen boven het hoofd van Eurostation? Deze dochter onderneming was niet geïnteresseerd in de renovatie van het station, de ontwikkeling van de gronden tussen de sporen en de Koningin Fabiolalaan was hun eerste prioriteit.

Dat mevrouw Sophie Dutordoir een zware erfenis kreeg heeft zij ook toegegeven in de TV programma "Alleen Elvis blijft bestaan" in 2018. Zij maakte duidelijk dat er binnen de NMBS drie structuren waren voor de bouw en de renovatie van onze stations, een waanzinnige keuze uniek in Europa. De gevolgen kennen wij nu wel, een vooropgesteld mega project voor Gent Sint Pieters maar geen geld om een roltrap in Gent-Dampoort te herstellen.

Toen het project werd gepresenteerd en ook de investering werd bekend gemaakt, kon iedereen met wat realiteitszin voorspellen dat de kosten veel hoger zouden oplopen dan was begroot. Een bouwwerf organiseren in een station dat in werking blijft vraagt meer middelen dan een traditionele werf. Dit zullen de aannemers die prijs gaven voor de tweede fase ook wel hebben begrepen. De "oversized" perronoverkapping om een gedeelte van de treinen uit de regen te laten stoppen is meer dan onzin.

Had Gent eerder een stadsbouwmeester gehad die met enige neutraliteit dit project en veel andere kon opvolgen was het onheil beperkt gebleven. Toen ik dit opperde tijdens de Optima commissie blafte burgemeester Termont en zijn advocaat naar mij dat dit niets ter zake doet. Uiteindelijk plaatste men deze job van bouwmeester op de lijst van "aanbevelingen".

Een half jaar later werd het toch mogelijk, na vertrek van schepen Balthazar.

Ondertussen is het geduldig wachten tot misschien 2025 of 2028. Wie durft er nog een voorspelling wagen? Wie nu aankomt in de ondergrondse Kiss & Ride heeft geen lift of roltrap om naar boven te gaan, onwaardig voor het station met het grootst aantal reizigers in Vlaanderen. Zelfs dit vergat Eurostation in het ontwerp!

**Marc Dubois** februari 2019



## Noten

---

<sup>i</sup> Karel Van Keymeulen, Wout De Vuyst, Maria De Waele, Herman Rosseau, Gent Morgen, 35 jaar dromen, plannen en bouwen in de stad, STAM – Gent Cultuurstad vzw, 2006. De aanleiding van deze expositie in de Bijloke is het afscheid van Herman Rosseau, een man die 40 jaar (1966-2006) het stedenbouwkundig beleid van Gent mede heeft gestuurd. Hierbij verscheen een fraai verzorgde publicatie onder redactie van Karel Van Keymeulen. Hij laat verschillende actoren aan het woord die een impact hebben gehad op de stedenbouwkundige ontwikkeling of de initiatieven om de bevolking te informeren betreffende stedelijke veranderingen: Prof Charles Vermeersch, Herman Rosseau, Danny Claeys, Luc Joos en Noël Dehaene.