

Station Gent Sint Pieters

Bouwvertraging en fouten

Zowel de Federale als de Vlaamse Overheid zullen grote bedragen pompen in onze spoorweginfrastructuur. Nieuwe treinstellen worden aangekocht en er gaat ook een aanzienlijk pak geld naar infrastructuur zowel voor het renoveren van bestaande stations als voor nieuwbouwprojecten. Hoe het verder moet met het grootste bouwwerk in Vlaanderen, Gent Sint Pieters, is onduidelijk. Wat zeker is, het gaat om een schaal- en budgetvergissing, waarvoor Eurostation verantwoordelijk is. Wanneer de tweede fase er zal komen zal ongetwijfeld te maken hebben met wat een nieuwe aanbesteding zal opleveren.

*Aan mevrouw Sophie Dutordoir
CEO NMBS*

Geachte Mevrouw,

Sinds begin 2017 bent U de CEO van onze NMBS. Vermoedelijk was U reeds in het Gentse Sint Pietersstation en kon U kennis maken met deze grote bouwwerf. In de media krijgt men regelmatig een stand van zaken, vooral wat betreft de timing. In *De Standaard* van 13 juni 2017, onder de titel " Bouw Sint-Pietersstation loopt verdere vertraging op", krijgt men een overzicht van wat timing niet moet zijn. Bij de start in 2010 werd 2020 aangegeven als einddatum, dus binnen twee jaar ging alles klaar zijn. Op de officiële website staat nu 2025 maar waarschijnlijk wordt het 2027. Dus nog tien jaar voor deze bouwwerf, en in totaal maar liefst zeventien jaar om Gent Sint Pieters te moderniseren.

De eerste fase Gent Sint Pieters is opgeleverd. Sindsdien werd bekend gemaakt dat de Federale en de Vlaamse Overheid grote bedragen gaan investeren in onze spoorweginfrastructuur. Nieuwe treinstellen worden aangekocht en er gaat ook een aanzienlijk pak geld naar infrastructuur zowel voor het renoveren van bestaande stations als naar nieuwbouwprojecten.

Vermoedelijk las U ook het artikel van Koen Van Synghel in *De Standaard* van 12 februari 2018 betreffende de NMBS stations. In zijn tekst verwijst hij naar het station van Brugge dat ik ook waardeer voor de gekozen oplossing. Een brede gang met wat commerciële ruimtes. Aangenaam om te vertoeven. Dit staat in schril contrast met de eerste fase van Gent Sint Pieters.



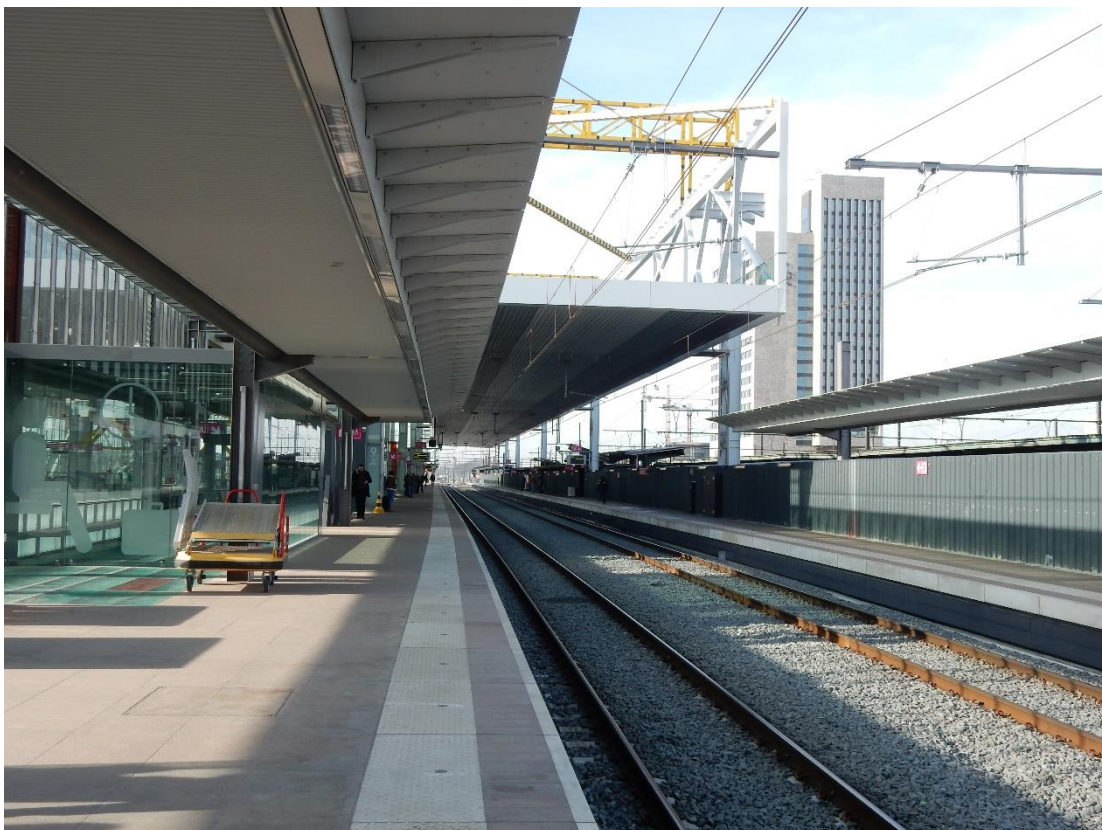
Het is zeker een aanrader om bij dit winterweer eens Gent Sint Pieters te bezoeken en een wandeling te maken naar de nieuwe sporen. De nieuwe zone onder de perrons is winderig, onherbergzaam. Niemand staat daar te wachten op een trein in deze over gedimensioneerde ruimte! De reizigers haasten zich naar de perrons. In het midden van de grote ruimte staan de vierledige witte vuilbakken van de NMBS.

Terwijl in Brugge de westzijde een bescherming plus draaideuren heeft staat in Gent alles open. Men heeft de indruk dat langs deze zijde van het

station tienduizenden mensen per uur binnen moeten geraken in het station en dat deuren niet nodig zijn. De keuze om alles open te laten valt niet te begrijpen, of zal men wachten tot het einde van de tweede fase? Niet te geloven dat men dergelijke fouten kan maken. Dat Gent een groter aantal reizigers moet ontvangen dan Brugge is evident. Moest de nieuw in Gent zo groot zijn?

Als reden voor de vertraging 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. Het begint met het erg bedenkelijk ontwerp ontworpen door de diensten van Eurostation. Dit uit de hand gelopen filiaal van de NMBS heeft het project voor Gent bedacht, ontwerpkeuzes waarbij men veel vragen kan stellen. Het gaat niet om de materiaalkeuze en de zeer verzorgde detailuitvoering, wel om de schaalverging die niets te maken heeft met het aantal reizigers die dagelijks langs komen in dit station.

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 bepaalde inkopen doen en hij kan er terecht voor bepaalde dienstverlening.



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 bij voorbeeld het Centraal Station van Rotterdam, werd gekozen voor een veel duurder 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 een glazen horizontaal dak. De verklaring waarom er minder licht, is logisch evident. Waarom moet een gedeelte van de treinen onder een horizontaal dak staan? Het concept om een gedeelte van de treinen uit de regen te laten aankomen is compleet zinloos. Waarom is deze hoogte nodig? Mensen die aankomen gaan direct naar beneden. De lage perronoverkappingen geven voldoende bescherming tegen regen, waarom dan een hoger perrongedeelte in het midden?

Kan U besparen in dit ontwerp? De nutteloze hoge dakconstructies kunnen in de volgende fase worden weggelaten en vervangen door een gewone doorlopende constructie zoals de NMBS koos voor het station in Brugge.



Daarbij is er nog een extra kostprijs die na de bouwfase zal blijven. Heeft mevrouw Dutordoir reeds een bestek opgevraagd wat de kostprijs zal zijn om de vele verticale glaswanden een wasbeurt te geven? Vermoedelijk zal dit niet in het budget zijn voorzien. Bouwen is één zaak, onderhoud wordt maar al te vaak vergeten. In de meeste nieuwe treinstations wordt het dak aangewend als extra bouwzone en zeker als locatie voor energiewinning, zoals in het reeds vermelde station van Rotterdam. In Gent zijn een paar gekleurde glasvlakken en schuine metalen profielen

aangebracht om het geheel een modernere look te geven. Dit is zuiver cosmetica! Integratie van een installatie om energie te capteren via het dak, dit heeft Eurostation vergeten!

Eurostation heeft dit allemaal binnenkamers ontworpen. Een wedstrijd voor het station is er niet geweest. In Rotterdam bijvoorbeeld was dit wel het geval wat mede de kwaliteit bepaalde van het ontwerp en het eindresultaat. Het gehele "ontspoorde" verhaal van Eurostation is pijnlijk. Opggericht 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. Mevrouw Dutordoir stond U reeds op het perron van Brussel Zuid? De toestand van de perrons (niet deze van de Eurostar & Thalys) is erbarmelijk, onwaardig voor een Europese hoofdstad.

Indien U, mevrouw Dutordoir met een taxi zou aankomen in Gent Sint Pieters of afscheid zou nemen in de Kiss & Ride zone, zoekt U dan niet naar een lift of een roltrap om tot op het niveau van de stationshal te komen. Deze infrastructuur is er niet en vermoedelijk moeten de gebruikers wachten tot 2027! Enkel een trap en een zig-zag helling is aanwezig. Voor wie met een kinderkoets en reiskoffer aankomst is het nog veel erger. Onbegrijpelijk voor het belangrijkste station qua reizigers in Vlaanderen. Daarbij is deze ondergrondse zone nu ook de stopplaatsen voor de taxi's en nemen deze regelmatig de zone in die bestemd is voor de gewone treinreizigers. De zone ontworpen door Eurostation als Kiss & Ride zone met daarbij de taxi's is te klein. De bushalte van De Lijn heeft reeds jaren maar een "half dak", wachtend op het tweede deel in 2020. Met de vertraging zal het ongetwijfeld 2017, 2018..... worden. Het bouwproject Gent Sint Pieters in een aaneenschakeling van fouten.

Grijp nu in, slank het project af om de bouwtijd in te korten en om geld te besparen. Misschien wordt dan het aanbrengen van één lift ook mogelijk.

Marc Dubois, architect

Journalist VVJ

Gent, februari 2018