

## **Gent Sint-Pieters: het station der traagheid.**

In januari 2020 heeft de NMBS de aangepaste plannen voor de verdere afwerking van het station Gent Sint-Pieters gepresenteerd. In 2006 is men begonnen met restauratie van de toren. Het uurwerk in de toren staat reeds maanden stil, zoals ook de werken aan het station! Volgens de actuele planning moet alles klaar zijn in 2027. Dus dertig jaar om dit complex aan te passen en te renoveren. In juridisch vakjargon is dit "geen redelijke termijn" en kan men pleiten voor een verjaring. In de bouwsector kan dit niet en moeten de treinreizigers geduld blijven uitoefenen. Toen het eerste project werd gepresenteerd kon iedereen met wat gezond verstand onmiddellijk concluderen dat het ontwerp zou leiden tot zware budgetoverschrijding, wat ook gebeurde. Pas in 2021 startte de tweede fase en het concept van het dak werd grondig aangepast. Het Nieuwsblad koos op 25 januari als titel "Werf Sint-Pietersstation zit weer op goede spoor". In feite zat het vanaf het begin op het verkeerde spoor dank zij Eurostation, het nevenbedrijf van de NMBS.

Kan men zich even voorstellen hoe Nederlanders of Fransen in Gent Sint Pieters aankomen om een bezoek te brengen aan de grote Van Eyck expositie. De verbazing moet compleet zijn bij het uitstappen aan perron 1, de lijn Antwerpen / Rijsel. Aankomen in het drukste station van Vlaanderen is hallucinant, bijna het niveau van een ontwikkelingsland. Toen architect Gaston Eysselinck in 1929 met zijn medestudenten de trein nam tot in Roosendaal, om verder te fietsen door Nederland, schreef hij in zijn notieboekje dat in dit Nederlands spoorwegstation de perrons veel hoger zijn dan in Gent! Wij zijn 90 jaar later en men moet nog steeds vanaf zeer lage perrons de trein "beklimmen". Beschamend!

### **Geen wedstrijd, wel Eurostation**

Gent Sint-Pieters is het station der traagheid. 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, nu tot 2027.

Gedurende jaren was een verkleurd, lichtbruin en vuil spandoek te zien met daarop twee computerbeelden van het 'Project Gent Sint Pieters' en



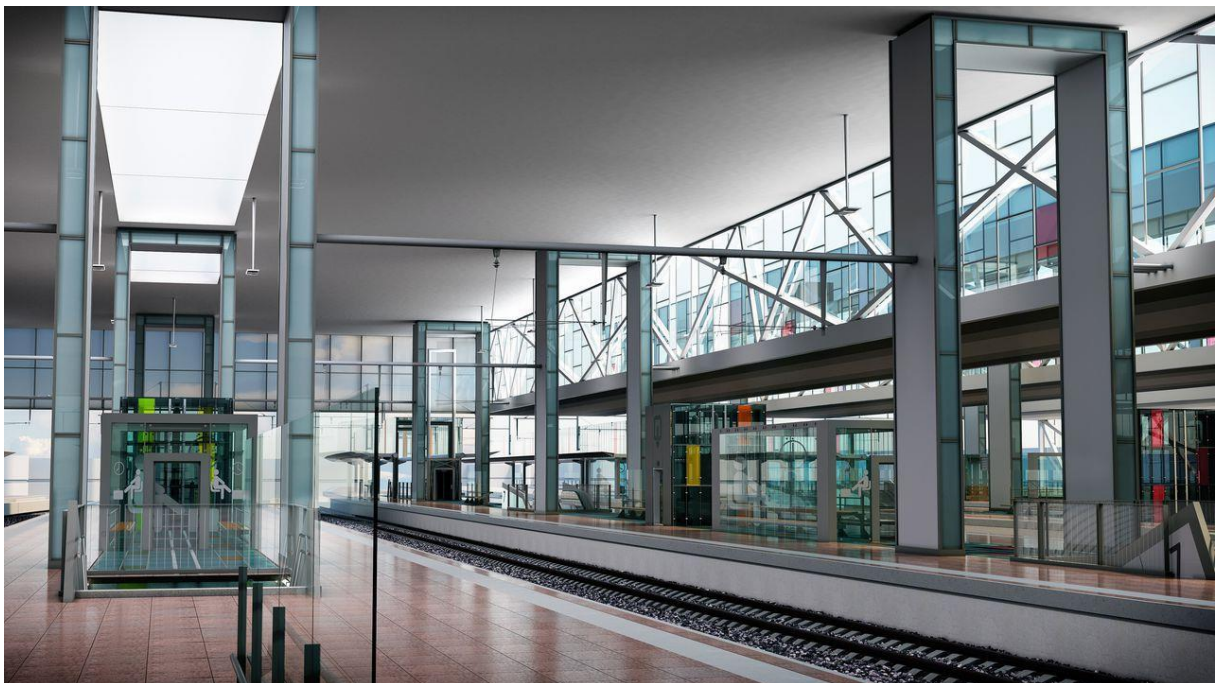
*Project Gent Sint Pieters "Reis naar de toekomst" foto Marc Dubois juni 2019*

de meer dan optimistische titel "Reis naar de toekomst". Op de voorgrond sporen die buiten werking zijn en veel onkruid. Het gehele "ontspoorde" verhaal van Eurostation is pijnlijk. Opgericht 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. Er werd een studiebureau opgestart, wat niet de bedoeling was en men ging in concurrentie met de privé sector. Liefst geen wedstrijden en dit om alles binnenkamers te regelen. De grote opkuis binnen Eurostation gebeurde reeds, maar met de gekozen projecten zit men opgescheept.



Toen het ontwerp voor Gent Sint Pieters door Eurostation werd gepresenteerd kon men vaststellen dat er sprake was van schaalvergissing. 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. 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!

### **Een dak met zonnepanelen.**



*Doorlopend dak boven de perrons 1 t/m 8. Rechts dakstructuur van perrons 9 t/m 12. Foto's NMBS / Eurostation*

Fase 2 is in aantocht! Een nieuwe bouwaanvraag met openbaar onderzoek was nodig en vervolgens een nieuwe aanbesteding. Om de bouwkosten te drukken werd de complexe structuur van het dak in fase 1 vervangen door één horizontaal dak met daarboven een veld van zonnepanelen. Of er nu voldoende daglicht op alle perrons zal zijn blijft een open vraag. Voor perron 1 & 2 is dit problematisch. Benaderen de computerbeelden die NMBS / Eurostation verspreidde wel wat er zal komen? De vraag is of de

zijwanden zo transparant zullen zijn als de beelden laten vermoeden.  
Vermoedelijk ook niet!



*Fase 2 met variant perronoverkapping dag en nacht. De vraag is of deze oplossing wel zo transparant zal zijn? . Foto NMBS / Europstation*

In alle communicatie wordt triomfantelijk gesproken over de "grootste fietsenstalling van Europa" maar geen woord hoe men de ruimte onder de perrons zal inrichten. In tegenstelling tot de actuele smalle gang, een konijnenpijp, werd bij de nieuwbouw gekozen voor een overgedimensioneerde ruimte tussen de roltrappen en de liften. Zal men tot 2027 moeten wachten vooraleer de westzijde op de begane grond wordt gesloten? Elke treinreiziger ervaart reeds jaren deze ruimte als een onaangenaam, te groot en winderig deel van het station. Zal men tot 2027 moeten wachten op een lift of roltrap van de Kiss & Ride (plus

taxizone) naar het station? Enkel een trap en een zig-zag helling zijn aanwezig. Onbegrijpelijk voor het belangrijkste station qua aantal reizigers in Vlaanderen!

In zijn wekelijkse kroniek "Altijd ergens, altijd iets" in De Standaard van 1 februari beschrijft Michiel Hendryckx zijn aankomst in Gent Sint-Pieters in vergelijking met het station Luik Guillemins. 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<sup>ste</sup> eeuw te krijgen. Men geloofde dat de architecten van Eurostation iets uitzonderlijk zouden geven, maar Gent kwam bedrogen uit en dit leverde een grandioze mislukking op. Terwijl Antwerpen reeds in 2000 een bouwmeester had om belangrijke projecten te begeleiden vond men dat in Gent niet nodig. Pas in 2017 kreeg de Arteveldestad een bouwmeester, veel te laat.

*Perron 1 & 2 Gent Sint Pieters. Zelfde perrons dan in 1929 toen Eysselinck de trein nam! Foto Marc Dubois*



De voormalige burgemeester Termont maakte zich boos omdat de NMBS het project zou aanpassen. Hij vergat te vermelden dat het stadsbestuur akkoord ging met een oversized project en ook een bouwvergunning heeft afgegeven. Het stadsbestuur van Gent heeft alles uit handen gegeven en niet eens geëist dat er een wedstrijd zou komen voor dit mega project. Luik is trots op zijn station, Gent moet tevreden zijn met een compromis van een compromis. In Gent ging de politieke aandacht naar de bouw van het Arteveldestadion, dat uiteindelijk van naam veranderde in Ghelamco Arena om de Heer Paul Gheysens te plezieren.

**Marc Dubois architect / journalist VVJ / Januari 2020**