

De Belgische Spoorwegen in Indië

De krant De Morgen van zaterdag 7 maart bracht een boeiend verhaal met als titel "Hoe de NMBS plots in India terecht kwam". Bovenaan een pagina brede foto van de lachende Didier Reynders met op de achtergrond de witte verschijning van de Taj Mahal. Minister Reynders nam in 2012 deel aan de economische missie naar Indië en volgens de auteur van het artikel Ann De Boeck werd toen een overeenkomst gesloten tussen de NMBS en de Indiase Spoorwegen. Deze vastgoedoperatie gebeurde onder de verantwoordelijkheid van Jean-Claude Fontenoy. Ondertussen werd het akkoord stopgezet, nog steeds volgens het bovenvermeld artikel.

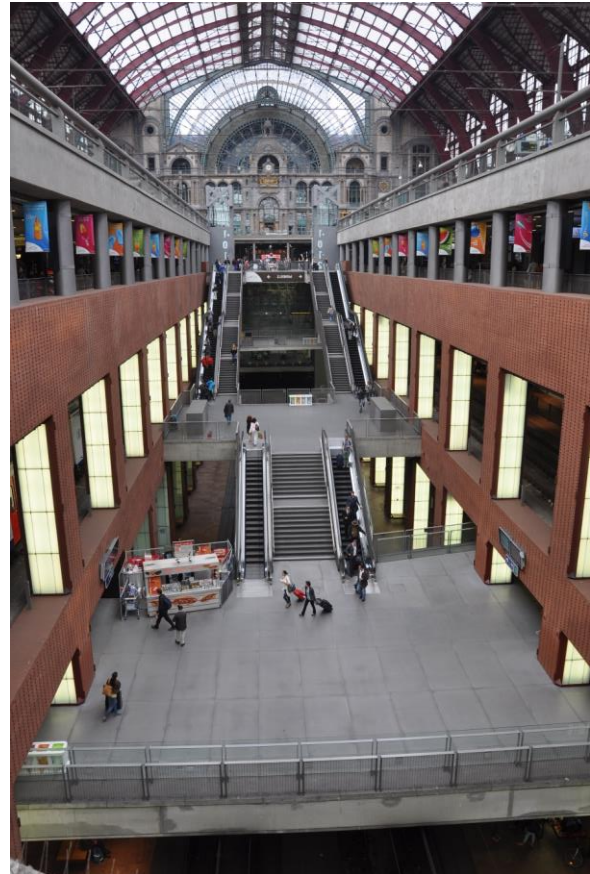
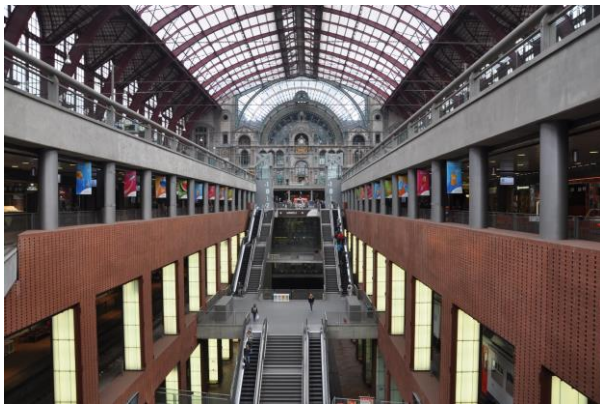
Wat heeft Eurostation te zoeken in Indië? Het argument dat Eurostation, met Herwig Persoons als gedelegeerd bestuurder, aanbrengt is dat zij de opgedane expertise willen ten gelde maken in het buitenland. Ook in andere landen, zoals Frankrijk en Nederland, wordt expertise gezien als een exportproduct en worden er bijgevolg contracten gesloten tijdens belangrijke handelsmissies. Zoals men kennis betreffende baggerwerken kan promoten, zo wil Eurostation zich profileren als "de" expert rond renovatie van stations en ontwikkeling van stationsomgevingen.

Eurostation werd opgericht met een edele bedoeling, het valoriseren van de gronden rond de Belgische stations. Het privébedrijf, een volle dochter van de NMBS-Holding, werd in 1992 opgericht in functie van de renovatie van het Brusselse Zuidstation om de hogesnelheidstrein te ontvangen.ⁱ Om dit project te financieren werd toen door het beleid de beslissing genomen om Eurostation op te richten. Vergeten wij niet dat de Belgische Spoorwegen "de" grootgrondbezitter is van honderden hectaren grond in het hart van de steden. Zoals in andere landen werd door de overheid gekozen om nieuwe infrastructuur te concentreren rond de bestaande stations om zo het probleem van de mobiliteit te verminderen.

Het valoriseren werd echter als dekmantel genomen om een eigen studiebureau op te richten om alzo alle grote architectenbureaus de wind uit de zeilen te nemen. Eurostation, als eigenaar van de gronden, beslist alles. Er worden geen wedstrijden uitgeschreven en de Vlaamse Overheid, inclusief de Vlaamse Bouwmeester, werden vaak buiten spel gezet. Enkel onder druk van de stedelijke overheden moest Eurostation gas terugnemen. Eurostation wilde eerst het nieuw Provinciehuis in Leuven bouwen maar dank zij de tussenkomst van o.a. Marcel Smets werd een wedstrijd uitgeschreven en kon het lobbywerk van Eurostation worden geneutraliseerd.

In het zelfde artikel uit 2011 geeft Persoons enige toelichting bij de projecten in Indië: "We staan zeer dicht bij een akkoord om het spoorverkeer in New Delhi

mee te hertekenen. Ze willen de treincapaciteit flink opvoeren, de bereikbaarheid van de stations verbeteren en de stationsbuurten laten heropleven. Wij zijn nog de enige partij waarmee gepraat wordt, maar het akkoord is nog niet ondertekend". Tijdens de handelsmissie van 2012 werd er een overeenkomst ondertekend.



Ongetwijfeld zal een delegatie van de Indische Spoorwegen een bezoek hebben gebracht aan het Centraal station van Antwerpen, de renovatie die Eurostation als visitekaartje uitspeelt. Zelfs vóór de verbouwing was het één van de meest indrukwekkende kathedralen van de Europese spoorwegen. Op een zeer voorbeeldige wijze werden de latere, storende toevoegingen weggenomen om de oorspronkelijke kracht te versterken. De keuze om Antwerpen Centraal om te turnen van een kopstation naar een station met doorgaand verkeer heeft een stadsbuurt gered. De ondergrondse oplossing is indrukwekkend. Een toerist of zakenman die voor het eerst in Antwerpen aankomt op min twee en vervolgens met de roltrappen naar straatniveau wordt geleid, zal deze ervaring niet vlug vergeten. De monumentale overspanning van de perrons heeft nog steeds het voordeel dat het station niet winderig is en aangenaam is om te verblijven. De nieuwe overkapping van het station in Luik ontworpen door Calatrava heeft zeker niet deze kwaliteit. Sta maar even in de winter op de perrons in Luik, dan weet men wat tocht is.

Dat het eindresultaat in Antwerpen in verschillende internationale bladen werd uitgeroepen tot het mooiste station in de wereld is terecht. Wij mogen trots zijn

op dit monumenten en de wijze waarop het werd gerestaureerd en gerenoveerd. De equipe onder leiding van ingenieur architect Jacques Vonck heeft hier puik werk geleverd. In 2010 werd een mooi boek uitgegeven om als PR te kunnen fungeren voor de vele buitenlandse delegaties. De nieuwbouw aan de kant Kievietplein die in 2008 in gebruik werd genomen heeft veel minder kwaliteiten. In de ontwerpfase kwam zelf de Vlaamse Bouwmeester bOb Van Reeth tussenbeide om het project grondig bij te sturen. Qua compositie is het een zwak geheel. Het schuin plaatsen van de structuur is zuiver formalisme en wil op deze wijze inspelen om architectuur visueel wat attractiever te maken. Maar dit is niet de hoofdaangelegenheid van architectuur! De schaal van de inkomruimte kant Kievitplein is compleet oversized en staat niet in relatie tot het aantal gebruikers. De kostprijs van dit nieuw glazen inkomvolume bedroeg ongeveer 20 miljoen euro.



De omgeving rond dit Kievitplein is van een bedroevende stedenbouwkundige kwaliteit. Men moet geen deskundige zijn om te zien dat het hier enkel gaat om het optimaliseren van bouwgronden. Dit Alcatel project met architect Michel Jaspers & Eyers and Partners als ontwerpers is een gemiste kans voor Antwerpen. Eurostation heeft zeker grote expertise opgedaan bij dit complex renovatieproject van Antwerpen Centraal. Het faseren van een megaproject waarbij het station in functie bleef is een hele prestatie. Dat men deze kennis in India zou willen exporteren kan men nog verantwoorden. Expert zijn in de ontwikkeling van stationsomgevingen is een andere aangelegenheid en daarin heeft Eurostation in Antwerpen compleet gefaald. Dit soort middelmatigheid rond het Kievitplein kan men best niet herhalen in andere steden.

Eurostation werd opgestart voor het renoveren van het Brussels Zuidstation. Anno 2015 is enkel het gedeelte van de perrons voor Eurostar en Thalys vernieuwd, de andere perrons zien er troosteloos uit en zijn onwaardig voor de hoofdstad van Europa. Eurostation presenteerde een paar jaar geleden een voorstel gemaakt door de Franse architect Jean Nouvel. De vraag is of de Spoorwegen nog de middelen hebben voor een dergelijk megaproject en hoe lang wij nog op de vooroorlogse, vervallen perrons van Brussel Zuid moeten staan wachten op de treinen.

Marc Dubois
Maart 2015

ⁱ Christof Vanschoubroek, *Belgische stations veroveren de wereld*, De Standaard, 8 januari 2011.