

Sint Pietersstation Gent: werken tot 2024!

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 weten wij dat het einde pas in zicht is tegen 2024! Is de perronoverkapping niet "oversized"?

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. Opgericht om de financiële middelen te vinden om het Brussel Zuid station te renoveren in het vooruitzicht van de komst van de Eurostar. Uiteindelijk werd Eurostation eveneens een architecten en studiebureau dat veel werk voor de privésector kanaliseerde naar hun structuur waar bij de oprichting geen sprake van was. Anno 2015 kan men vaststellen dat 4/5 van de sporen in Brussel Zuid niet werden gemoderniseerd en sinds jaren worden verwaarloosd, een toestand onwaardig voor de Europese hoofdstad. Ondertussen ontwikkelde Eurostation wel projecten in Moscow en New Delhi!

In het artikel werd ook verwezen naar de trage werkzaamheden aan het Gentse Sint Pietersstation en de "oversized" structuur boven de perrons. In een reactie (DS 25 maart 2015) benadrukte ing. architect Jacques Voncke dat Gent het grootste station is van Vlaanderen en moest worden aangepast om meer reizigers te ontvangen. Daarover is het iedereen eens, dit knooppunt van de Belgische spoorwegnet had dringend nood aan een modernisering. Terwijl Luik een monumentaal bouwwerk kreeg voor een station met niet eens een derde van de reizigers werd Gent in de "wachtzaal" geplaatst! Voncke verwijst naar het eerste voorstel van architect Xaveer De Geyter, een mega groot horizontaal dak boven de sporen. Ongetwijfeld zal het groot en hoog dak van het Atocha station van Madrid de inspiratiebron zijn geweest, een ontwerp van Rafaël Moneo. Ook het nieuw station van Rotterdam kreeg een horizontaal dak waarbij in de glasvlakken fotovoltaïsche elementen werden aangebracht. Van een combinatie tussen structuur en energiecaptatie is er in Gent geen sprake.

Het voorstel van De Geyter was maar een idee, zelfs geen voorontwerp. Dit idee werd opgenomen in het boek dat in 2002 verscheen rond het thema van stationsomgevingen en dat werd uitgegeven door Eurostation met als auteur professor Evert Lagrou en Marc Dubois. Kort nadien werd De Geyter de laan uitgestuurd en vervangen door ing. architect Jacques Voncke die voordien

voorbeeldig werk leverde bij de renovatie van het bestaande station van Antwerpen Centraal. Het idee van een horizontaal dak werd verlaten.



Schetsontwerp Architect Xaveer De Geyter, augustus 1999.



Voorstel Eurostation voor overkapping persons Gent Sint Pieters architect Ing. Architect Jacques Voncke.

Nu er twee delen van de overkapping van perrons in Gent te zien zijn wordt duidelijk dat de oplossing werkelijk "oversized" is. De herinrichting van de perrons is zeer geslaagd zowel qua afmetingen als qua detaillering. In Gent liggen tussen de sporen grote tussenruimtes die bij de renovatie toelieten de perrons zeer breed te maken en beglaasde vloeren aan te brengen waardoor het daglicht kan binnendringen in de grote sokkel onder de sporen. Een interessante ontwerpkeuze om de leefbaarheid van deze zone te garanderen. De brede perrons laten ook toe voldoende zitbanken te voorzien en mooie glazen boxen op het perron aan te brengen als beschutte wachtplaatsen.



Het middelste deel van de perronoverkapping Foto: Marc Dubois

In het midden van de perrons werd de hoogte drastisch opgetrokken terwijl de perrons links en rechts, de twee uiteinden een bescheiden maar voldoende glazen constructie kregen. De vraag is of het monumentale middendeel wel noodzakelijk is? Ik vermoed dat het antwoord zal zijn dat Gent ook iets spectaculairs mocht krijgen zoals het station van architect Calatrava in Luik. In Luik gaat het echter om één groot gebaar dat alle perrons bij elkaar houdt. In Gent gaat het om een repeterende structuur om de twee perrons!

Men moet geen architect zijn om vast te stellen dat één groot horizontaal dak zoals De Geyter voorstelde veel minder complex is dan de oplossing die Voncke

voorstelde en nu wordt gebouwd. Wat zeker is, een horizontaal dak vraag minder onderhoud. De tienduizend vierkante meters verticale glaswanden die nu worden gebouwd zullen een continue zorg betekenen. Heeft men reeds een zicht hoeveel een wasbeurt van deze mega vensters op jaarbasis zal kosten? Nu de NMBS moet besparen zal dit wel één van de eerste posten binnen het onderhoud zijn die men zal schrappen.



De perronoverkapping vooraan en achteraan. Foto: Marc Dubois

De stalen constructie van deze hoge perronoverkapping heeft ongetwijfeld de kostprijs sterk verhoogd en de timing van het project vertraagd. De vraag is welk voordeel deze extra uitgave biedt behalve dat het gaat om de hoogte. De twee uiteinden van de perrons met de veel lagere constructie bieden evenveel comfort, er is zelfs meer daglicht in deze twee zones! Het komt over dat deze mega constructie enkel het voordeel heeft dat in dit middelste deel de treinen niet in de regen staan! Moet men echt zoveel geld uitgeven voor een dergelijke oplossing terwijl niet eens een lift is voorzien tussen de kiss & ride zone en de inkom van het station. Vermoedelijk zal deze zone op min één worden verbonden met de sokkel onder alle perrons, maar daarvoor moeten de gebruikers van de kiss & ride zone wachten tot 2024.

Dat men de dagelijkse reizigers en de toeristen royaal moet ontvangen in Gent Sint Pieters, is evident. De uiterst smalle tunnel naar de persons zal worden



De treinen staan uit de regen! Een voordeel van deze megaconstructie? Foto: Marc Dubois

vervangen door een grote circulatie ruimte met een diversiteit aan commerciële infrastructuur. De aanzet van deze sokkel ziet er goed uit en dat men hiervoor de middelen vrijmaakt is te verantwoorden. Het is zone waarin de mensen inkopen gaan doen en wachten op de trein. Waarom het centraal gedeelte van de overkapping zo hoog moet zijn is de vraag.

De hoge bovenbouw van de perrons daarentegen betekenden een aanzienlijke meeruitgave die eventueel in de volgende bouwfazen kan geschrapt worden zonder het project te verminken. Indien de NMBS moet besparen dan is dit zeker een optie en vermoedelijk kunnen de werken dan ook vroeger worden afgerond.

Marc Dubois

December 2015