

Calatrava & Station in Mons: kostprijs 480 miljoen.

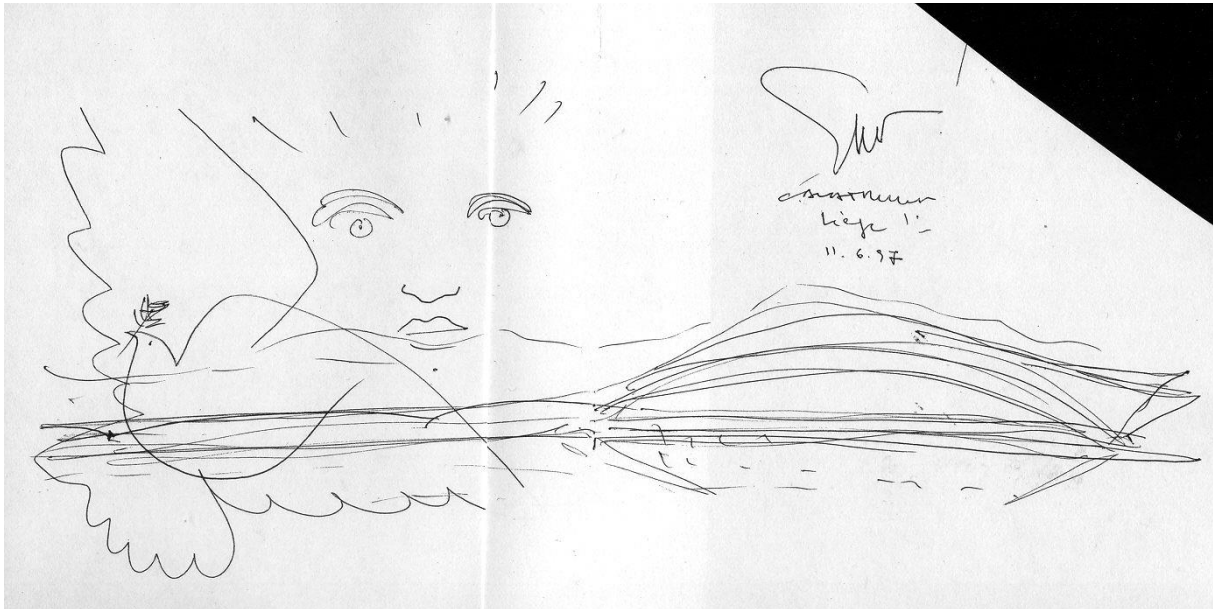
Eindelijk is het nieuw station van Bergen in gebruik genomen. In deze maanden van regeringsonderhandeling is de begroting een prioritair onderwerp met een zoektocht naar besparingen. Iedereen zal de vraag stellen hoe een bouwproject van 37 miljoen euro uiteindelijk een prijskaartje kreeg van 480 miljoen euro. De keuze voor de Spaanse architect Santiago Calatrava (°1951), geboren in Valencia, is maar een gedeeltelijke verklaring. De controle van de overheid op wat er zich afspeelde binnen de Belgische Spoorwegen werd vermeden. Binnendringen in het socialistisch bastion was niet gepast. Men moet ambitie hebben om projecten te geven aan interessante architecten, maar gelijktijdig wordt toch verwacht dat er controle is op het budget. *Euro Liège TGV*, een dochter van een dochterafdeling van de NMBS heeft het project in Mons laten ontsporen. Men had het woord Euro beter geschrappt uit de naam, het beheer van de "euro" centen van de belastingbetaler is faliekant afgelopen.

Calatrava studeerde aan de ETH Zürich van 1979 tot 1981. Hij start in het zelfde jaar een bureau in deze Zwitserse stad. Zijn eerste projecten in Zwitserland zijn veelbelovend. De wijze waarop hij het station Stadelhofen (1984-1990) in het centrum van Zürich vorm gaf, zowel stedenbouwkundig als constructief, was zeer overtuigend. In 1990 bracht ik een bezoek aan zijn werk en ook aan dit station.

Met het werk uit de jaren '80 kreeg hij vlug een internationale uitstraling. Bruggen, treinstations en luchthavens in geheel Europa, waardoor hij bijna permanent aanwezig is in de media. In snel tempo verzamelde hij prestigeprojecten en werden veel exposities georganiseerd, met daarbij een grote hoeveelheid aan boeken. Zijn gebouwen passen perfect in de toeristische industrie. Wie een citytrip maakt naar Valencia moet wel de vele gebouwen zien in Calatrava's geboortestad. Spanje kreeg in de jaren '90 veel Europees geld voor nieuwe infrastructuur dat goed van pas kwam om de sculpturen van Calatrava te realiseren.

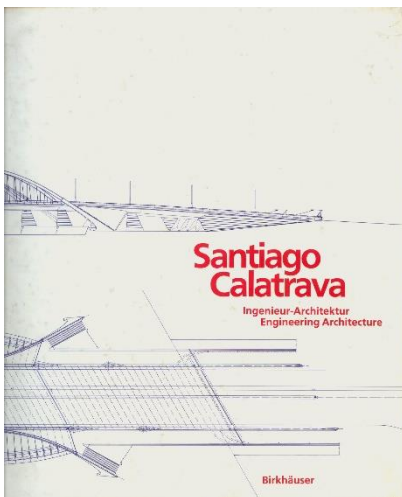
Dat de NMBS ook terecht is gekomen bij Calatrava lag in de lijn van de verwachtingen, het TGV station van Luik moest een monumentaal en fotogeniek gebouw worden. Een nieuwe stadspoort! ¹ Voor Liège-Guillemins werden een aantal buitenlandse architecten met naam aangezocht o.a. Aldo Rossi en Nicholas Grimshaw (ontwerper van Waterloo Station, het eerste TGV station in Londen) en ook de Spaanse architect Calatrava. Voor Luik werd een speciale constructie opgezet om te

kunnen werken zonder veel toezicht. Luik is eeuwen lang een "Prinsbisdom" geweest, een gebied onder bisschoppelijke controle. De bisschoppen werden vervangen door de Parti Socialiste, het rode bastion van de PS.



Schets Calatrava project Luik / 11 juni 1997

Op 11 juni 1997 werd het project van Calatrava gepresenteerd op het perron van het af te breken Station Guillemins. De pers werd met een trein vanuit Brussel naar Luik gebracht samen met de architect en politici. Als journalist voor KNACK maakte ik de rit en de presentatie mee. Wat ik die dag ook mee had was het eerste boek met zijn werk, verschenen bij Birkhäuser in 1989 en dat ik aangekocht het zelfde jaar. Een ideaal moment om het boek te laten signeren. Calatrava was compleet verbaasd dat ik dit boek had dat reeds lang was uitverkocht. In plaats van één pagina nam hij direct twee pagina's voor een schets van het concept gecombineerd met een gelaat en een vogel. Rechts boven de datum en zijn expressieve handtekening. Deze twee pagina's vertellen veel over hem, een flamboyante persoonlijkheid die zijn plaats opeist (ook op het papier) en daarbij ook verschillende talen spreekt. Een Spaanse furie





met een Zwitserse precisie! Een architect met een herkenbare schriftuur. In zijn oeuvre geen huisvestingsprojecten. Een architectuur die perfect past als imagebuilding ter promotie van stad en toerisme. Begin 2000 maakt de Spaanse Dienst voor Toerisme publiciteit met zijn gebouwen.

In november 1999 gaf Calatrava een lezing in de Cercle Royal Gaulois, in de Brusselse Wetstraat met als titel "Sculpteur de l'espace et des structures". Zijn architectuur, de witte constructies, hebben een sculpturale dimensie waarbij de bouwkosten bijna altijd fel de hoogte ingaan. De vraag is ook of deze bouwsels te onderhouden vallen in de toekomst.

Een project voor Leuven

Ook voor Leuven kreeg Calatrava een invitatie om een project te maken. Zijn voorstel was een variant op voorstel voor Liège-Guillemins. De sporen werden eveneens overspannen in de lengte, niet in de breedte. Dit heeft tot gevolg dat een grote luifel nodig is om constructieve redenen. In Luik is de grote luifel gericht naar een nieuw stadsplein, de stad en de Maas. Aangezien in Leuven het hoofdgebouw beschermd was, kon Calatrava de luifel niet aanbrengen richting stadscentrum, dus dan maar kant Kessel-Lo. Een dergelijk accent is zinloos. Vermoedelijk is Calatrava nooit in Leuven geweest. Voor de perronoverkapping in Leuven werd gekozen voor de equipe Samyn & Partners onder leiding van Philippe Samyn. Een project dat vrij vlug werd gebouwd en in gebruik genomen, en dit binnen de budgetten.

Dan maar Mons

Luik ligt op de grote TGV verbinding tussen België en Duitsland. Een grotere en belangrijke stad dan Mons. Maar de burgemeester moest zoiets hebben met de uitstraling van Luik. Zoals in andere steden begreep Di Rupo dat een station meer is dan aankomst en vertrek van treinen, ideaal voor nieuwe publieke gebouwen en lucratieve immo operaties. Er werd een congrescentrum met weinig architectonische kwaliteiten opgetrokken naar een ontwerp van Daniel Libeskind, de architect die in de smaak viel van Fernand Huts om de Antwerpse Boerentoren te verprutsen.

Het project van de modernisering van het station van Bergen start in 2001, een verhaal met een mega budget overschrijving en mega vertraging. Een project van bijna 25 jaar. Jaren geleden kreeg ik een invitatie voor een lezing van Calatrava in Bergen om zijn project toe te lichten. Bewust of onbewust stond op deze kaart geen jaar! Vermoedelijk in 2005 of 2006.



Santiago CALATRAVA a notamment conçu l'opéra et le musée des sciences de Valence, le stade olympique d'Athènes, la gare de l'Orient à Lisbonne, la gare Saint-Exupéry à Lyon, de nombreux ponts, à Séville, Orléans, Venise, Buenos Aires...

Parmi ses projets récents Outre Atlantique, on épinglera la gare multimodale en construction sur le site du World Trade Center à New-York et la conception du plus haut gratte-ciel des Etats-Unis qui s'élèvera à Chicago.

Il parachève actuellement la gare de Liège-Guillemins.

Elio Di Rupo,
Ministre d'Etat, Bourgmestre,
Les Membres du Collège de la Ville de Mons,

Jean-Claude Fontinoy,
Président de la SNCB-Holding et d'Euro Liège TGV,

Jannie Haek,
Administrateur délégué de la SNCB-Holding,

Luc Lallemand,
Administrateur délégué d'INFRABEL,

Vincent Bourlard,
Administrateur délégué d'Euro Liège TGV,

ont le grand plaisir de vous inviter à un exposé-débat sur l'architecture et plus particulièrement sur le projet de modernisation du site de la gare de Mons, de

Santiago CALATRAVA

Ingénieur et architecte

Ce vendredi 11 avril à 15H00
au Théâtre du Manège de Mons

Rue des Passages, 1 à 7000 Mons

RSVP juliette.picry@ville.mons.be



Station Bergen in aanbouw foto CIT Blaton & invitatie voor lezing Calatrava

Interessant zijn de vermelde namen. Bovenaan de naam van de toenmalige burgemeester Elio Di Rupo. Onder Di Rupo de naam van Jean-Claude Fontinoy (Président de la SNCB-Holding et L'Euro Liège TGV). In januari 2005 werd hij voorzitter van de raad van bestuur van de NMBS-Holding. Van 2013 tot 2021 was hij voorzitter van de raad van bestuur van

de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen. Fontinoy was ook voorzitter van de NMBS-dochteronderneming Eurogare.



Station Bergen / Mons Foto's De Standaard en Belga

Onderzoeksjournalist Philippe Engels publiceerde in 2021 zijn boek "Le clan Reynders", waarin de verschillende banden tussen Fontinoy en zijn beste vriend Reynders uit de doeken wordt gedaan. Boeiende lectuur, ontluisterend hoe Reynders zich als machts politician wist te positioneren in verschillende cenakels. Reynders kwam recent in de media, een verdenking van witwassen en dit via krasloten van de Nationale Loterij. Gezien zijn macht zal dit dossier vermoedelijk ook worden geseponneerd. Compleet toevallig staat onder de naam van Jean-Claude Fontinoy, de persoon die nu de CEO is van de Nationale Loterij, de socialist Jannie Haek. Daaronder de naam van Luc Lallemand (gedelegeerd bestuurder van Infrabel) en ten slotte de socialist Vincent Bourlard (gedelegeerd bestuurder van Euro Liège TGV).

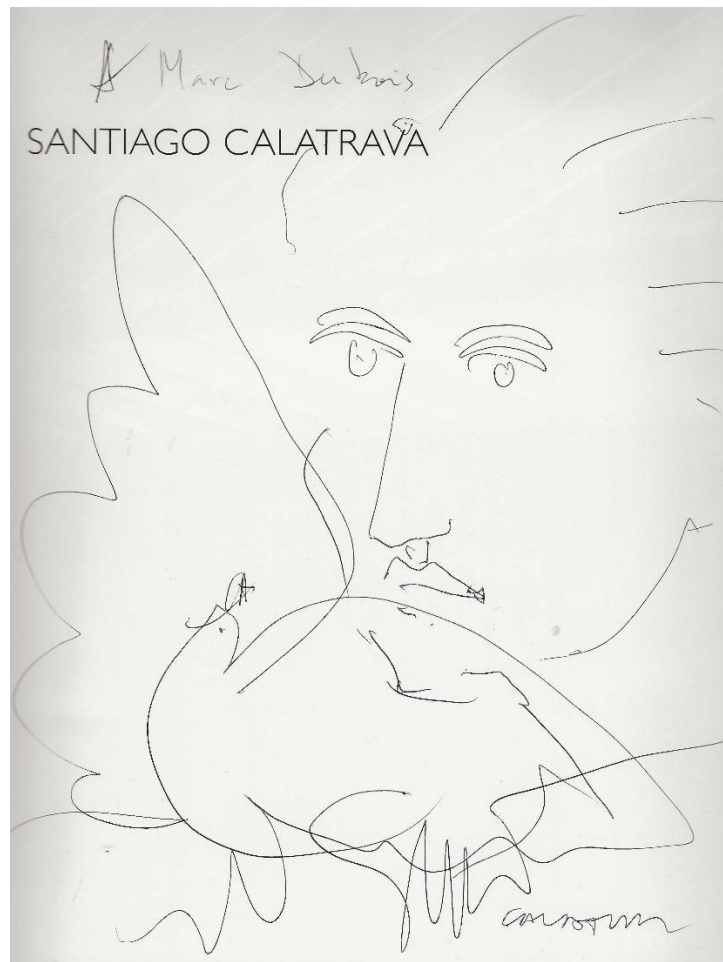
Komen Bourlard en Fontinoy op het matje?

Twee personen die tot de club van *L'Euro Liège TGV* behoren tonen hoe het project in Mons tot stand kwam. Niet de NMBS Holding had het voor

het zeggen maar Bourlard en Fontinoy. Men mag deze heren die nu op pensioen zijn inviteren om in de commissie Mobiliteit van de Federale Overheid toelichtingen te geven en om zich te verontschuldigen voor slecht beheer. In De Standaard van 5 mei 2015 stond te lezen "Nieuw station Bergen opent niet vóór 2018". Daarbij ook de info: in 2014 namen 13.868 reizigers wekelijks de trein in het station van Bergen! In 2022 bedroegen de geschatte kosten ongeveer 330 miljoen euro. Anno 2024 werd dit 480 euro! Zijn alle euro's gegaan naar het bouwwerk of zijn er nog andere die hiervan hebben genoten? Zoals geweten gaat er veel geld om bij grote bouwprojecten.

Het station van Liège-Guillemins is zeker een interessant project van Calatrava en de stad mag trots zijn op dit bouwwerk met architectonische kwaliteiten. Het station in Mons is een ramp, het is een dure overdekte passerelle om naar de perrons te gaan. Eerst naar boven en dan weer naar beneden.....

**Schets Calatrava voor
Marc Dubois verzameling
Marc Dubois**



Marc Dubois, architect

Journalist VVJ

¹ Marc Dubois, **De nieuwe stadspoort**, in KNACK, 25 juni 1997.