

Station Gent Sint Pieters

Klaar tegen 2025? 2030?

Aan mevrouw Sophie Dutordoir

CEO NMBS

Geachte Mevrouw,

Sinds begin dit jaar bent U de CEO van onze NMBS. Vermoedelijk was U reeds in het Gentse Sint Pietersstation en kon U kennis maken met een 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. 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 Standaard 13 juni 2017



De vernieuwing van Gent Sint-Pieters begon in 2010. Het einde is nog lang niet in zicht. © fvw

Tweede fase van megawerf nadert, maar NMBS moet besparen

Bouw Sint-Pietersstation loopt verdere vertraging op

Als reden 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.

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. De fase onder de sporen 11 & 12 toont reeds dat het een ruimte zal zijn met een aanzienlijke hoogte.

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 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, 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 gekozen voor glazen horizontaal dak. De verklaring waarom er minder licht, is evident. Waar moeten 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 en deze die de trein in de later toekomst gaan nemen worden verwacht onder de sporen te blijven om te consumeren.

U kan 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. Dit is zeker voldoende omdat de sokkel van het station de belangrijkste verblijfszone zal worden.

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 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. Oppericht 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) zijn 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.

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.

Met hoogachting

Marc Dubois, architect

Journalist VVJ

Gent, 14 juni 2017