

Station Gent Sint Pieters voor 2027?

Het Rekenhof onderzocht waarom de bouw van een nieuw station Gent Sint Pieters, het belangrijkste reizigersstation in Vlaanderen, zo traag verloopt en zoveel meer heeft gekost. Het verslag werd opgemaakt op vraag van de Kamer van Volksvertegenwoordigers en Veli Yüksel (Open VLD). Het verslag van deze eerbiedwaardige instelling is vernietigend en bevestigde wat wij reeds jaren wisten, namelijk dat op grote schaal werd geklungeld en een onrealistisch project werd gepresenteerd voor het vooropgesteld budget. De fout ligt bij velen, maar in de eerste plaats bij een zusteronderneming van de NMBS, de NV Eurostation. De vraag van vele Gentenaars is nu wanneer de bouwwerf zal eindigen, in 2027 of 2028? Of wordt het 2030? Een schandelijk traject.

In *De Standaard* van maandag 23 maart 2015 schreef ik een opiniestuk met als titel "Eurostation is helemaal ontspoord" om de grootheidswaanzin van deze NMBS dochter uit de doeken te doen. Een paar maanden nadien werd Eurostation ontmanteld. Er was te weinig controle op de projecten die Eurostation lanceerde, projecten die door veel plaatselijke politici enthousiast werden onthaald die echter geen besef hadden van de haalbaarheid. Dit is "een kat in een zak kopen of krijgen".

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. In 2010 werd naast het station een infopaviljoen gebouwd, een rode doos die reeds nood heeft aan de schilderbeurt!



Reis naar de toekomst foto Marc Dubois

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, werd gekozen voor een veel duurdere oplossing. De centrale hoogte boven de perrons is een zinloos en zeer duur concept!



Gent Sint Pieters opname 2007. Deze perronoverkapping staan er nog steeds anno 2020, perron 1 t/m 8 foto Marc Dubos

Het Gentse stadsbestuur ging akkoord met een oversized project en gaf een bouwvergunning. Het stadsbestuur 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 Artevelde-stadion, dat uiteindelijk van naam veranderde in Ghelamco Arena om de Heer Paul Gheysens te plezieren.

Het volledig verslag van het Rekenhof plus een samenvatting staat op de website

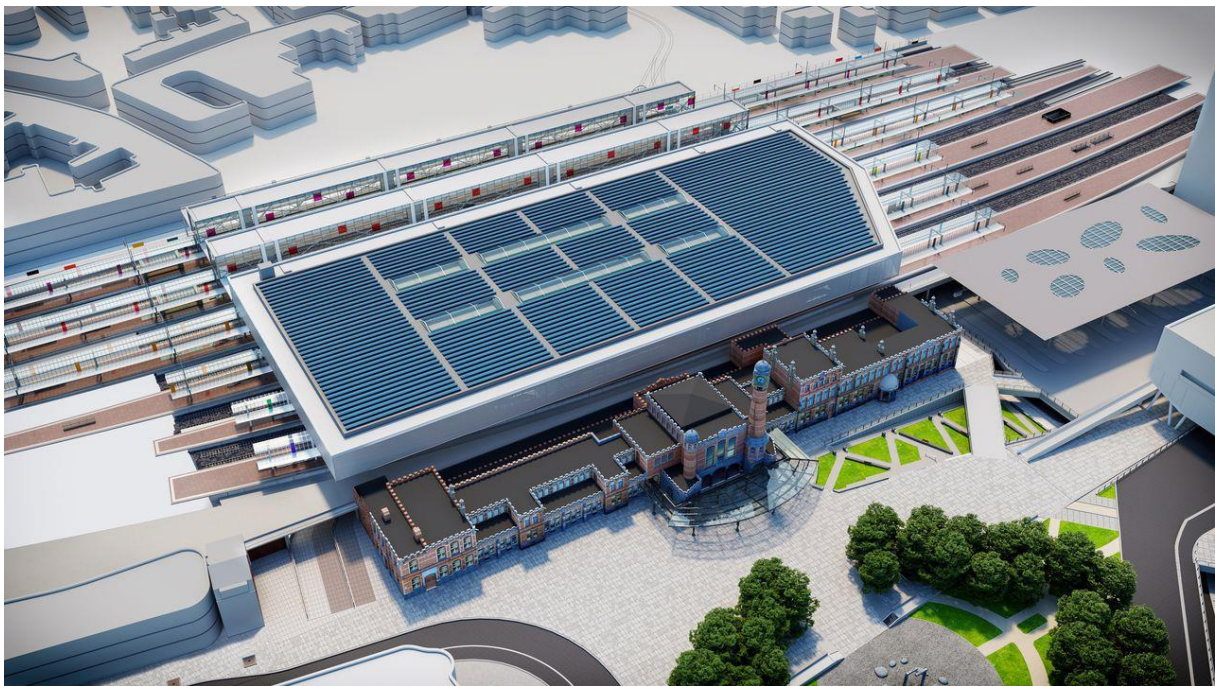
<https://www.ccrek.be/NL/Publicaties/Fiche.html?id=F4AE1F1A-4A56-4A63-B697-24A176099E14>

“Het Rekenhof stelt vast dat de meerprijs en vertraging bij de eerste fase van de renovatie (sporen 12 tot 8) hoofdzakelijk het gevolg zijn van een herfasering van de werken om de veiligheid van de reizigers en de

stiptheid van de treinen te garanderen tijdens de renovatie. Deze fase werd ruim 15 maanden te laat opgeleverd.”

Dit instituut kijkt naar cijfers en data. Men doet geen uitspraak over het architectonisch concept. Men moet geen ingenieur of architect zijn om te zien dat dit mega dak plus de zeer royaal bemeten sokkel niet kon worden gerealiseerd binnen het vooropgesteld budget, rekening houdend met de moeilijkheidsgraad om het station te laten functioneren tijdens de werkzaamheden.

Uit het verslag: “De tweede fase van de renovatie (sporen 7 tot 1) verloopt zeer moeilijk. Een eerste overheidsopdracht werd begin 2017 stopgezet vanwege te hoge offerteprijzen, net zoals een tweede begin 2020, ondanks een belangrijke inperking van de opdracht. Midden september 2020 zou een derde procedure bekendgemaakt worden op basis van een vereenvoudigd ontwerp. Dit betekent een vertraging van ruim vier jaar”.



Men is nog niet halfweg in 2020. Hoe deze tweede fase te bouwen tussen het bestaande gebouw en de reeds gerealiseerde nieuwbouw aan de zuidzijde?

In fase 1 was de bereikbaarheid van de werf nog eenvoudig wat bij de tweede fase niet het geval zal zijn. De te renoveren sporen zitten tussen het oud voorgebouw en de nieuwbouw (sporen 12 tot 8). Aannemers die prijsoffertes maken zullen hiervoor wel extra's vragen, dit is een zekerheid.

Sinds 2011 komen de Ministers voor Mobiliteit uit Wallonië. De twee recente ministers van Transport waren Jacqueline Galant en François Bellot. Vermoedelijk zal ook de huidige minister van Mobiliteit Georges Gilkinet (Ecolo) de voorrang geven aan het station van Mons van architect Calatrava, een grootschalig project met weinig reizigers dat ook met vertraging en zware budgetoverschrijding te kampen heeft.

Marc Dubois
Architect Hon FRIBA
Journalist VVJ

Andere teksten van Dubois betreffende Gent Sint Pieters.

2015 Belgische Spoorwegen in Indië

<http://www.marcdubois.be/cms/resources/de-belgische-spoorwegen-in-indi-met-beelden-1.pdf>

2015 Rolstoelgebruikers in Gent Sint Pieters

<http://www.marcdubois.be/cms/resources/gent-sint-pietersstation-1.pdf>

2015 Sint Pietersstation: werken tot 2024

<http://www.marcdubois.be/cms/resources/sint-pietersstation-gent-t-b-1.pdf>

2017 / Station Gent Sint Pieters Klaar tegen 2025? 2030?

<http://www.marcdubois.be/cms/resources/station-gent-sint-pieters-t-b.pdf>

2018 / Station Gent Sint Pieters / Bouwvertraging en fouten

<http://www.marcdubois.be/cms/resources/station-gent-sint-pieters-t-b-1.pdf>

2018 / Station Gent Sint Pieters?

<http://www.marcdubois.be/cms/resources/minder-geld-voor-gent-sint-pieters-1.pdf>

2019 / Gent Sint Pietersstation einde der werken?

<http://www.marcdubois.be/cms/resources/sint-pietersstation-van-2006-tot-2019-t-en-b.pdf>