

Stationsvernieuwingen

De zomer is een mooie tijd om het spoornet te verkennen en te bekijken wat er zoal veranderd is. Stations bijvoorbeeld. Het STAR21-plan uit 1993 beloofde overzichtelijke, goed toegankelijke, aangename en comfortabele multimodale knooppunten.

Mijn vertrekstation Brugge is een mooi voorbeeld van een snel (4 jaar) uitgevoerde en geslaagde renovatie. Maar slagen de NMBS, Infrabel en andere partners daar elders ook in?

Gent, slordigste station van België

In Gent-Sint-Pieters kom je terecht in een enorme werf. De krappe tramtunnel uit 1996 is half afgebroken. Begonnen in 2007 zijn enkel de sporen 8-12 gemoderniseerd. Toen was het geld voor dit veel te groots opgevatte project op. Slecht beheer volgens een rapport van het Rekenhof. De perrons 1-7 zijn vuil en vervallen met lekkende luifels, gammele zitbanken en steile trappen. Betaalt de NMBS hier krotbelasting voor?

Het Maria-Hendrikaplein voor het station Gent-Sint-Pieters is door de Gentse stadsdiensten uitgeroepen tot het gevaarlijkste kruispunt van de stad. De loop- en fietswegen zijn slordig en smal aangelegd. Je struikelt over boordstenen, paaltjes en oneffenheden. Tramperons liggen verkeerd of in een bocht. Duizenden fietsen staan of liggen overal verspreid.

Op 21 september startte het werk aan een afgeslankte versie met alle perrons onder één dak, inclusief goederentreinen met (gevaarlijke) producten. Hoewel TreinTramBus 15 jaar geleden al extra vrijliggende sporen voor doorrijdende goederentreinen voorstelde, komen die er niet. De capaciteit verhoogt dus met 0%. Streefdatum is nu 2027.

Afbraak in Mechelen

Aangekomen in Mechelen krijgen we ongeveer hetzelfde beeld: de verste sporen blinken onder een elegant golvende overkapping, liften en roltrappen zorgen er voor optimaal comfort. Elders zie je vervallen trappen en perrons. Een container vervangt de lokethal. Het hoofdgebouw gaat in 2022 tegen de vlakte. De bushaltes zouden een plekje achter het nieuwe station krijgen. Streefdatum voor voltooiing is 2027. De autoparking van 69 miljoen euro was al in 2018 afgewerkt. Toch vul je met de 2.000 plaatsen maar één lange piek-uurtrein.

Vuilvoorde wordt Vilvoorde

Het station van Vilvoorde kreeg als bijnaam Vuilvoorde door zijn verroeste luifels, vervallen gangen en trappen. Maar kijk, nieuwe hoge perrons zijn al deels aangelegd. Een tweede bredere doorgang onder de sporen die uitkomt vlakbij het busstation krijgt er vorm. Het werk zou zes jaar duren.



De mooie nieuwe perrons in Mechelen

Foto Jacques Peeters

Geen visitekaartje in Brussel-Zuid

Brussel-Zuid heeft niet enkel het record van de meeste sporen maar ook van de langste onvoltooide renovatie.

Al in 1992 startte de gedeeltelijke afbraak om een hst-terminal met zes sporen op te richten. Die werd tegen hoge snelheid gerealiseerd en opende in 1994. De overige perrons liggen er nog steeds vervuild en verzakt bij. Geen visitekaartje voor bezoekers aan ons land, noch voor de duizenden reizigers die er dagelijks passeren.

Tal van plannen doken op en verdwenen weer. Het NMBS-hoofdkwartier zou in de vervallen postgebouwen aan de kant Fonsnylaan komen. Dus nog jaren breken en bouwen in het verschiet.

Halle raakt niet afgewerkt

Ook in Halle was men al vanaf 1993 met hogesnelheidswerken bezig. Onder een nieuwe overkapping en deels in een tunnel kwam een modern station. Toch ontbreken er op de perrons nog steeds luifels en voldoende zitjes. De tunnelwanden in bruut beton zijn bepaald geen kunstwerken. Lift en roltrappen bieden wel comfort.

Het busstation sluit mooi aan op de toegangen.



*Op het dak van station Namen ontstaat een nieuw busstation. De brug ernaartoe is alvast gedurd te noemen.
Foto Jacques Peeters*

Ottignies blijft niet lang bestaan

Het stationsgebouw van Ottignies uit 1999 moet verdwijnen. Het staat in de weg voor de uitbreiding van het Gewestelijk Expressnet (GEN). Voorlopig werkt men enkel in de berm naast de sporen en blijven de lage versleten perrons, te korte perronluifels en de steile trapjes verder in dienst. Een steile loopbrug verbindt de perrons met de parking kant Ottignies. Het busstation ligt mooi voor de ingang, maar geeft weinig beschutting. Het einde van de werken is pas voorzien in... 2032.

Cultureel jaar al lang voorbij in Bergen

Bergen moest als culturele hoofdstad in 2015 een nieuw station getekend door de Spaanse wonderarchitect Calatrava openen. Helaas mislukte de planning van Eurrogare compleet. Italiaanse bouwfirmas gingen failliet, de kosten ontspoorde compleet en de werken lagen enkele jaren stil.

Vanuit het centrum moet men nog steeds een grote omweg maken en over een hoge loopbrug naar de treinen gaan.

Vandaag ligt de centrale overspanning op haar plaats en zijn de typische golvende

Na jaren stilstand wordt er nu weer aan het station van Bergen gewerkt. Foto Jacques Peeters



perronluifels geplaatst. Een datum voor voltooiing vermeldt de site van Eurogare niet.

Bussen op het stationsdak in Namen

In Namen werd vanaf 1997 het oude station vervangen door een betonnen constructie over de sporen. Jarenlang was de vraag wat er bovenop deze constructie zou komen: een bioscoop, kantoren?

In 2009 dook het plan op om het verouderde autobusstation naar het stationsdak te verplaatsen. Het werk startte in 2015. Omdat bussen niet kunnen vliegen, krijgen ze een lange oprit over een spectaculaire tuibrug die vorige lente gemonteerd werd. Het station is momenteel een werf. Een openingsdatum is op de site van Eurogare niet te vinden.

Zoek de bushaltes in Kortrijk

Kortrijk kreeg 20 jaar geleden een moderne toegang naar de sporen bij het nieuwe busstation en daarna een ruime achtergang met helling bij de fietsenstallingen. Aan de krappe wachtzaal, de versleten lage perrons en de smalle gangen en trappen wijzigde niets.

Het stationsproject brengt daar verandering in. Vanaf 2019 werd gegraven aan ondergrondse autoparkings voor en achter. Het nog recente en goed gelegen busstation moest plaats ruimen voor 900 ondergrondse autoparkeerplaatsen. Bussen moet je nu gaan zoeken op verspreide haltes voor en achter het station. Recent werd een nieuwe bus- en fietstunnel onder de berm geschoven. Maquettes tonen wat er moet komen, maar intussen takelen het stationsgebouw en de lage perrons verder af. Een voltooiingsdatum voor het complete project vonden we niet terug.

Opbouwen en afbreken in Charleroi-Zuid

'Faire et refaire c'est toujours travailler', zegt een Frans spreekwoord. Het stationsplein in Charleroi was nog geen tien jaar geleden volledig heraangelegd, maar toch is het deze zomer met de grond gelijk gemaakt. De tramsporen krijgen een andere plaats en voetgangers krijgen meer ruimte. De smalle westelijke doorgang onder de sporen ondergaat binnenkort hetzelfde lot. Hij wordt breder, met winkels en zal doorlopen tot bij de Sambre. Extra liften en roltrappen zullen de toegang naar de perrons verbeteren. Achteraan komt een groot parkeergebouw. Eerder kreeg de lokethal al een bescheiden opknappbeurt.

Hoge perrons in Hasselt

Wie op een werkdag in Hasselt aankomt, wordt verwelkomt met het geluid van drilboren. De perrons krijgen er een verhoging en nieuwe luifels, vloeren en liften. Ongeveer de helft is al achter de rug. Tegen eerdere plannen in blijft het hoofdgebouw met zijn jaren 1960 uitzicht overeind. TreinTramBus hoopt uiteraard dat er een sneltram voor de ingang zal stoppen. De NMBS en Infrabel investeren 19 miljoen euro.

Nog meer vernieuwingswerken

NMBS en Infrabel werken al enkele jaren aan vernieuwing in o.a. Oostende, Ciney en Aalter. Recent ging de schop in de grond in Denderleeuw.

Een nieuwe trend is het aanleggen van lange toegangshellingen in plaats van liften, zoals in Waterloo en Beernem. Perrons krijgen vaak een asfaltlaag in plaats van hobbelige tegels. Loopribbels en noppen moeten slechtienden op het juiste pad houden.

Oude bouwvallen

Helaas blijven er nog tal van sterk verouderde, oncomfortabele en ontoegankelijke stations in gebruik: Dendermonde met zijn kasseien en soms overstromde onderdoorgang, Marchienne-au-Pont met vieze, verzakte en lage perrons in een bocht, Antwerpen-Berchem, Lier, La Louvière-Sud, Binche en Doornik met hun veel te smalle onderdoorgang, steile trappen en lage perrons. Toppunt van verwaarlozing is de wachtzaal van La Louvière Centre.

Trage verbetering

Een verkenning van de Belgische treinstations levert een enorme variatie inzake comfortniveau en kwaliteit op. Het tekort aan investeringsgeld maar ook aan duidelijke keuzes is duidelijk merkbaar. De verbetering gaat (te) traag. Sommige gebouwen liggen er al 20 jaar of langer onafgewerkt bij. Maar autoparkings gaan wel met vele miljoenen lopen...

Jacques Peeters



Ook Hasselt krijgt nu eindelijk hoge perrons.

Foto Jacques Peeters