

Worden stations van Bergen en Mechelen de laatste spoorwegkathedralen?

Sinds de beginjaren van de spoorwegen, zo rond 1840, getuigen stedelijke stations van grootsheid en ambitie. Prestigieuze bouwwerken in grotere steden, op belangrijke spoorlijnen contrasteerden met bescheiden stations in kleinere steden en op het platteland.

Ook in het recente verleden werden nieuwe stations en stationsrestauraties, zeker in grotere steden zoals Luik, Antwerpen en Gent, met veel gevoel voor grandeur aangepakt.

Deze monumentale stations gaan al snel deel uitmaken van het (toeristische) patrimonium van de stad waarin ze worden gebouwd, ze trekken zeker wat toeristen en ze verdienen minstens een plaatsje in de planning van elke toerist die deze steden bezoekt.

Wat deze stations helaas ook vaak gemeen hebben is hun hoge kostprijs, hun verregaande budgetoverschrijding en het jarenlang aanslepen van de bouwtermijn.

Wij spreken ons hier niet uit over hoeveel een openbaar gebouw, of meer specifiek een station, mag kosten. Sinds 2018 ongeveer zou er een nieuwe wind waaien bij de spoorwegen, het doel moet vanaf dan zijn, meer stations vernieuwen met minder geld. En de treinen op tijd laten rijden.

De ontwerpen voor de stations van Bergen en Mechelen, nu in verschillende fases van afwerking, dateren nog van voor dit tijdperk.

Het nieuwe station van Bergen

Dit station, waarvan de opdracht al in 2006 was toegewezen, had klaar moeten zijn in 2015 en had dat jaar één van de trekpleisters moeten zijn toen Bergen Culturele hoofdstad van Europa was.

Het vernieuwde station, in gebruik sinds eind 2024, is op 31 januari 2025 officieel ingehuldigd ter gelegenheid van het festival "Mons en lumières".

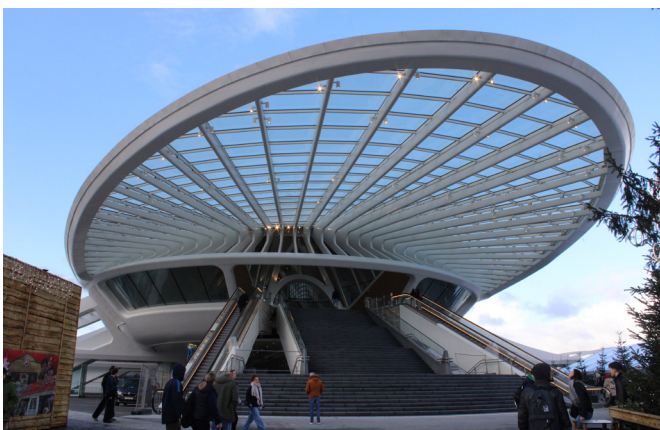
Het programma omvat niet alleen een stationsgebouw over de sporen, maar ook twee autoparkings en 350 fietsparkeerplaatsen.

Het station zweeft boven de treinen

Het concept van het station van Bergen is anders dan dat van de meeste andere stations, waar het hoofdgebouw evenwijdig met de sporen is geplaatst. In Bergen is het hoofdgebouw met alle belangrijke diensten, dwars over de sporen geplaatst, zwevend boven de treinen.

Aan weerszijden van het langwerpige hoofdgebouw heten gigantische, beglaasde luifels de reizigers op de onderliggende (rol)trappen welkom. Op vloeren in marmer en blauwe steen worden reizigers vorstelijk ontvangen in dit station.

De centrale passerelle waarin je komt via de (rol)trappen bevat alle diensten (ticketverkoop, ...) en winkelruimtes. Van in de centrale passerelle kom je door gebogen glazen schuifdeuren in afgesloten ruimtes met liften en roltrappen naar de perrons (5 aan elke kant van de centrale passerelle).





Een opmerkelijke keuze is ook die voor het ophangen van de perronoverkappingen aan tuigspanten, waardoor het aantal kolommen tot een minimum kan worden beperkt. Je ziet hieraan dat Calatrava (letterlijk) een bruggenbouwer is.

Het hele project oogt buitenaards wit. De draagstructuur, die voornamelijk in beton is uitgevoerd, is grotendeels bekleed met witgelakte metaalplaat. De binnenkant van het station wordt gevormd door de slanke betonnen draagstructuur die is opgevuld met beglazing en die een regelmatig, repetitief patroon (van driehoeken en halve cirkels) vormt. Hier wandelen geeft je het gevoel dat je in het geraamte van een voorhistorisch monster zit.



Tallose details om bij stil te staan.

Inspirerend mag je het station van Bergen zeker noemen. Vele details eisen de aandacht op van al wie een beetje oog heeft voor architectuur of fotografie, of voor beiden.

Van wanden of plafonds is geen sprake, alle barrières vloeien organisch in elkaar over, in een samenspel van schuine, gebogen en organische lijnen.

Het geraamte is in het midden bekroond met een lichtstraat die gedragen lijkt door een fraai vormgegeven kam met tientallen houten tanden. De kam lijkt het gebouw een ruggengraat te geven.

De liften naar de perrons lijken uit een futuristische film of uit een James Bond parodie te komen. In ronde, glazen stollen zijn de liftcapsules en de technische leidingen duidelijk zichtbaar.



De onderzijde van de centrale passerelle

De ontwerpers tonen in dit station ook aandacht voor de minder mobiele treingebruiker. Voor het station, met dus 5 perrons, zijn niet minder dan 12 liften voorzien. Ook is elk perron toegankelijk via twee roltrappen. Dat is handig, als er al eens een lift of roltrap defect is.

Ook goed nieuws is de podotactiele geleiding voor slechtzienden.



Gegevens station Bergen

Bouw eerste stationsgebouw; 1841,

Aantal sporen; 7,

Aantal reizigers; van 2.760 (zondag) tot 8.923 (weekdag).

Bouwtermijn; architectuurwedstrijd in 2006, opening in 2024-2025.

Geschat budget; aanvankelijk 44,77 miljoen euro, nu geschat op 480 miljoen.

Architect; Santiago Calatrava

Het station van Mechelen, in aanbouw

Ook de stationsvernieuwing van Mechelen staat al enkele jaren op de planning en in de stijgers. Mechelen is met bijna 20.000 reizigers per weekdag een belangrijk spoorknooppunt.

Het voorbije decennium werd de stationsomgeving al flink onder handen genomen, bijkomende sporen werden aangelegd, het hele fiets- en voetgangersverkeer werd herdacht en een ondergrondse parking opende in de zomer van 2018.

Het oude stationsgebouw uit 1959 werd afgebroken in 2021, sindsdien wordt gewerkt aan een nieuw station en nieuwe perronoverkapping.

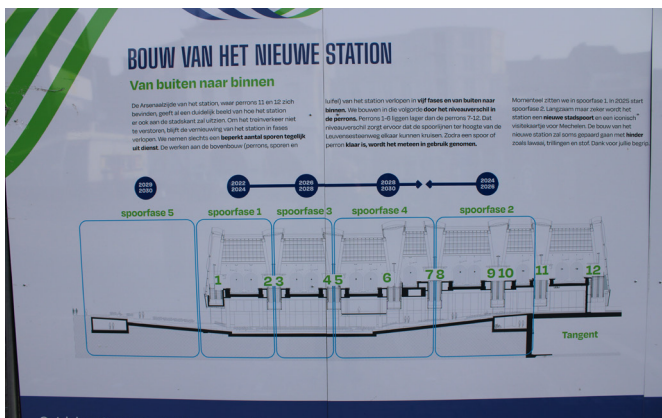


Zicht op de Arsenaalzijde

Gezien de noodzaak om het station in dienst te houden, is het project opgesplitst in vier opeenvolgende fasen. Elke fase zal ongeveer twee jaar in beslag nemen. Te verwachten is dat het hele station tegen 2028 klaar zal zijn. Sinds eind 2024 heeft het station van Mechelen opnieuw twee gevels. We spreken niet langer van een voor- en achterkant, want in het nieuwe ontwerp zijn de stads- en Arsenaalzijde allebei evenwaardig.

De huidige toestand weerspiegelt het plan om het nieuwe station van buiten naar binnen te bouwen.

Nu de beide gevels en de overkappingen voor de buitenste sporen zijn afgewerkt, worden in een volgende fase de sporen 3 en 4 overkapt (spoorfase 3), tenslotte worden ook de sporen 5, 6 en 7 overkapt (spoorfase 4).



Deze tekening maakt de verschillende spoorfasen duidelijk

Gebogen perronoverkapping geïnspireerd door historische bruggen.

De ontwerpers (Salvatore Bono, nu bij BOVA Architects en Brent Turchak, van Eurostation) lieten zich inspireren door de Vierendeelbruggen over het kanaal Leuven-Dijle. De overkapping van de perrons, een golvende luifel (tot 16 meter hoog,) maakt dezelfde golvende beweging als de bruggen.

De drie golven van de overkapping ontstaan doordat drie boogstukken steunen op vier rijen voetstukken (V-vormige boogdelen) met broekstukken (vormen samen met voetstuk een driehoek).



De Vierendeelbruggen, deels achter de nieuwe spoorbrug

Doordat de wanden helemaal en het dak deels zijn ingevuld met doorzichtige grote glaspartijen en duurzame, transparante kussens uit kunststof (ETFE) oog het hele station licht en transparant.



Zicht op het station vanaf de Postzegellaan, kant Koning Albertplein

Enkele historische elementen uit het oude station zijn bewaard en zullen worden geïntegreerd in het nieuwe stationsgebouw. Het belangrijkste hiervan is de grote mozaïek die de volledige wand van de vroegere lokettenzaal en het stationscafetaria innam. Het ontwerp is van de kunstenaar Robert (Berten) Coolens en refereert zowel naar de spoorwegen, de industrie, de land- en tuinbouw als naar de stad Mechelen.

Gegevens station Mechelen

Bouw eerste stationsgebouw; 1835,

Aantal perrons; 12,

Aantal reizigers; 6.730 (zondag) tot 19.957 (weekdag).

Bouwtermijn; start ontwerp in 2008, sloop oud station gestart in 2021, einde werken stationsomgeving gepland in 2030. Vermoedelijk zal het stationsgebouw klaar zijn in 2028.

Geschat budget; raming van 101 miljoen voor het stationsgebouw; ook melding van 420 miljoen voor de hele omgeving.

Architect; Salvatore Bono en Brent Turchak.

Of komt het laatste Paleis van de ijzeren weg in Ottignies?

Een andere stationsomgeving waar de werken nu nog volop aan de gang zijn, maar waar het stationsgebouw (uit 1996) momenteel nog overeind staat is deze van Ottignies. Geen enkel Waals station verwerkt meer reizigers, ook de stations van Luik en Namen niet. Het hoge aantal reizigers voor een gemeente met slechts 31.000 inwoners is te verklaren door de aanwezigheid van de universiteitscampus in het nabijgelegen Louvain-la-Neuve en de goede verbindingen naar Brussel, Namen, Leuven en Charleroi.

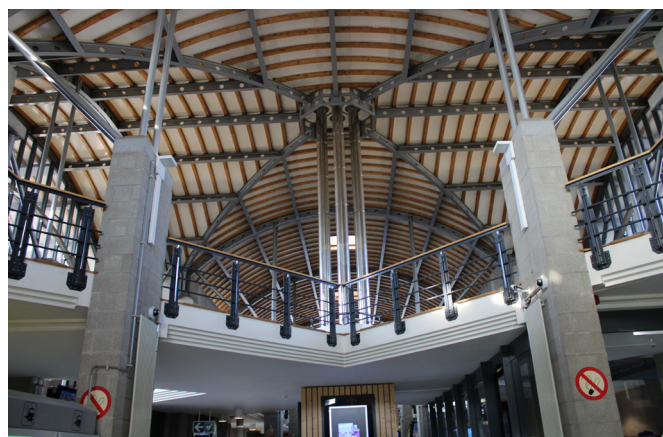
Het postmoderne station verdwijnt

Binnenkort wordt het huidige stationsgebouw, in gebruik genomen in 2000, gesloopt.



Dit station is een mooi voorbeeld van postmodernisme. Christian Bourgeois was de architect. Het station werd wel eens vergeleken met een tegelmagazijn of een badkamerwinkel. Het postmodernisme, een architectuurstroming die tijdens de jaren 1980 zijn hoogtepunt kende, heeft nu eenmaal hevige voor- en tegenstanders.

Hoewel het stationsgebouw zelf vrij recent is, zijn de perrons en toegang tot de perrons in het station verouderd en bieden ze veel te weinig comfort. De omgeving is ook ongeschikt voor de functie van intermodaal station.



Het nieuwe wigstation

Sinds begin 2024 is er een bouwvergunning voor een nieuw station in Ottignies dat door zijn golvende perronoverkapping wat doet denken aan het nieuwe Mechelse station. Alle diensten van het station zullen echter worden voorzien in een centraal bouwwerk.

Dit wigstation staat immers centraal op een Y-splitsing van de sporen, die bovengronds, door twee passerelles, worden verbonden. De twee passerelles naar de perrons, worden haaks op het stationsgebouw en de perronoverkapping geplaatst.

Hoewel dit station minder grootschalig is dan de hierboven beschreven stations, is er in de (Franstalige) pers heel wat te doen om de steeds verder olopende kostprijsramingen voor dit station.

De vrees is er dat ook dit station een voorbeeld van verregaande budgetoverschrijding zou kunnen worden.

Gegevens station Ottignies

Bouw eerste stationsgebouw; 1855,

Aantal perrons; 10 sporen, 6 perrons,

Aantal reizigers; van 8.641 (zondag) tot 18.377 (weekdag).

Bouwtermijn; plannen aangekondigd in 2021, ingebruikname voorzien voor eind 2026.

Geschat budget; in 2021 nog geraamd op 83,3 miljoen; ondertussen bijgesteld naar 135 miljoen (of zelfs 200 miljoen voor de stationsomgeving).