

Station Genk

Eerste station: 1874-1941

Tweede station: 1979-

Architect: Jacques Devincke (1944-2010)

Telegrafische code: FKG

Lijnen: (21A), 21D



Ingang van het station Genk (Ref. Z03632a)

Eerste station Genk (1874-1941)



Postkaart van het eerste station Genk, collectie Paul pastiels (Ref. Z01653A)

De spoorweg werd in 1874 in gebruik genomen maar de concessie zelf werd pas vanaf 1879 door de nieuw opgerichte maatschappij *Société anonyme du chemin de fer de Maaseyck* uitgebaat. In 1912 nam de Staat de uitbating van de lijn over.

Van bij de opening van spoorlijn 21A (Hasselt – Maaseik) stopten de treinen in Genk. Het eerste station Genk werd op 3 maart 1874 in gebruik genomen. Op dat moment was Genk een klein dorp met maar 2000 inwoners.

Het stationsgebouw werd zeer sober uitgevoerd. Het had een centraal gedeelte met een verdieping onder een zadeldak. Aan dit middengedeelte werd langs beide zijden een lage vleugel aangebouwd. Het centrale gedeelte had drie travéeën. Alle muuropeningen hadden een cementboog. Een gelijkaardig stationsgebouw stond ook in As.

Door de ontdekking van steenkool in de Limburgse ondergrond werd in 1925 een lijn 21B aangelegd naar de koolmijnen van Eysden via Winterslag en Waterschei. Deze aftakking werd rond het station Genk aangelegd, waardoor het oorspronkelijke lijngedeelte van lijn 21A aan belang verloor, en in 1941 afgeschaft werd. Het eerste station Genk werd dan ook buiten dienst gesteld. De lijn werd door de Duitse bezetter in 1943 uitgebroken. Op de plaats van de originele lijn 21A werd in 1960 de Europaan aangelegd.



Op de bovenstaande kaart uit 1927 zien we de dubbelsporige lijn komende van Hasselt via Bockrijck die enkelsporig verder loopt naar Genk en Maeseik. We zien ook de aftakking via Winterslag en Waterschei-Zwartberg die aangelegd werd om de steenkoolmijnen te bedienen. (Detail van een netkaart, Spoorse Zolder)

Tweede station Genk (1979-)

Door de enorme bevolkingstoename in Genk werd in de jaren 1970 beslist om opnieuw een station te bouwen. Het nieuwe station bevond zich ongeveer 300 meter van het eerste verdwenen station. Hiervoor werd de nieuwe spoorlijn 21D in dienst gesteld, deze verbond Genk via Boksbergheide met spoorlijn 21A (Hasselt – Maaseik).



Op deze netkaart van 1985 zien we de nieuwe situatie waar dat de lijn 21A vanuit Hasselt aan de vertakking Boksbergheide afbuigt richting Winterslag en vanaf de vertakking Boksbergheide een nieuwe spoorlijn 21D tot Genk aangelegd werd. (Detail van een netkaart, Spoorse Zolder)

Het nieuwe station werd geopend op 26 mei 1979 waardoor de stad Genk na 40 jaar opnieuw bediend werd door het spoor.

Oorspronkelijk was het de bedoeling om spoorlijn 21D helemaal te verlengen tot Maastricht, maar hiervoor zouden vele dure onteigeningen nodig geweest zijn. Daarom is het tweede station Genk een kopstation met drie perronsporen. De wachtzaal en nutsvoorzieningen zijn op de begane grond terwijl de sporen daarboven liggen. Alle sporen zijn overdekt met een moderne overkapping. Het geheel wordt aangevuld met een ruime parking.



Motorstel 689 onder de moderne overkapping in Genk, Jacques Bazin, 4 juli 1979 (Ref. K05551)

Het stationsgebouw werd ontworpen door architect Jacques Devincke. Hij was een ingenieur-architect die zijn hele loopbaan bij de NMBS werkte en daar betrokken was bij het ontwerpen van verschillende stations. Genk was er één van. Verder heeft hij ook de stations van Eeklo, Ninove, Zele, Aalter, Zottegem, Morsel-Oude God, Boom, Bressoux en Tielt ontworpen. We vinden in het ontwerp van station Genk vooral de soberheid die in de jaren zeventig van toepassing was bij de bouw van nieuwe stations. De stijl was geïnspireerd door het Nederlandse station Tilburg.



De wachtzaal van het station Genk, 1989 (Ref. Z09421G)

Renovatie

In juni 2013 werd begonnen met een grondige renovatie van het perron en de overkapping. De perrons werden verhoogd, vernieuwd en opgefrist en boven de perrons kwamen grote lichtkoepels in het dak om meer daglicht binnen te laten vallen. Ook de onderdoorgang en de buitenzijde van het station werd grondig aangepakt.

Er was ooit een optie voorzien om het station op vier sporen te brengen. De ruimte en het perron hiervoor hebben sinds de opening van het station bestaan, maar dienden uiteindelijk alleen maar als toegang tot de onderdoorgang vanaf de parking achter het station. Bij de renovatiewerken werd de voorziene ruimte voor het vierde spoor opgevuld om te dienen als tijdelijk perron voor spoor 3. Geleidelijk aan werd duidelijk dat de ophoging permanent is en werd de optie op een vierde spoor definitief afgevoerd.

Paul Jacops
Januari 2026

Beknopte bibliografie

- Artikels :** Mei 1979: nieuwe stations, *Spoornieuws NMBS*, n° 2, 01-06-1979, p.5, BIB_K708663
- NELIS CH. Genk gaat omgeving station herinrichten, *Belang van Limburg (Het)*, 18-01-2008, BIB_J41987
- VAN GOETHEM J. Genk rechtstreeks, *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, nr 7, 01-07-1979, p.8-12, BIB_K568269
- Boeken :** DE BOTH, *Stationsarchitectuur in België. Deel 1. 1835-1914*. Turnhout: Brepols, 2002, 240 p. BIB-A24859
- DE BOTH, *Stationsarchitectuur in België. Deel II. 1914-2003*. Turnhout: Brepols, 2003, 207 p. BIB_A24919
- MARGANNE R. *Les gares belges en cul-de-sac aujourd'hui. Bastogne. Binche. Blankenberge. Couvin. Eeklo. Eupen. Genk. Hamont. Knokke. La Panne. louvain-la-Neuve. Ostende. Poperinge. Quiévrain. Renaix. Spa-Géronstère. Turnhout. Zeebruges*, 2018, 88 p., BIB_C701361
- Internet:** [Les gares belges d'autrefois. Station Genk I-II / La gare de Genk I-II. Guy Demeulder.](#)

Voor een grondiger zoekopdracht kunt u onze database raadplegen met de volgende trefwoorden:

Bibliotheekcatalogus: station Genk

Museumcollectie: station Genk