



## Opening van het station Luik-Guillemins

Luik, 16 september 2009. De NMBS-Holding, Infrabel en Euro-Liege-TGV wijden eind deze week het station van Luik-Guillemins in. Het gaat hierbij over een architecturaal juweeltje van de hand van de architect Santiago Calatrava. *"Dit station beantwoordt aan het lastenboek dat wij hadden opgesteld vooraleer we beroep deden op de architect", legt Vincent Bourlard, directeur-generaal Stations van de NMBS Holding uit. "Het maakt deel uit van de filosofie die wij nastreven voor elk van onze drie stations waar de hogesnelheidstrein aankomt: gebruikmaken van de meest vooruitstrevende technieken, de hoogste vorm van ingenieurskunde, om de hoge snelheid ten dienste te stellen van het binnenlandse net en van onze dagelijkse klanten, de treinreizigers." De inwijding van deze twee stations vormt het sluitstuk in de realisatie van de hoge snelheid in België, dat het eerste Europese land wordt dat beschikt over een hst-infrastructuur van grens tot grens.*

Sinds het bezoek van president Mitterand, met in zijn koffers het Noord-Europese hst-project, aan België werd een hele weg afgelegd. *"Tijdens de regering onder Pompidou had Frankrijk met de hogesnelheidstrein (hst) tussen Parijs en Lyon een daadwerkelijke maatschappelijke en technologische revolutie in gang gezet. De ontwikkeling van de hst had de krachtverhoudingen tussen de verschillende vervoersmodi grondig veranderd. Voor het eerst sinds het tijdperk van "koning auto" won de trein opnieuw aan marktaandeel."* Gesterkt door de resultaten die tussen Parijs en Lyon werden behaald wou Frankrijk haar technologie naar het Noorden exporteren.

Dit was meteen het begin voor een ware internationale (het verbinden van de Europese hoofdsteden Parijs, Londen, Amsterdam en Keulen met in het hart van dit netwerk Brussel) en nationale kroniek waarbij België keuzes heeft gemaakt die vandaag, 20 jaar later, vernuftig blijken te zijn. In België werd immers beslist dat de hst niet autonoom mocht bestaan op eigen sporen en in eigen stations. De hogesnelheidslijnen mochten niet zomaar door het platteland lopen, rechtstreeks tussen de Europese hoofdsteden waarbij stations zoals luchthavens in de rand van de stad zouden worden geplaatst. De hst moest de hoofdsteden verbinden in het hart van de stad met een hart voor de stad via Luik en Antwerpen. De hst lijnen moesten ten voordele komen van het binnenlandse netwerk, van de steden en van de pendelaars. In België mocht de hst er niet enkel zijn voor de zakenmensen, maar moest hij ten voordele zijn van iedereen. *"Dat komt vandaag tot uiting in de sporen die Infrabel gemoderniseerd heeft en nog steeds aan het moderniseren is, maar in het bijzonder in het station van Luik dat wij zullen inwijden"* stelt Vincent Bourlard.

### Station van de 21<sup>e</sup> eeuw

Het station van Luik streeft een driedelige ambitie na: het centrum vormen van de intermodale organisatie van de stad, de wijken met elkaar verbinden door de doorwaardbaarheid en, dankzij een rationalisering van de spoorwegtechniek, de hoge snelheid ten dienste stellen van het binnenlandse spoorwegnet om het comfort van de dagelijkse gebruiker te verbeteren.

In Luik moest het oude station van 1958 met de grond gelijk worden gemaakt. De denkoefening startte met de reële technische noodzaak om het sporencomplex van Luik-Guillemins te moderniseren. De sporen kruisten elkaar tegen iedere logica in, de perrons waren niet recht, de meest gebruikte sporen lagen achterin weggestopt in het station. De treinen reden van de ene wissel naar de andere, zigzaggend tussen de doodlopende sporen. Het afdalen van het hellend vlak gebeurde aan het tempo van een boemeltreintje. Aan die technische vereisten voegde Euro-Liège TGV, dochteronderneming van de NMBS-Holding, opgericht in 1993, nog een

aantal bijkomende eisen: de noodzakelijke intermodaliteit met de aansluiting met de nabijgelegen autosnelweg via de parking in de heuvel en met de andere vervoersmodi, evenals de openheid van het station naar zijn omgeving (de wijken Guillemins en Fragnée vooraan, Mandeville, Cointe en Observatoire aan de achtergevel). *"Pas toen we over dit gedetailleerd lastenboek beschikte, hebben we een internationale architectenwedstrijd uitgeschreven. Daaruit is de naam van Santiago Calatrava naar boven gekomen",* vertelt Vincent Bourlard.

Op een bepaald bepaald moment werd geopperd om het bestaande station uit 1958 van de architecten Charles Carlier, Hyacinthe Lhoest en Jules Mozin te moderniseren. Maar dat zou nooit aan de technische eisen kunnen voldoen. *"Om de snelheid bij het binnenrijden van het station te versnellen (van 70 naar 120 km/h) en om rechte perrons te verkrijgen voor meer comfort en veiligheid, moesten de lijnen worden gerecht. Bijgevolg moest het station 200 meter worden verplaatst richting Maas."* Spooringenieurs van de NMBS-Groep en architect Calatrava deden de rest, zonder dat het treinverkeer een enkele dag moest worden onderbroken. Men heeft nog nooit een voetbalstadium gebouwd ten/vijl er matches werden gespeeld. Maar men heeft hier een station kunnen zien verrijzen pal boven de treinen en de bedrijvigheid. Dat verklaart natuurlijk de langere uitvoeringstermijnen, maar het onderstreept ook de uitmuntendheid van de Belgische spoorwegingenieurs. Vandaag exporteren die trouwens hun knowhow naar de rest van de wereld.

Luik beschikt vandaag over een pronkstuk van eigentijdse architectuur, een juweel van Belgische blauwsteen, wit beton, glas en staal, een station met zuivere en luchtige vormen, wit en transparant. Een station dat uitnodigt tot reizen en tot ontmoetingen. *"Ze is ook een baken van de economische heropleving van de Luikse regio."*

#### **Stations voor honderd jaar**

De Belgische geschiedenis is nauw verbonden met die van de spoorwegen. Tussen Brussel en Mechelen werd in mei 1835 de eerste spoorlijn op het vasteland ingereden. In 2010 vierden we daar de 175ste verjaardag van. Enkele jaren voordien was John Cockerill al over dat nieuwe vervoermiddel aan het nadenken. De ateliers van Cockerill in Seraing zullen de eerste rails, rijtuigen en locomotieven van het Europese vasteland leveren. Nadien volgen de eerste stations, de ontwikkeling van de spoorwegen onder Leopold II, de bouw van stations als 'bakens', zoals Antwerpen-Centraal, tijdens de gouden tijd van de Belgische economie, toen hier verschillende wereldexpo's werden georganiseerd.

Het nieuwe station Luik-Guillemins beantwoordt aan de normen van de 21ste eeuw. En allicht nog meer, want stations - Antwerpen-Centraal is er het bewijs van - moeten vaak langer dan een eeuw meegaan. Op voorwaarde dat ze worden onderhouden, iets waarover de NMBS-Holding waakt. "Eerder dan de stations na een bepaalde tijd helemaal te renoveren, kunnen we beter jaarlijks investeren in het onderhoud en in het op peil houden van het technologische niveau van de infrastructuur," zegt Jannie Haek, Gedelegeerd Bestuurder van de NMBS-Holding. "Onze stations blijven niet alleen de mooiste, maar ook het meest bij de tijd."

#### *Perscontact:*

*Leen Uyterhoeven, woordvoester NMBS-Holding: 02/526.37.20 of 0478/23.41.73 of [leen.uyterhoeven@b-holding.be](mailto:leen.uyterhoeven@b-holding.be)*

## CURRICULUM

Jacques Voncke      Ingenieur-architect

---

Opleiding :            Rijksuniversiteit Gent 1971 - specialisatie stedenbouw  
Lid van de Orde van Architecten

Werk :

1971 - 1972            Ministerie Openbare Werken - Afdeling Stedenbouw en Ruimtelijke  
Ordening te Brussel

1972 - 1975            Projectleider-architect bij het studiebureau SARTU in Algiers in  
medewerking met het ingenieursbureau "Schindelholz en Deneriaz"  
te Genève.  
Ontwerpen van bruggen en publieke gebouwen

1975 - 1979            Ontwerper-architect bij het Amerikaanse studiebureau Mc Kee te  
Brussel.  
Ontwerpen van industriële plants voor internationale bedrijven zoals  
Shell, Hercules, Union Carbide, ...

1981 - 1995            Projectleider-architect bij Tractebel Engineering Vlaanderen in Gent,  
waarna Bestuurder directeur en architect bij Groep Varendonck in  
Gent.  
Ontwerpen van kantorencomplexen, tramstations, distributiecentra,  
micro-elektronica eenheden voor nationale en multinationale  
bedrijven zoals Atlas Copco, Alcatel, SKF, Barco, Electrabel, De Lijn,  
...

1995 - heden            Medeoprichter en bestuurder van een multidisciplinair  
architectenbureau Signum in Gent.  
Ontwerpen van kantoren, labo's, publieke gebouwen ...

1997 - heden            Zelfstandige medewerker bij Eurostation nv.  
Ontwerpen van kantoorgebouwen, logistieke gebouwen, stations en  
omgevingen (Schaarbeek, Antwerpen Centraal, Gent Sint-Pieters, ....)

---

Contact

*j.voncke@telenet.be*  
*esb003@eurostation.be*



## Opening station Luik-Guillemins

Het station van Luik, van de hand van architect Santiago Calatrava, wordt vrijdag opgeleverd aan het publiek

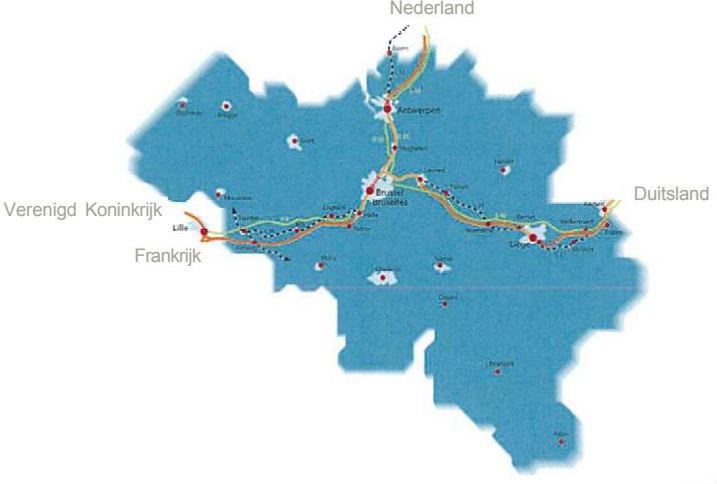
September 2009



<D HOLDING

## Opening station Luik-Guillemins

Het hogesnelheidsnet in België van grens tot grens



Nederland

Duitsland

Verenigd Koninkrijk


Frankrijk

Antwerpen

Brussel

Liège

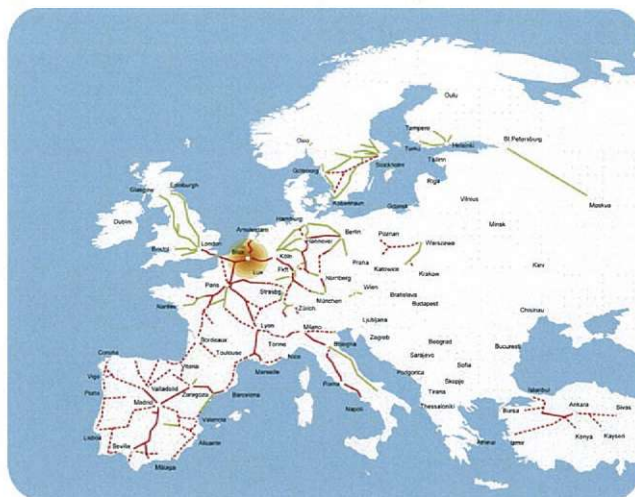
2



<D HOLDING

## Opening station Luik-Guillemins

België ligt in het hart van het Europese hogesnelheidsnet



3



## Opening station Luik-Guillemins

Lastenboek voor het nieuwe station:

1. Onthaal van de hoge snelheidstrein/  
link met het binnenlandse net
2. Intermodaliteit
3. Doorwaadbaarheid
4. Moderniteit
5. Baken van heropleving van Luik



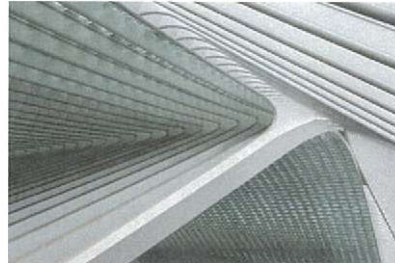
4



## Opening station Luik-Guillemins

### 1. Onthaal van de hoge snelheidstrein/link met het binnenlandse net

- Optimalisering van het verkeer naar Luik
- Nieuw sporencomplex in het station met minder kruisingen
- Rechte perrons
- Nieuw seinhuis
- Hogesnelheidslijn naar Leuven en Aken



De investeringen in de hoge snelheid komen ten goede aan het binnenlandse net

5



## Opening station Luik-Guillemins

### 2. Intermodaliteit

- Verbinding met de autosnelweg
- Parking met 800 plaatsen in de heuvel van Cointe
- ! Rechtstreeks van de parking op de perrons
- ∴ Vlotte overstap op het openbaar vervoer
  - Bus
  - Taxi's
- Langzaam verkeer bevoordeeld
  - voetgangers (perrons tot de 'rue des Guillemins')
  - 1 Fietsen / overdekte parkings



De investeringen in het station komen ten goede aan alle gebruikers

6



## Opening station Luik-Guillemins

### 3. Doorwaadbaarheid

- Vroeger: het station van 1958 had enkel een voorkant met 3 ingangen kant Guillemins
- Nu: het station van 2009 geeft toegang tot de wijken Guillemins, Fragnée, Mandeville, Cointe, Observatoire, plan Incliné



De investeringen in het station komen ten goede aan de inwoners van de stad

7



## Opening station Luik-Guillemins

### 4. Moderniteit

- De belangrijkste spoorverbindingen komen aan op de sporen aan de voorkant van het station
- Eenvoud van toegang (loopbruggen, terrassen, rolpaden, roltrappen,...)
- Helderheid
- Toegankelijkheid personen met beperkte mobiliteit
- Commercieel en dienstenaanbod
- Culturele ontmoetingsplaats



De investeringen in het station komen ten goede aan alle gebruikers

8



## Opening station Luik-Guillemins

### 5. Baken van de heropleving van Luik

- Uitstalraam voor Luik dankzij de gebruikte technologie (opduwing,...)
- Uitstalraam voor Luik dankzij kwalitatieve architectuur
- Uitstalraam voor Luik dankzij zijn tentoonstellingsruimte voor kunstwerken
- Uitstalraam voor lokale materialen (Belgische blauwe steen)
- Toeristische impact



→ De investeringen in het station komen ten goede aan de stad, de regio, de Euregio en het land

9



Gare de Luik-Guillemins

SPECTACLE GRATUIT

→ LE 18 SEPTEMBRE  
CETTE GARE  
EST POUR VOUS !

franço DRACONE

JOURNÉES PORTES OUVERTES  
les 19 et 20 septembre de 10h à 18h

laCsiptij

VivaCité

LaMeuse

frabrcj

HOLDING

10