

Project

TEKST: Patricia van der Beek

BEEELD: AGC Flat Glass
Nederland



*Station Luik-Guillemins
vleit zich tegen de heuvel
van Cointe aan. Calatrava
benutte de hoogteverschil-
len op weergaloze wijze*

DYNAMIEK EN COMFORT

ROYAAL DE RUIMTE VOOR GROTE PASSAGIERSSTROMEN, KAARSRECHTE PERRONS EN EEN LUXE, COMFORTABELE REIZIGERSOMGEVING. DE TGV-TREINEN STELLEN HOGE EISEN AAN DE STATIONS DIE DE SUPERSNELLE TREINEN AANDOEN. EEN VAN DE TGV-STATIONS IS LUIK-GUILLEMINS, GELEGEN OP DE LIJN BRUSSEL-KEULEN. IN 1994 BESLOTEN SNCB HOLDING, INFRABEL EN EURO LIÈGE TGV TOT EEN METAMORFOSE VAN HET BESTAANDE STATION, DAT FLINK VEROUDERD WAS. DE LAT LAG HOOG. EN NIET ALLEEN WAT FUNCTIONALITEIT BETREFT. MET HET STATION WILDE LUIK-GUILLEMINS ZICH IN ÉÉN KLAP MANIFESTEREN ALS ÉÉN VAN DE BELANGRIJKSTE KNOOPPUNTEN IN HET EUROPESE SPOORWEGNET.



ONDER EEN WELVEND DAK VAN GLAS

People and Facts

Opdrachtgever | SNCB Holding, Infrabel, Euro Liège TGV

Ontwerp | Santiago Calatrava Architects, Valencia/Zürich

Metalen draagstructuur | EMESA (Spanje)

Gevelbouw | BELGO METAL (lufels);

SM PORTAL-LAUBEUF (Glasvlak); AGC (glas)

Project

TEKST: Patricia van der Beek

BEELD: AGC Flat Glass
Nederland

De beste architecten werden uitgedaagd om van het oude stationsgebouw een architectonisch hoogstandje te maken. Het waren de kunstzinnige ideeën van Santiago Calatrava die de opdrachtgever het meest wisten te bekoren. Niet zo vreemd als je bedenkt dat deze Spaanse toparchitect ook al tekende voor beeldbepalende ontwerpen als de telecommunicatietoren van Montjuich (Barcelona), de Alamillo Brug in Sevilla en het Milwaukee Art Museum in de USA. Maar misschien belangrijker ook de ontwerpen van aansprekende stations in steden als Zürich-Stadelhofen, Lyon-Saint-Exupéry en Lissabon staan op zijn naam. Daarvan is het station in Lyon een van de belangrijkste TGV-stations van Europa.

EEN ECHTE CALATRAVA

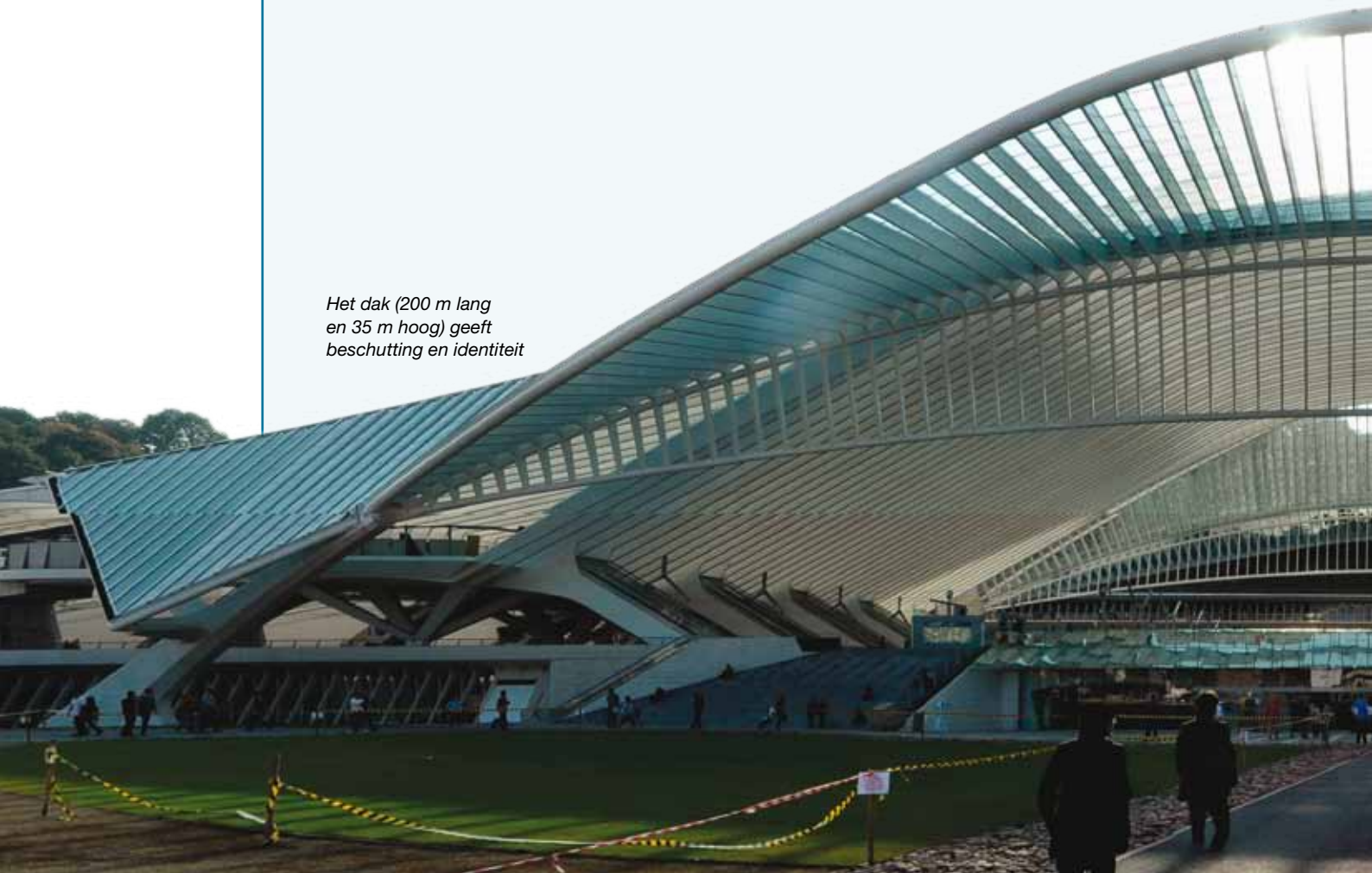
Met zijn gewelfde overkapping van metaal en glas en zijn extravagante uiterlijk mag station Luik-Guillemins zich een echte Calatrava noemen. Inspiratie voor zijn ontwerp haalde de architect uit de 'zachte' contouren van het Belgische landschap. Door de glooiende lijnen van de nabijge-

legen heuvel van Cointe op een elegante manier in de ruim 400 meter lange kap te verwerken, wist hij het station op natuurlijke wijze met de omgeving te versmelten. De stalen draagconstructie, die tot over de perrons reikt, rust op een basis van wit beton en is bekleed met een aluminium frame dat het gelaagd veiligheidsglas in zich opneemt. De zijgevels liet Calatrava weg. De monumentale glazen koepel van liefst 33.000 m² neemt de rol van façade op zich. Met zo'n blikvanger heb je geen gevels meer nodig.

TRANSPARENT VERBINDINGSPUNT

Calatrava maakte van het TGV-station in meerdere opzichten een transparant verbindingspunt. Terwijl het futuristische gebouw door zijn tweezijdige openheid beide stadsdelen zichtbaar houdt, profileert het zich als een aanzienlijk interstedelijk knooppunt binnen het Europese high speed treinverkeer. Transparantie en comfort zijn overal in het station terug te vinden. Het ontwerp is erop gericht om van buiten te zien wat er in het station plaatsvindt, maar óók om van binnenin het

Het dak (200 m lang en 35 m hoog) geeft beschutting en identiteit



gebouw tot ver in de stad Luik te kunnen kijken. Aan dit laatste perspectief wordt in de hedendaagse architectuur een steeds belangrijkere rol toegekend. Een ontwikkeling die alles te maken heeft met de beleving van de eindgebruiker in relatie tot de omgeving en het daglicht. Of zoals de Amerikaanse onderzoeker Waldram stelt: 'There is no architecture without light'. Hij doelt op de ervaring dat een gebouw pas echt tot leven komt wanneer de architectuur verenigd wordt met het omringende daglicht.

DYNAMISCH, VEILIG EN DUURZAAM

De bijzondere vorm van de constructie en de grote hoeveelheid binnenkomend daglicht zorgen samen voor schitterende en steeds wisselende licht- en schaduw-effecten in het stationsgebouw en op de perrons. Nergens is een donker hoekje te bekennen, hetgeen de oriëntatie en veiligheidsbeleving van de reiziger ten goede komt. De uitgebreide aandacht voor daglicht heeft ook een duurzame reden. Mady Vekens van Portal, het bedrijf dat het aluminium frame en de glasplaten plaatste,

geeft uitleg: 'Hoe meer daglicht er binnenkomt, des te minder kunstmatige verlichting er nodig is. En dat levert een flinke energiebesparing op.' De reiziger plukt daar de vruchten van, want natuurlijk licht is gezonder én prettiger dan kunstmatig licht. Het bevat een breder kleurenspectrum en heeft een veel hogere intensiteit.

TRANSPARANTE SAMENWERKING

Voor de glazen façade maakte Portal gebruik van Stratobel isolerende veiligheidsbeglazing van AGC Flat Glass. Een kwalitatief hoogwaardige, groenkleurige glassoort die veel licht doorlaat. Verrassend genoeg voorkomt dit glas tevens dat de reiziger aan té veel daglicht wordt blootgesteld. Vekens: 'De golvingen in de overkapping zorgen ervoor dat een deel van het inkomende daglicht op een natuurlijke manier weerkaatst wordt.' Voor het bereiken van zulke architectonische en technische hoogstandjes moesten de architect en de uitvoerende partijen regelmatig met elkaar om de tafel. Een transparante samenwerking die transparante vruchten heeft afgeworpen.

