

## Nieuwe perronoverkapping voor het station van Leuven

Vanaf april start de bouw van de nieuwe perronoverkapping voor het station van Leuven. Het ontwerp van het architectenbureau *Samyn and Partners* zal niet alleen zorgen voor een hedendaags onthaal van de reizigers in het station. De overkapping die bestaat uit zestien schalen wordt op zulke fraaie wijze over de perrons en sporen gedrapeerd, dat ze aan het station een bijzondere uitstraling zal geven. Tegen eind november 2002 verrijst de overkapping boven de perrons 1 tot 5. Eind 2005 is de tweede fase klaar. Dit project vergt 15 miljoen euro. Bijkomende onthaalinfrastructuur zoals liften en een nieuwe voetgangersbrug kost 10 miljoen euro.

De reizigers kunnen in de wachtzaal op een fototentoonstelling zien hoe de Leuvense perronoverkapping er vroeger uitzag en wat de toekomst biedt.

### Lakens in de wind

Zo omschreef de jury van de architectuurwedstrijd voor de perronoverkapping lyrisch het ontwerp van *Samyn and Partners*.

De overkapping bestaat uit 16 langwerpige schalen die over de perrons en sporen worden gedrapeerd. Dankzij de voorgeprofileerde schalen wordt de overspanning in modules opgedeeld waarbinnen het geluid wordt tegengehouden. Ook de geperforeerde dakstructuur draagt er toe bij dat het geluid voor een stuk wordt geabsorbeerd.

Boven de perrons, tussen de dakschalen, zitten lichtspeten uit glas die rusten op stalen dragers. Kleinere luifels van weerspiegelend glas zullen zorgen voor de weerkaatsing van dat licht naar de gewelven.

De overkapping van 182 meter lang en 63 meter breed steunt op 122 palen die 9000 m<sup>2</sup> dakschalen dragen. Deze constructie vergt 700 ton staal en 4200 m<sup>2</sup> glas.

Het aannemersbedrijf Van Laere en Anmeco uit Zwijndrecht zorgt voor de uitvoering van dit project.

De bouw van de overkapping gaat samen met de aanleg van een nieuwe voetbrug over de sporen. Samen met de onderdoorgang en een fietsbrug ter hoogte van het Provincieplein ontstaan in de stationsomgeving drie verbindingen voor de zachte weggebruiker tussen het stadskern en Kessel-Lo.

Vanop de nieuwe voetbrug worden liften aangebracht, zodat reizigers met beperkte mobiliteit vlot de perrons kunnen bereiken. Het station van Leuven wordt voor deze reizigers volledig toegankelijk gemaakt. Zo worden bij de nieuwe perronbekleding 8300 meter blindengeleidetegels gelegd. Nieuwe verlichting, treinaankondigingssystemen, schuil- en zitplaatsen vervolledigen het onthaal op de perrons.

## Timing

In de loop van april 2002 start op de perrons de montage van het staaiskelet voor de overkapping van de perrons 1 tot en met 4/5. Dit zou tegen het bouwverlof van 2002 moeten gerealiseerd zijn, waarna tot eind september 2002 wordt gewerkt aan de eigenlijke dakstructuur. Intussen wordt ook reeds gestart met de bouw van de nieuwe voetgangersbrug over de sporen met panoramische liften naar de perrons.

De perrons 1 tot 4 zullen tegen eind april 2003 volledig zijn heraangelegd met aandacht voor blinden en slechtzienden en een verwarmde schuilgelegenheid centraal op elk perron. Ook de nieuwe verlichting, omroepinstallatie, zitbanken, beeldschermen en aankondigingsborden zullen dan aanwezig zijn. Net zoals de nieuwe sporen en bovenleiding.

In 2004 start de tweede fase van de bouw van de nieuwe perronoverkapping. Vanuit de bedding van de sporen 7 en 8 wordt het resterende deel van de overkapping gebouwd boven de sporen 5 tot 9. De perrons van sporen A, B, C en D krijgen een eigen schuilgelegenheid. De totale afwerking is voorzien eind 2005.

## Voorlopige fietsenstalling langsheen Tiense Vest

Aan de voorkant van het station wordt op het aangevulde terrein langsheen de Tiense Vest een voorlopige fietsenstalling ingericht. Het terrein zal eerst worden verhard, daarna worden er drieduizend diefstalveilige fietsenrekken geplaatst. Er zal eveneens plaats zijn voor een honderdtal brom- en motorfietsen.

Wanneer deze stalling in gebruik is genomen, wordt de overdekte fietsenstalling afgebroken en wordt het ganse perceel tussen het seinhuis en het Provinciehuis verder vrijgemaakt.

## Vervoersknooppunt

Samen met de modernisering van de spoorlijnen investeert de NMBS ook volop in de vernieuwing van de stationsomgevingen en stations. Het station van Leuven wordt uitgebouwd tot een echt vervoersknooppunt waar de verschillende vervoersmodaliteiten goed op elkaar zijn afgestemd. Door meer en beter openbaar vervoer aan te bieden, draagt de NMBS haar steentje bij tot het oplossen van het mobiliteitsprobleem.

## Geschiedenis van het Leuvens station

Het station van Leuven zoals we dat vandaag kennen, heeft uiteraard niet altijd bestaan. Vroeger konden de Leuvense treinreizigers hun treinkaartjes kopen in een houten loods.

Het eerste echte Leuvense station uit steen verrees rond 1843. Het was een sober, functioneel gebouw, opgetrokken in de eenvoudige neoclassicistische stijl van alle nieuwe gebouwen in de stad. In de centrale lokettenzaal lagen de wachtzalen voor eerste-, tweede- en derde klassereizigers. Daarnaast bevonden zich een aantal dienstruimten.

Het huidige stationsgebouw kwam er in 1879 en werd ontworpen door ingenieur-architect Henri Fouquet. Het gebouw gaf het stationsplein een veel monumentaler uitzicht dan voorheen. De planschikking en de gevelopbouw waren een stuk grootschaliger dan het vorige, kleinere station.

Van 1879 tot 1952 beschikte het station van Leuven over een grote perronoverkapping in metaal en glas. Met dit soort overkappingen konden ingenieurs in de 19de eeuw hun technisch vernuft bewijzen. Tijdens de tweede wereldoorlog werd de overkapping echter door bommen vernield. Ook de constructie zelf was zwaar beschadigd. In 1952 werd de perronoverkapping dan maar afgebroken.

In de wachtzaal staat een fototentoonstelling over de vroegere en nieuwe perronoverkapping. De reizigers krijgen ook een beeld van de moderniseringswerken van de sporen tussen Brussel-Leuven.

### **Architecten wedstrijd bepaalde toekomstig uitzicht station Leuven**

Het ontwerpen van de perronoverkapping van een belangrijk station als dit van Leuven vergt een grote dosis talent en deskundigheid. Daarom besloten de stad Leuven en de NMBS in 1999 een architectuurwedstrijd uit te schrijven. Achttien teams schreven zich hiervoor in en uiteindelijk stelden zes geselecteerde deelnemers hun ontwerp voor.

Bij hun beoordeling hanteerden de juryleden drie criteria. In de eerste plaats werd de architecturale kwaliteit beoordeeld. Dit gebeurde op basis van de functionaliteit, de belevings- of vormkwaliteit, de toekomstwaarde. De perronoverkapping moet ook na jaren blijven boeien.

Veel belang werd ook gehecht aan de omgevingswaarde. Het bestek zegt hierover: "Iedere constructie staat ergens, op een plek. Het wordt ingeplant in een natuurlijk of kunstmatig milieu, in een buurt. Goede architectuur hoort met de omgeving rekening te houden."

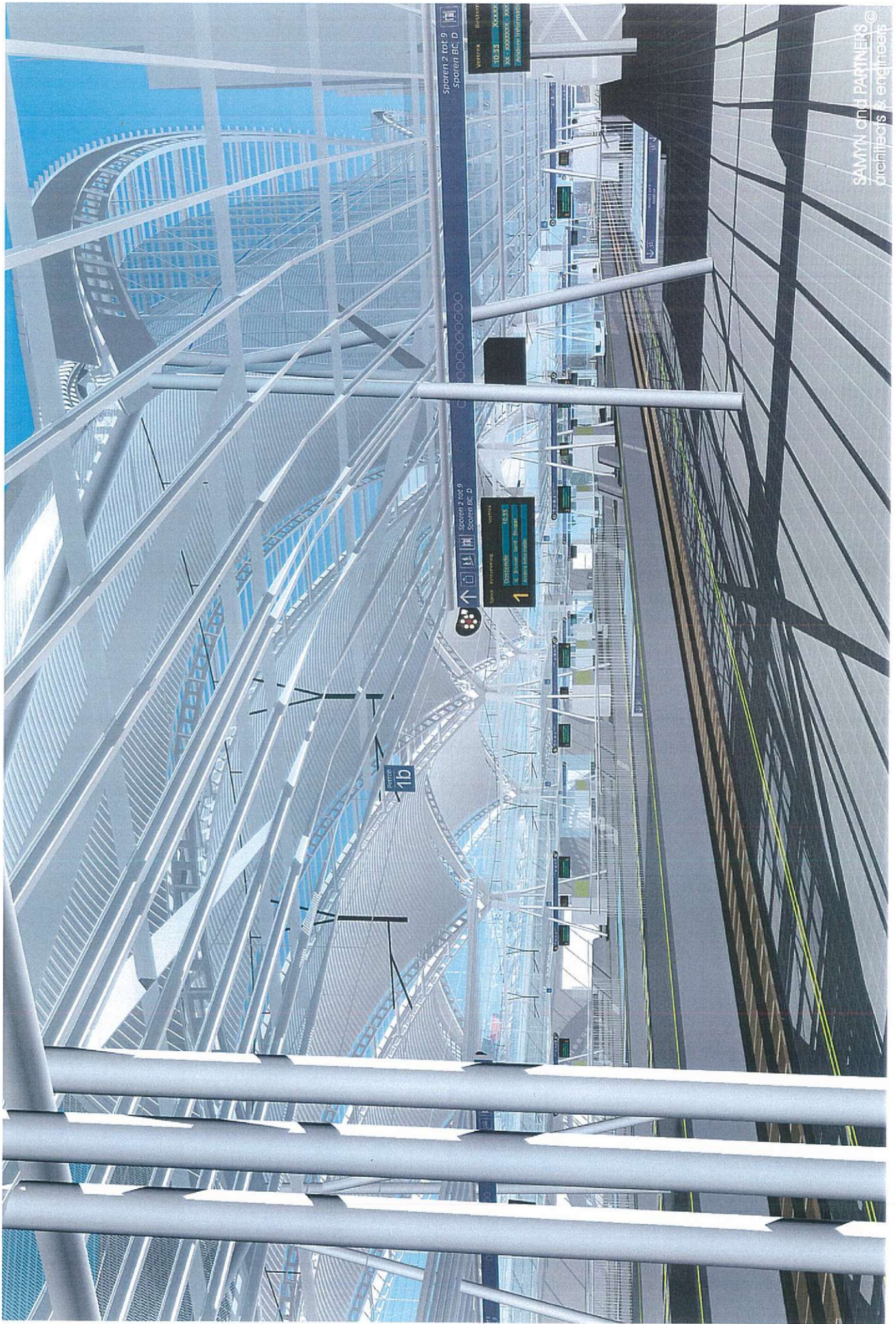
Een constructie kan zich onopvallend in zijn omgeving inpassen of het kan er bewust mee contrasteren. Alles is afhankelijk van de plek, van de architecturale kwaliteiten van de constructie en de relatie daartussen. Omgevingswaarde als kwaliteitscriterium betekent dus geenszins slaafs inpassen in de bestaande bebouwing in de omgeving.

De twee andere criteria waren de verhouding prijs/kwaliteit van het ontwerp en de uitvoeringswijzen.

Uiteindelijk kwam het ontwerp van Samyn and Partners als beste uit de bus. Zij trachten een visie met een doorgedreven toepassing van eenvoudige materialen te combineren. Op die manier wordt de techniek zowel ten dienste van de vormelijke kwaliteit, het economisch rendement als het duurzaam bouwen aangewend. Ze besteden in hun ontwerpen stevast veel aandacht aan de creatie van een verblijfsruimte waar een aangenaam klimaat heerst.

Als referenties kunnen zij de bouw van het brandweerstation in het Nederlandse Houte, het metrostation Erasmus in Brussel en de inkomhal van de vernieuwde Heizelpaleizen in Brussel voorleggen.





Sporen 2 tot 9  
Sporen BC D

Sporen 2 tot 9  
Sporen BC D

115