

Nieuwe IR-verbinding Leuven - Antwerpen

Leuven is één van de belangrijkste stations in Vlaanderen, waar het enkel Gent-Sint-Pieters en Antwerpen-Centraal moet laten voorgaan. Dagelijks stappen in de provinciehoofdstad Leuven duizenden mensen op de trein. Leuven is echter meer dan een pendelstation. Het is zelf een grote aantrekkingspool: het is de oudste universiteitsstad van ons land en een centrum van tewerkstelling, handel, diensten en cultuur. De aantrekkingskracht van de stad Leuven groeit nog.

Vandaar dat Leuven met praktisch elke belangrijke Vlaamse stad een vlotte verbinding heeft. Vanaf vandaag is er ook een nieuwe, rechtstreekse IR-verbinding tussen Leuven en Antwerpen. Een belangrijke nieuwigheid voor beide provinciehoofdsteden.

De verbinding Leuven - Antwerpen is een onderdeel van het nieuwe IC/IR 98-plan. Met het IC/IR 98-plan wordt het globaal aanbod met 8 % verhoogd. Daarmee spelen we beter in op de wensen van onze klanten. De rechtstreekse verbinding Leuven - Antwerpen is niet de enige nieuwigheid voor Leuven. Ook de frequentie vanuit Leuven naar Brussel verdubbelt van 2 naar 4 klokvaste, rechtstreekse treinen per uur. Ook het aanbod in de regio rond Leuven verbetert aanzienlijk.

De werken aan het station en de omgeving ervan gaan ondertussen verder. Het station zelf is zo goed als gerestaureerd. Nu wordt de omgeving aangepakt. Er komt een tunnel, een ondergrondse parking, de onderdoorgang wordt verbreed en het Martelarenplein wordt gebruiksvriendelijker voor de gebruikers van het openbaar vervoer en de zwakke weggebruikers.

De werken voor de aanleg van de hogesnelheidslijn voorbij Leuven en de aanpassing van de spoorlijn Leuven - Brussel zijn eveneens van start gegaan. Dankzij die werken kunnen we in de toekomst meer treinen inleggen tussen Leuven en Brussel.

Het nieuwe treinaanbod IC/IR 98

Vanaf vandaag 24 mei 1998 rijden de treinen volgens IC/IR 98. Om beter tegemoet te komen aan de verwachtingen van de reizigers werd het bestaande treinaanbod grondig gewijzigd en is praktisch aan de hele dienstregeling gesleuteld. Voor heel wat treinen zijn de vertrektijden veranderd, op ettelijke verbindingen is de frequentie verhoogd, het aantal stations dat rechtstreeks verbonden is met Brussel is verhoogd met 54, ... Globaal is het aanbod met 8 % gegroeid.

Het nieuwe InterCity/InterRegio 98-aanbod brengt verandering in de reisweg van een groot aantal verbindingen. De verdeling in InterCity- (IC-), InterRegio- (IR-), lokale (L-) en piekurtreinen (P-treinen) blijft evenwel zoals vroeger. Er wordt geen enkel station gesloten, geen enkele lijn opgeheven. Door de gewijzigde dienstregelingen moeten vele reizigers hun (dagelijkse) gewoonten aanpassen. En dat zal even wennen worden.

De dienstregeling is op heel wat vlakken vernieuwd. Naast de al bestaande verbindingen, pakt de NMBS uit met een aantal nieuwe. Er zijn meer rechtstreekse verbindingen, een hogere frequentie waar nodig, betere aansluitingen... en waar mogelijk kortere reistijden.

De krachtlijnen van het nieuwe plan zijn de volgende:

- meer rechtstreekse en frequente verbindingen met Brussel;
- hogere frequentie op sommige verbindingen;
- rechtstreekse treinen naar de luchthaven vanuit verschillende delen van ons land;
- een betere aansluiting met de hogesnelheidstreinen;
- een betere verbinding met Rijsel.

Tegelijkertijd werkt de NMBS ook verder om het comfort van de treinen en stations te optimaliseren. Gloednieuwe of volledig gemoderniseerde treinstellen met een hoog comfortniveau doen geleidelijk hun intrede op het spoorwegnet. Ook het onthaal en de informatie blijft een aandachtspunt, met klantgerichte investeringen in de stations, aan het loket, op de treinen (omroepinstallaties, aanwijsborden, ...). Tussen 1996 en 2005

besteedt de NMBS maar liefst 370 miljard frank om de spoorwegen te moderniseren en te herstructureren. Het nieuwe IC/IR-plan houdt ook rekening met de diverse, uitvoerige werken op het spoorwegnet in het kader van STAR 21 en het hst-project.

De belangrijkste doelstelling van het IC/IR 98-plan is het treingebruik bevorderen en zo een milieuvriendelijk antwoord bieden op het mobiliteitsprobleem. De vraag naar vervoer is de voorbije jaren schrikbarend gestegen en het aantal verplaatsingen - zowel voor werk als voor vrije tijd - zal blijven toenemen: met 35% tegen het jaar 2020.

Wat betekent IC/IR 98 voor Leuven?

Het nieuwe IC/IR-plan biedt belangrijke voordelen voor de streek van Leuven.

Eén van de belangrijkste vernieuwingen is natuurlijk de rechtstreekse verbinding Leuven - Antwerpen, via Mechelen. Dit is een belangrijke wijziging voor de reizigers van beide steden. Niettegenstaande de omvangrijke werken in Antwerpen-Centraal voor de bouw van de noord-zuidverbinding, waarvoor we de capaciteit van het station aanzienlijk verminderen, blijven de IR-treinen tot in de Antwerpse spoorwegkathedraal rijden. Hieruit blijkt duidelijk dat onze maatschappij veel belang hecht aan de nieuwe verbinding tussen de twee provinciehoofdsteden. De nieuwe rechtstreekse verbinding zal de relatie tussen beide steden zeker versterken.

Een andere nieuwigheid zijn de vier rechtstreekse verbindingen per uur naar Brussel. Tot en met gisteren 23 mei telde Leuven slechts twee regelmatige verbindingen met Brussel.

Ook in de regio van Leuven zijn er belangrijke voordelen. Tienen en Landen hebben voortaan elk uur twee rechtstreekse verbindingen met onze hoofdstad in plaats van één.

Tussen Leuven en Ottignies krijgen de stopplaatsen Heverlee, Oud-Heverlee en Sint-Joris-Weert twee in plaats van één klokvaste verbinding per uur naar Leuven. Wezemaal krijgt een regelmatige en vaste bediening met Leuven, Aarschot, Lier en Antwerpen-Berchem.

Dit is een duidelijke opwaardering van deze stations.

Al die inspanningen tonen duidelijk aan dat Leuven een belangrijke regio is voor de NMBS.

En in de toekomst...

We gaan het belang van Leuven in ons spoorwegnet nog versterken. Vooral de verbinding Brussel - Leuven - Luik wordt verder geoptimaliseerd. De lijn Brussel - Leuven is van oudsher één van de drukste van het land. Door een gebrek aan capaciteit kunnen we tijdens de piekuren onmogelijk nog extra treinen inleggen. De aanleg van het derde en vierde spoor op dit baanvak, waarvoor de werken nu van start zijn gegaan, is een conditio sine qua non om het treinaanbod op deze as verder uit te breiden. Bij het uitwerken van de nieuwe dienstregeling hebben we rekening gehouden met die werken. Er is een marge voorzien om de vertragingen ten gevolge van de werken op te vangen.

De extra capaciteit op de lijn dient niet enkel de hst. Vooral de binnenlandse treinen halen voordeel uit de investeringen. De extra sporen geven ons de mogelijkheid om meer treinen in te leggen. Twee van de vier sporen zijn geschikt voor 200 km/u en zullen gebruikt worden door de hst's en de snelle IC-treinen. De overige twee sporen dienen voor het regionale verkeer.

De investeringen kaderen natuurlijk ook in het **STAR 21-plan** voor de modernisering van het binnenlandse spoorwegnet. De aanpassing van de lijn Brussel - Leuven is daarenboven één van de belangrijkste schakels in het toekomstige Gewestelijk Express Net rond onze hoofdstad.

Ook de nieuwe hogesnelheidslijn voorbij Leuven, in de richting van Luik, is niet exclusief voor hst's bedoeld. De IC-treinen Oostende - Brussel - Leuven - Luik - Welkenraedt/Keulen zullen gebruik maken van de nieuwe infrastructuur. Ze zullen er 200 km/u kunnen rijden, dankzij de nieuwe locomotieven van het type 13 en de I11-rijtuigen, die al een paar jaar een vertrouwd beeld zijn in het station Leuven. Op de bestaande spoorlijn Leuven - Tienen - Landen - Luik komt dan meer ruimte vrij voor het regionale treinverkeer.

Een optimale samenwerking met De Lijn

De treinreis maakt in vele gevallen slechts een schakel uit van een langere vervoersketting. De verplaatsing tussen de huisdeur en het perron van het station bijvoorbeeld, kan op allerlei manieren gebeuren. Het stads- en streekvervoer speelt een niet te onderschatten rol in het voor- en natransport. Het komt er daarom op aan om de aansluitingen tussen trein en bus zo vlot mogelijk te laten verlopen.

Bij het ontwerpen van de nieuwe dienstregeling is er een constante samenwerking geweest tussen de NMBS, de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn en haar Waalse tegenhanger TEC. De drie partijen hebben de koppen bij elkaar gestoken om de verschillende vervoermodi zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen.

Die samenwerking was niet altijd even gemakkelijk. Toch zijn de verschillende partijen erin geslaagd om tot een goed compromis te komen. Het besef van de gemeenschappelijke belangen en van de meerwaarde die de samenwerking oplevert, is niet nieuw. De afspraken en het overleg tussen de openbaar vervoerbedrijven gebeurt steeds systematischer en in een positieve sfeer.

Zo zijn er de Provinciale Vervoercommissies, die hun nut al bewezen hebben. Hier worden niet alleen de dienstregelingen lokaal verfijnd, men neemt er ook de knelpunten onder de loep en stuurt bij waar mogelijk. Het zijn ook die commissies die voor de meer dan honderd stations die uitdrukkelijk als overstapstation worden beschouwd, de afspraken voor de aansluitingen concreet invullen.

In de stations zijn systemen op punt gesteld om de afspraken in praktijk om te zetten. Via personeelsleden belast met het opvolgen van de aansluitingen, soms ook via stoplichten, krijgt de buschauffeur een boodschap om te wachten in geval van storingen.

De laatste jaren is er ook een computergestuurd systeem uitgewerkt, dat de doeltreffendheid drastisch verhoogt en controle toelaat. De komende jaren wordt een groot aantal stations met dit nieuwe systeem uitgerust. Er zullen displays worden geplaatst, bediend vanuit de seinposten, waarop de buschauffeur zijn vertrek- of wachtinstructies kan aflezen. In Vlaanderen worden dit jaar al 21 stations uitgerust met

dit systeem. In de regio Leuven betreft het de stations Tienen en Landen. In Leuven zelf en in Aarschot wordt de plaatsing ervan gecombineerd met de werken aan de stationsomgeving.

De dienstregelingen maken een essentieel onderdeel uit van de overstapproblematiek, maar ook de loopafstand tussen trein en bus en het wachtcomfort hebben hun belang. Vandaar dat bij de herinrichting van stationspleinen hieraan prioriteit wordt gegeven. Bij de herinrichting van de Leuvense stationsomgeving passen we dit principe vanzelfsprekend toe.

Er zijn nog veel andere vlakken waar de samenwerking tussen de openbaar vervoermaatschappijen de kwaliteit van de hele reis bevordert. Eén daarvan is zeker het aanbieden van gecombineerde vervoerbewijzen. De NMBS is daarom bijzonder blij dat er dit jaar werd gestart met een gemeenschappelijke reisformule NMBS/De Lijn, nl. **het biljet+**. Wie naar een Vlaamse stad spoort en uitsluitend gebruik wenst te maken van het stadsnet, kan dit met het biljet+. Later dit jaar gaan we in dezelfde optiek een **treinkaart+** invoeren.

De werken aan het station en de stationsomgeving

De werken in en rond het station Leuven gaan onophoudelijk verder.

Station

De restauratie van het stationsgebouw is zo goed als voltooid. Het huidige stationsgebouw dateert al van 1879 en werd ontworpen door architect Henri Fouquet. Het station krijgt nu terug zijn vroegere, monumentale uiterlijk. Er is wel één groot verschil. De binnenkant werd aangepast aan de moderne noden van de reiziger: travel centre, elektronisch informatiebord, ...

Het actiegebied van de **Elektronisch Bediende seinPost (EBP)** werd verder uitgebreid. Nu controleert de Leuvense seinpost het treinverkeer in Leuven, Tienen, Ezemaal, Sint-Joris-Weert en Brussel-Nationaal-Luchthaven.

Stationsomgeving

Tegelijkertijd wordt de stationsomgeving aangepakt in samenwerking met de stad Leuven, De Lijn, het Vlaamse Gewest en Eurostation. Het project kost in totaal ongeveer 1,2 miljard frank. De kosten worden gedragen door de verschillende partners.

Om de stationsomgeving aantrekkelijker en verkeersveiliger te maken, wordt het Martenlarenplein verkeersluw gemaakt. Alle doorgaand verkeer gaat binnen een paar jaar door een tunnel onder het Martenlarenplein. De nieuwe tunnel telt twee rijstroken en geeft toegang tot de ondergrondse parking voor 388 wagens. Dankzij de werken wordt de omgeving van het station aantrekkelijker en veiliger, zowel voor de treinreizigers als voor de Leuvenaars.

Eén van de onderdelen van de aanpassing van de stationsomgeving is de verbreding van de stationsonderdoorgang. De onderdoorgang wordt ook verlengd tot aan de Bondgenotenlaan enerzijds, de Martelarenlaan anderzijds. De onderdoorgang wordt het aangewezen voetgangerstraject tussen het centrum van Leuven en Kessel-Lo.

Op het nieuwe stationsplein komt ook een nieuw administratief gebouw van De Lijn, met onderin een overdekt busstation.



NMBS - Pers & Public Relations - Frankrijkstraat 85 - 1060 Brussel - Tel: 02/524 20 34 - Fax: 02/525 40 45

De werken zijn in maart gestart en duren tot in het jaar 2001 en hebben natuurlijk een invloed op de bereikbaarheid van het station Leuven. Ook de parkeermogelijkheden rond het station - zowel voor autobestuurders als voor de fietsers - wijzigen. In de bijgevoegde folder vindt u meer informatie over de veranderingen in de verkeerssituatie.