



# NMBS GENT

heet U welkom

📁 een bezoek aan het district Noordwest  
en het station Gent-St-Pieters



# district noordwest

Beste bezoeker,

Uit naam van de NMBS is het mij een genoegen u welkom te heten. Gent is de hoofdzetel van het district Noordwest, één van de vijf regionale afdelingen van de spoorwegmaatschappij. Het district heeft de bevoegdheid over Oost- en West-Vlaanderen en over een gedeelte van de provincies Antwerpen en Vlaams-Brabant. Alles samen 161 stations en stopplaatsen en 869 km spoorlijnen. 7600 spoorwegmensen werken er om alles in goede banen te leiden.

Gent-Sint-Pieters is het belangrijkste station van het hele district en van Vlaanderen. Elke werkdag nemen hier meer dan 30.000 reizigers de trein naar alle uithoeken van het land. Omdat Gent-Sint-Pieters zo'n belangrijk verkeersknooppunt is, zal de NMBS de komende jaren belangrijke inspanningen doen om de infrastructuur van het station af te stemmen op de behoeften van de hedendaagse reiziger. Wat er allemaal op het programma staat, leest u verderop in deze folder.

De vernieuwing van het station maakt deel uit van een nationaal investeringsplan dat erop gericht is om het binnenlandse verkeer efficiënter en moderner te maken. Hiervoor wordt over de periode van 1996 tot 2005 globaal 370 miljard frank uitgetrokken. Die investeringen worden uitgevoerd volgens de krachtlijnen in het plan STAR 21 en slaan op alle gebieden van het spoorverkeer. Er wordt dus niet alleen in stationsverbetering geïnvesteerd, maar ook op andere vlakken, zoals bijvoorbeeld de elektrificatie van spoorlijnen, het toepassen van verbeterde technologieën inzake verkeersleiding, het aankopen van comfortabel nieuw treinmaterieel (bijvoorbeeld het I11-rijtuig en de MS '96) en zoveel meer. De spoorwegmaatschappij is een onderneming in beweging, en daar zal u als klant de vruchten van plukken.

Vandaag bieden we u een blik achter de schermen. We willen u tonen welke organisatie er schuilgaat achter het treinverkeer, welke inspanningen elke dag gedaan worden om het treinverkeer vlot en veilig te laten verlopen, en hoe de hele informatieketting verloopt die uitmondt in de mededeling "de trein naar Oostende is in aantocht naar spoor 12".

Ik wens u een aangenaam en leerrijk bezoek!



ir. Daniël Depaemelaere  
districtsdirecteur

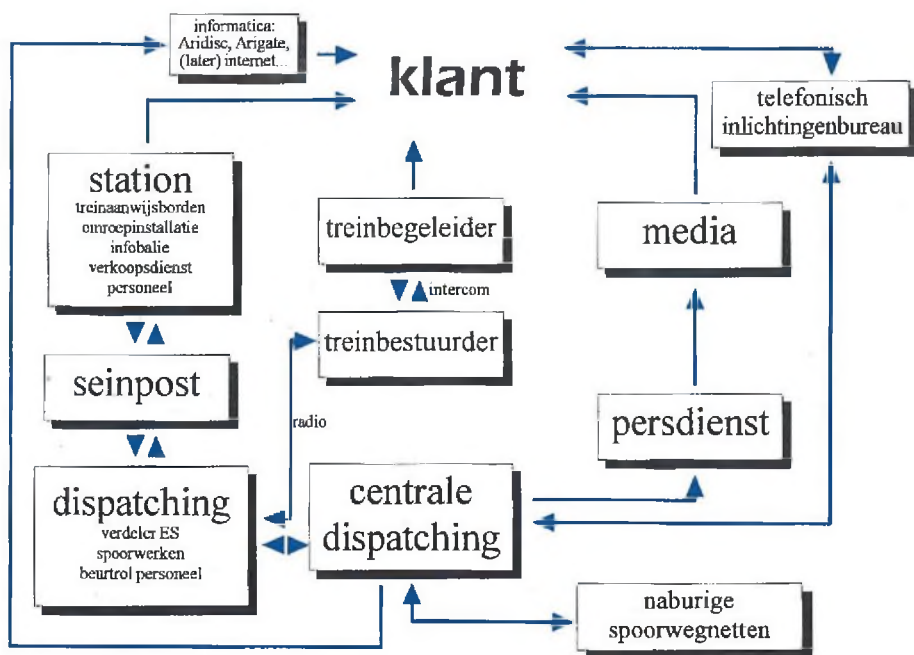


# wegwijs in het station

Begin '97 is in Gent-Sint-Pieters – weliswaar na een lange aanloopperiode – een nieuwe generatie elektronische treinaanwijsborden in dienst genomen. Gent is het eerste Vlaamse station dat met deze nieuwe technologie is uitgerust. De stations van Leuven, Berchem, Kortrijk, Denderleeuw, Mechelen en Oostende krijgen het binnenkort ook. Het systeem verschaft een maximum aan informatie over het treinaanbod.

De installatie omvat een groot bord in de vertrekhal waarop de eerstvolgende treinen staan aangeduid, samen met het type van de verbinding (IC, IR, lokale of piekurtrein), het uur van vertrek, het perronnummer en eventuele bijkomende inlichtingen. Dezelfde informatie is ook te vinden op de monitoren die in het hele station verspreid zijn, tot in de bufferruimte toe. Onderaan de roltrappen zijn er monitoren die tonen in welke stations de trein op dat perron stopt; en als overstappende reiziger vindt u al op het perron van aankomst informatie over aansluitende treinen. Het informatiesysteem wordt vanuit de seinpost (blok 6) per computer beheerd en via glasvezelkabels verstuurd. De inlichtingen waar het seinhuis over beschikt, komen uit verschillende bronnen: andere stations, Gewedis (zie verder), de treinen onderweg...

In combinatie met de omgeroepen berichten kan het niet meer mislopen. En wie toch nog twijfelt: vraag het gerust aan ons personeel. Ze zullen u graag van dienst zijn.



*de informatiestromen van het treinverkeer*

# de seinpost - blok 6

---

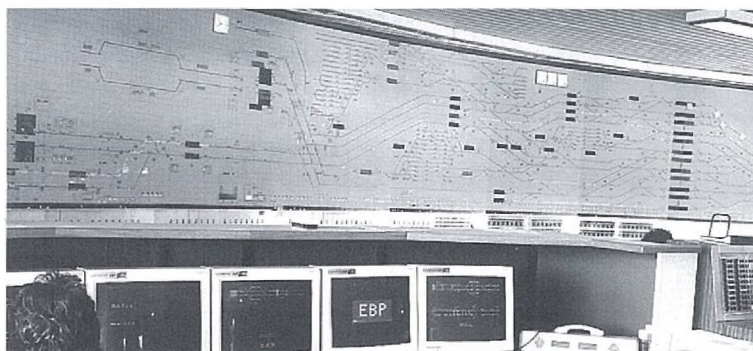
**B**lok 6 is de naam van het gebouw waar de seinpost van het station is gevestigd. Vanuit deze seinpost wordt het treinverkeer geregeld. Het werkveld van Blok 6 beperkt zich niet tot de onmiddellijke omgeving van het station, maar strekt zich in westelijke richting uit tot Aalter en tot voorbij De Pinte en in oostelijke richting tot net voor Denderleeuw.

De seinpost kan rechtstreeks ingrijpen in de rit van de treinen. Een trein kan een andere reisweg opgelegd krijgen door de verandering van een wissel, of tot stilstand worden gebracht door een sein op rood te zetten. Zulke beslissingen worden genomen in nauwe samenwerking met de gewestelijke dispatching (die een veel groter gebied overziet maar niet rechtstreeks kan ingrijpen).

De voornaamste instrumenten van de seinpost zijn een optisch controlebord en de EBP-beeldschermen. Het stelt schematisch alle sporen voor van het gecontroleerde gebied, en ook alle wissels en seinen. Het geeft ook alle treinen die zich op de sporen bevinden, visueel weer.

Op het seinhuis worden de wissels en de seininrichting op afstand bediend. Dat is de taak van de "seingevers" en/of "operatoren". Ze werken onder het gezag van de regelaars of dienstleiders. Een belangrijke job, waar de veiligheid van het treinverkeer van afhangt. Maar natuurlijk zijn de meeste veiligheidssystemen grotendeels geautomatiseerd en zijn er elektronische controlesystemen die mogelijke vergissingen praktisch uitsluiten. Een voorbeeld: vooraleer een bepaald sein "groen licht" geeft (op veilig staat) om een trein door te laten, zijn de wissels op de reisweg automatisch geblokkeerd. Ze kunnen dan niet meer in een andere stand gezet worden. Andere treinen kunnen niet op hetzelfde spoor rijden tot zolang de eerste trein het volgende sein is voorbijgereden.

Een andere opdracht van het seinhuis bestaat in de controle op de goede werking van automatische overwegen. Zodra er een afwijking wordt vastgesteld, neemt de dienstleider de nodige maatregelen om de veiligheid te waarborgen en indien nodig stuurt hij onderhoudspersoneel ter plaatse.



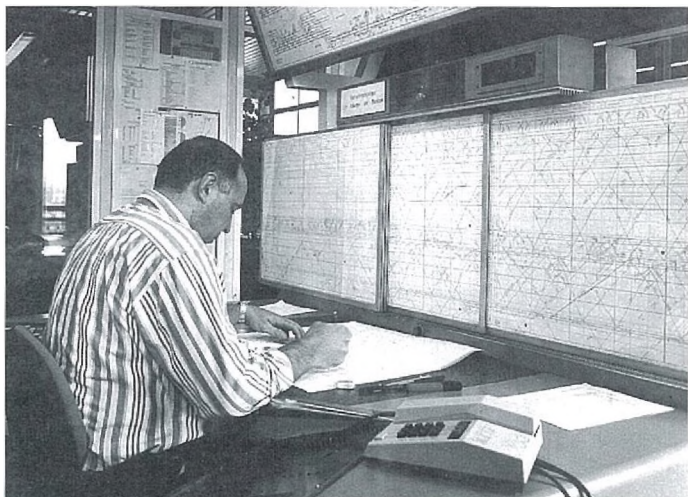
# verkeersleiding - Gewedis

**G**wedis is een samentrekking van Gewestelijke Dispatching. Er zijn er vijf in België: Gent, Antwerpen, Brussel, Namen en Bergen. Samen leiden ze het treinverkeer op het hele Belgische grondgebied in goede banen.

De invloedzone van Gewedis Gent strekt zich uit over de provincies Oost- en West-Vlaanderen en over een deel van de provincies Antwerpen en Vlaams-Brabant. Ook een klein stukje van Henegouwen – de grensovergang naar Frankrijk vanuit het station Moeskroen – valt onder de verantwoordelijkheid van Gewedis Gent.

Er werken 45 personeelsleden, geleid door een hoofddispatcher. Dag en nacht gaat de activiteit hier door en de dispatchers lossen elkaar af. Dagelijks worden 850 reizigerstreinen en meer dan 300 vaste goederentreinen nauwlettend in de gaten gehouden. In het toeristische seizoen komen daar nog een 100-tal treinen bij. Per etmaal beantwoordt het centrum 5000 telefonische oproepen. Dat is gemiddeld één oproep per 30 seconden. Tijdens de piekuren loopt dat op tot één oproep om de 30 seconden... per bediende! Stressbestendig zijn is dus een belangrijke voorwaarde voor deze job.

Om de werking van het Gewedis duidelijk te maken, laten we u kennismaken met de verschillende mensen die hier de zaak draaiende houden.



## de dispatchers

Eerst en vooral de "dispatchers" of "lijnregelaars". Elke dispatcher volgt het treinverkeer op een aantal spoorlijnen. Tafel 1 heeft bijvoorbeeld het overzicht over de ritten op de lijnen van Denderleeuw over Gent naar de kust (Oostende, Blankenberge, Knokke en Zeebrugge). Voor zich heeft hij een aantal borden waarop alle treinen grafisch zijn weergegeven met hun juiste dienstregeling. Op de tafel ligt een blanco grafiek. Met de inlichtingen die hij verzamelt van de seinposten over de verschillende treinen tekent hij daarop de werkelijke loop van de treinen uit<sup>(1)</sup>. Door vervolgens de beide grafieken te vergelijken kan hij onmiddellijk zien of er ergens een vertraging is en of hij maatregelen moet nemen om de regemaat van het treinverkeer te vrijwaren (bijvoorbeeld een tragere trein een ander spoor te laten nemen, zodat snellere treinen kunnen passeren).

(<sup>1</sup>) In de toekomst zal dit automatisch gebeuren (ARTEMIS).

Via zijn communicatie-apparatuur heeft de dispatcher toegang tot alle gewenste informatie over de treinen uit verschillende bronnen. Aan zijn linkerzijde heeft hij een klavier met knoppen waarmee hij in verbinding kan komen met elk station, elke seinpost en elke SOS-telefoon langs zijn spoorlijnen. Rechts heeft hij een toestel waarmee hij via de radio met de treinbestuurders kan communiceren. De dispatcher is dus de sleutelfiguur in de communicatie tussen alle mensen die betrokken zijn bij het treinverkeer.

## **permanente informatie**

### **de regelaar "goederentreinen"**

Een andere functie is die van regelaar "goederentreinen". Een groot deel van de goederentrafiek rijdt volgens vaste schema's. Er is echter een bijkomend dagelijks aanbod van 20 tot 25 % niet-geplande goederentransporten. Het gaat vooral om ladingen afkomstig van of bestemd voor de havens van Zeebrugge, Gent, Antwerpen of Duinkerke, waar het aangeboden goederenvolume sterk varieert naargelang het aantal binnengekomen schepen. Om deze onvoorziene trafiek op te vangen zijn er altijd een aantal extra locomotieven en bestuurders stand-by. En daar komt de regelaar "goederentreinen" tussen. Het is zijn taak om de extra goederentreinen zo rationeel mogelijk en volgens de wensen van de klant ter bestemming te brengen. Voor het opstellen van de ideale combinaties wordt hij bijgestaan door de stationsregelaars en zijn collega's, verantwoordelijk voor de locomotieven en de bestuurders.

### **de regelaar "locomotieven"**

U hebt het al geraden. Deze man beheert de locomotieven. Hij moet op elk ogenblik van alle krachtvoertuigen weten welke trein ze slepen, waar ze zich bevinden, welke reserves er voorhanden zijn en of ze rijklaar zijn. Verder zoekt hij, op vraag van zijn collega-regelaar "goederentreinen", de beschikbare locomotieven op en duidt er één aan voor het slepen van extra goederentreinen. Hij streeft ernaar om met het beschikbare materieel zoveel mogelijk treinen te trekken, dus om de locomotieven zo optimaal mogelijk te gebruiken. Hij moet eventuele pannes signaleren en een vervangingslocomotief aanduiden. Hij helpt hierna ook bij het organiseren van het vervoer van de defecte locomotieven naar een herstelwerkplaats. Voor een optimaal beheer van de locomotieven moet de regelaar voortdurend allerlei gegevens opvragen en bijhouden op zijn computerterminal. Hij beschikt ook over grafieken met dienstregelingen, waarmee hij de toestand van de machines kan opvolgen.



De regelaar “bestuurders” staat dag en nacht ter beschikking van de treinbestuurders. Daarom wordt deze functie ook wel “de permanentie” genoemd. Hij beschikt over het werkschema van de bestuurders en komt tussenbeide als er een afwijking optreedt in dat werkschema. Als er een bestuurder met vakantie is, overuren moet inhalen, ziek is of om andere redenen niet tijdig op post kan zijn, moet de regelaar “bestuurders” zorgen voor een vervanger. Hij zorgt ook voor een bestuurder voor de extra treinen, zoals zijn collega “locomotieven” de locomotief opspoort.

**de regelaar  
“bestuurders”**

De persoon die toezicht houdt op het centrum is de dienstleider. Hij superviseert en controleert het werk van de dispatchers en van de regelaar “goederentreinen”. Hij springt bij waar nodig en in moeilijke gevallen neemt hij de uiteindelijke beslissing. Hij is verantwoordelijk voor alle spoorlijnen die niet onder het directe toezicht van een dispatcher geplaatst zijn en pleegt vaak overleg met de andere dispatchingcentra. Bij storingen of ongevallen roept hij de hulpploegen op en verwittigt hij de specialisten binnen de onderneming. In zulke gevallen verspreidt hij de informatie over de toestand van het reizigersverkeer naar alle betrokken stations en naar de centrale dispatching in Brussel. Van daaruit lichten ze de persdienst in, die dan de media verwittigt. Zo worden de treinreizigers en de thuiswachtenden op de hoogte gebracht van de verkeersmoeilijkheden.

**de dienstleider**

## **verdeler ES**

Vlak naast het Gewedis-lokaal bevindt zich een ruimte met een groot optisch controlebord. We zijn bij de verdeler ES. (ES staat voor Elektriciteit en Seininrichting.) Van hieruit heeft de verdeler ES – een naam voor zowel de post als de functie – een volledig overzicht van het bovenleidingsnet van het district Noordwest, samen met alle installaties die instaan voor de elektrische voeding. Die installaties zijn 16 tractie-onderstations en 24 sectioneerposten. Moeilijke woorden, maar eenvoudig gezegd doen ze het volgende. De tractie-onderstations zetten de elektriciteit afkomstig van de leverancier (bv. Electrabel) om in de juiste spanning voor de spoorwegen, namelijk 3000 volt gelijkstroom. Sectioneerposten dienen om de bovenleiding te verdelen in verschillende secties. Dat is nuttig om technische redenen; bepaalde secties kunnen dan uitgeschakeld worden om bv. herstellingen te doen, zonder dat daarvoor het hele net moet worden uitgeschakeld.

De verdeler ES werkt nauw samen met de dispatching – zonder elektriciteit is er geen verkeer – maar speelt niet echt een rol in het regelen van het verkeer. Maar bij een bezoek aan ons district is het toch interessant om er eens een kijkje te nemen.

# vernieuwing Gent-Sint-Pieters

erfenis uit het  
verleden

Het huidige stationsgebouw dateert van 1912. Het werd Hoppericht op de plaats van het vorige station, dat al van 1881 dienst deed als halte voor reizigers en goederen. Met het oog op de wereldtentoonstelling van 1913 en onder impuls van de gemeenteraad en de burgemeester Emile Braun werd beslist een nieuw station te bouwen. De opdracht ging naar de architect Louis Cloquet. Wist u dat Cloquet ook het postgebouw aan de Korenmarkt en de Sint-Michielsbrug heeft ontworpen? Typisch voor zijn bouwprojecten is de vermenging van verschillende bouwstijlen en soms oosterse invloeden. Dat merk je aan de Indische koepeltorentjes en de Venetiaanse kantelen bovenop de gevel. Cloquet had de gewoonte om z'n gebouwen in materialen uit eigen land op te trekken; zo gebruikte hij hier bakstenen uit Stekene. Het nieuwe station nam al vrij snel de fakkel over van Gent-Zuid als belangrijkste station van Gent.

Gaandeweg is er één en ander gewijzigd aan het station. Na de hernieuwing zullen we een paar originele elementen terugvinden in het gebouw. De met een groot gevleugeld wiel versierde opvullingen tussen de rondbogen boven de huidige loketten behoren niet tot de oorspronkelijke plannen en worden verwijderd.





In de voorbije jaren merkte u als reiziger vast al heel wat veranderingen in en rond het station. Vanaf de perrons is er nu een directe verbinding naar de nieuwe tramkoker. Dankzij deze koker sluiten trein en tram nog beter op elkaar aan. De extra uitgangen vanaf de perrons en de bijkomende onderdoorgang zijn voor velen ook een extra gemak. De NMBS voerde dit werk uit op vraag van De Lijn.

**'t station staat niet stil**

Als tweede verandering was er de herinrichting van het Koningin Maria-Hendrikaplein, dat nu vooral het openbaar vervoer dient. De afstand tussen bus, tram en trein is kleiner geworden. Door de aanleg van doordachte wandelassen is er op het plein ook plaats voor de voetganger. Automobilisten beschikken aan beide kanten van het plein over overzichtelijk ingerichte zones voor kortparkeren – ideaal voor het afhalen of het brengen van passagiers.

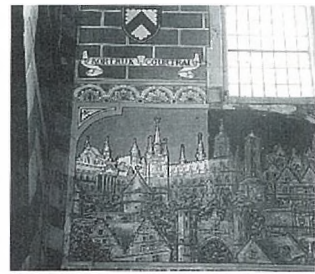
Maar dat is nog niet alles. Vanaf eind '97 starten we met een ander belangrijk project, namelijk de vernieuwing en herinrichting van het station Gent-Sint-Pieters. Dit om de toegankelijkheid en de openheid van het station te verhogen; om een aantrekkelijke, comfortabele en efficiënte ruimte te scheppen die aan de eisen van de moderne klant tegemoetkomt. Die werken starten al eind '97 en moeten klaar zijn tegen eind 2000.



## wat gebeurt hier allemaal ?

De ontvangsthuis wordt een stuk ruimer: waar nu de loketten zijn, komt er een wachtruimte met zitjes. De dwarsgang (de gang van de openbare telefoons en het huidige infokantoor naar de internationale loketten en de bagagebewaarpplaats) wordt langer en zal aansluiten op de tramkoker. Aan één kant van de gang, langs de kant van de perrons, komen winkels en aan de andere kant komt het nieuwe lokettenkantoor. De nieuwe loketten zijn van het "open" type. Geen vervelend glasraam meer. Dat spreekt makkelijker en maakt een beter contact mogelijk tussen ons personeel en u, de klant.

De geplande werken zullen het oorspronkelijke karakter van het stationsgebouw, dat een beschermd monument is, in het geheel niet storen. Integendeel: we maken gebruik van deze gelegenheid om de bestaande hal volledig te renoveren. Hierdoor zullen de muur- en plafondschilderingen beter tot hun recht komen. Dat kan een verrassend effect geven: kijk maar eens naar het stukje van de wand dat, bij wijze van proef, met speciale technieken gerestaureerd werd. Zijn de originele kleuren niet veel frisser dan het groezelige bruin dat nu de hoofdtoon voert? Ook de gevels en de toren zijn aan een opknapbeurt toe.



Fietsers zullen in de toekomst hun tweewieler met een gerust hart kunnen parkeren in één van de twee nieuwe stallingen, die samen ruimte bieden aan meer dan 1600 fietsen. De ene stalling (530 fietsen en 30 motorfietsen) is volledig bewaakt en komt op de hoek van de Fabiolalaan met het Koningin Maria-Hendrikaplein; de andere, gedeeltelijk bewaakte stalling, wordt gebouwd aan de Prinses Clementinalaan (1100 plaatsen).

De luifel voor het stationsgebouw wordt vervangen door een glazen luifel; langs de achterzijde van het station (in de Sint-Denijslaan) komt er ook een. Over licht gesproken: de onderdoorgang krijgt een nieuw type verlichting. De hele onderdoorgang wordt overigens gerenoveerd, van de wanden tot en met de vloertegels.

Het leeuwendeel van de investeringen gaat echter naar de perrons. De perrons aan de sporen 1 tot en met 6 worden verhoogd om het in- en uitstappen gemakkelijker te maken. En alle perrons worden nieuw uitgerust: wachtlokalen, zitjes, bevloering, windschermen... Bovendien zijn er concrete plannen om de perronoverkapping te vervangen. De toekomstige overkapping zal boven het middenste gedeelte van de perrons ook de sporen overspannen (zoals in het station Brussel-Zuid) zodat weer en wind daar geen kans meer krijgen om de reispret te bederven. Prijskaartje: 400 miljoen frank. Wanneer we alles bijtellen, vergt de vernieuwing van Gent-Sint-Pieters een investering van 750 miljoen.

## Nuttige inlichtingen

---

### Regionale Directie

Districtsdirecteur      ir. Daniël Depaemelaere  
(via secretariaat)      09/241 23 02

Public Relations      Christiaan Clapuyt      09/241 23 07

---

### Commerciële diensten

Reizigers en toerisme  
verantwoordelijke  
vertegenwoordigers      Marc Expeels      09/241 23 60  
09/241 23 68  
of 09/241 23 69

B-Cargo - goederen  
verantwoordelijke  
vertegenwoordigers      Frans Govaert      09/241 23 61  
09/241 23 64

---

### Station Gent-Sint-Pieters

stationschef      Frans Vierstraete      09/241 22 00  
adj. stationschef      Herman Van den Bogaert      09/241 22 01  
kwaliteitszorg      Ghislain D'Haeninck      09/241 22 29  
inlichtingen  
inlichtingen en verkoop HST

inlichtingen  
☎ 09/222 44 44

inlichtingen  
en verkoop HST  
☎ 09/221 44 44

Nationale Maatschappij der Belgische  
Spoorwegen  
District Noordwest  
Koningin Maria-Hendrikaplein 2  
9000 Gent



# district noordwest