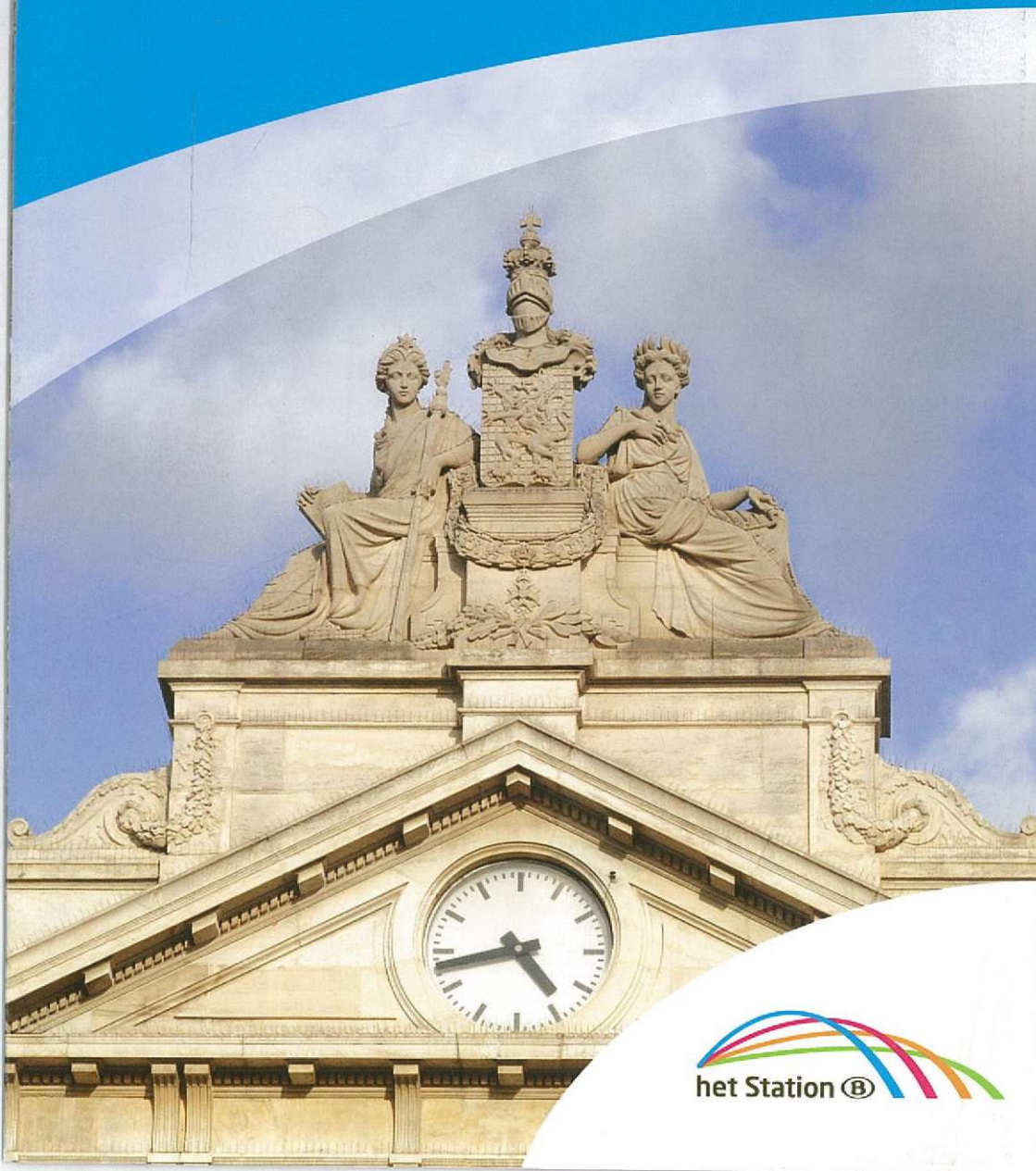


# Leuven

METAMORFOSE VAN HET STATION

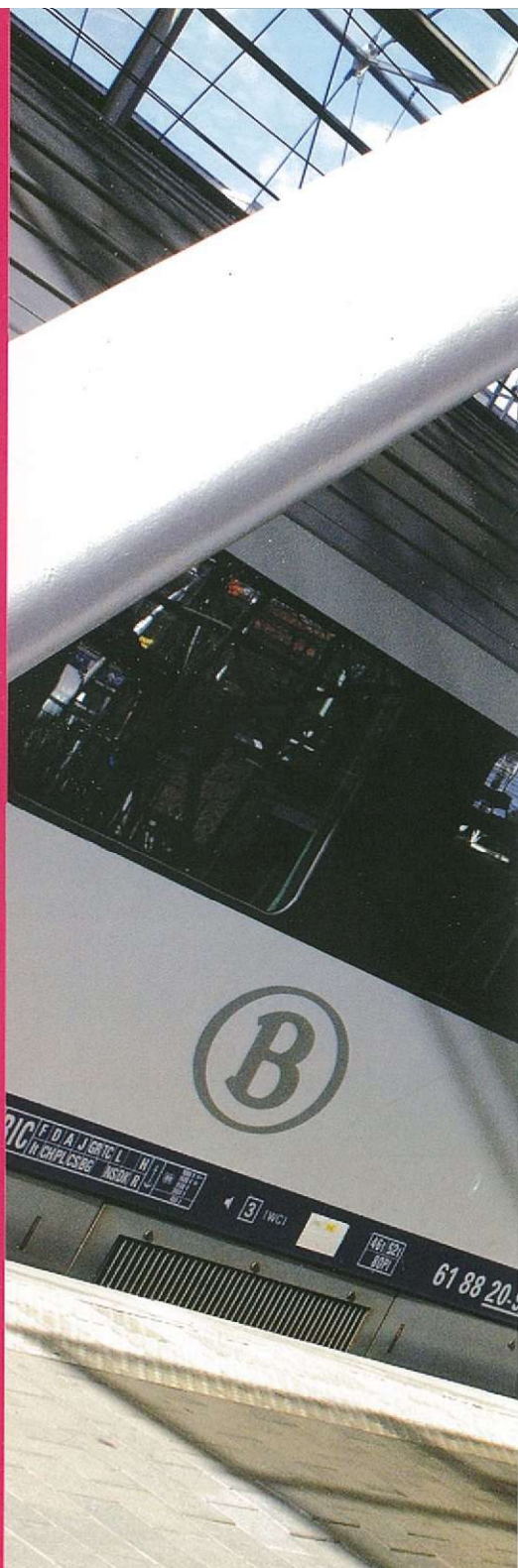


het Station® 

## Metamorfose van het station

Met meer dan 28.000 instappende reizigers per dag is Leuven het zesde belangrijkste station van het land. De voorbije jaren is de Leuvense stationsomgeving het decor geweest van omvangrijke werkzaamheden. Leuven mag nu terecht een voorbeeldstation worden genoemd op het vlak van vernieuwing van de stationsomgeving. Er zijn ondertussen meer dan 5000 mensen aan het werk, bij grote bedrijven en organisaties als KBC, de stad Leuven, De Lijn, Vlaams Gewest en de provincie Vlaams-Brabant. De stationswijk is opnieuw een aantrekkelijke buurt geworden met een mix aan werken, wonen en ontspannen.

Aan de kant van Kessel-Lo is er nu een tweede volwaardige toegang. Er is een overdekte fietsstalling met 1600 plaatsen en een parking met 700 plaatsen voor treingebruikers. De voorbije jaren werden al heel wat werkzaamheden uitgevoerd om het comfort van de klanten te verhogen. Denken we maar aan de nieuwe perronoverkapping en de nieuwe onderdoorgang. Nu is ook de binnenzijde van het stationsgebouw aan de beurt. Het krijgt de komende jaren een grondige renovatie. In 2014 zal het station opnieuw stralen zoals bij de opening in 1879.



## Het begin

Het huidige station verrees in 1879 aan het Martelarenplein. Tegelijkertijd werd ook een eerste perronoverkapping gebouwd van 140 meter lang en 45 meter breed. De architectuur van het stationsgebouw moest de nationale trots en bloeiende economie uitstralen. Met zijn grote hoogte en beperkte diepte werd in de centrale hal een monumentale indruk gewekt door spoorwegingenieur Henri Fouquet. In zijvleugels van het gebouw waren twee wachtzalen. Treinreizigers eerste klasse konden een prachtig versierd plafond met wapenschilden van de Provincies bewonderen.

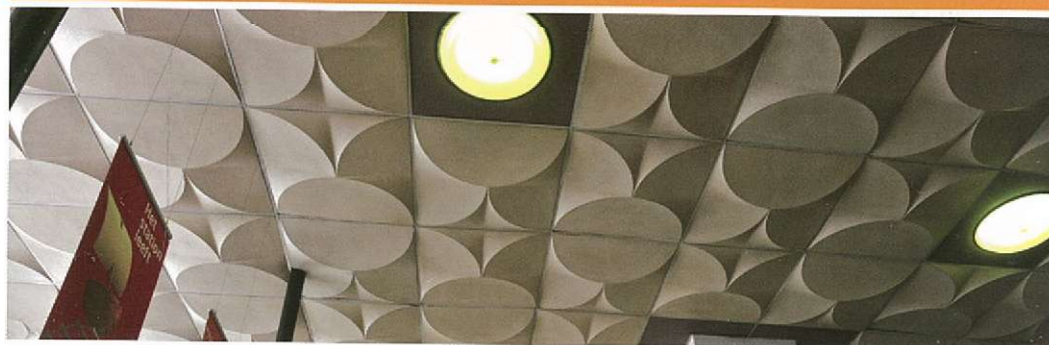
Op het Martelarenplein, dat toen nog de naam Statieplein droeg, stond een beeld van Sylvain Vande Weyer. Dat is ondertussen verhuisd naar de Kapucijnenvoer. Tijdens de Eerste Wereldoorlog was de stationsbuurt het decor van heel wat gruwelijke oorlogsfeiten. Daarom werd het beeld na de oorlog vervangen door een oorlogsmonument ontworpen door architect De Bondt en uitgevoerd door beeldhouwer Wolfers. Het plein kreeg toen ook de naam Martelarenplein.



## Het verval

De Tweede Wereldoorlog zorgde voor heel wat schade, onder andere aan de perronoverkapping. Ongeveer al het glas sneuvelde en de overkapping werd in 1952 afgebroken.

Er werden ook kleine en grote aanpassingen aangebracht op maat van de tijdsgeest en de gewijzigde behoeften voor de reizigers. In plaats van de steeds minder gebruikte wachtzalen kwamen extra loketten en een buffet. De meest ingrijpende wijziging in de monumentale architectuur was het aanbrengen van een vals plafond in de centrale hal in 1953. De oorspronkelijke ruimtelijke architectuur ging verloren. Meteen werden de levensgrote bas-reliëfs van vrouwen met putti aan het oog onttrokken.



## De wederopstanding

Eind vorige eeuw sloegen stad en spoorwegen de handen in mekaar om de volledige stationsomgeving aan het Martelarenplein een nieuwe dynamiek te geven. Eerst werden de buitengevels van het station grondig gerenoveerd. Kroon op dit werk was het terugplaatsen van een beeldengroep boven het gevelfronton in 1997. Tegelijkertijd werd de onderdoorgang volledig gemoderniseerd. Daarna startte de volledige heraanleg van het Martelarenplein. Er kwam een nieuw busstation, een ondergrondse parking en een tunnel voor het doorgaande verkeer. Het Martelarenplein werd autoluw.

Vijftig jaar na de afbraak van de oorspronkelijke perronoverkapping werd in 2002 gestart met de bouw van de huidige overkapping met z'n zestien langwerpige schalen in staal en glas die over de perrons en sporen werden gedrapeerd.



# De renovatie van het station

De ultieme renovatie van het stationsgebouw is eind oktober 2010 gestart en zal begin 2014 klaar zijn.

Op enkele binnenmuren na, is het interieur van het gebouw volledig ontruimd. Op sommige plaatsen werd zelfs een dakgedeelte verwijderd om de heraanleg van de kelders en bouw van liftkokers mogelijk te maken.

Ondertussen zijn restaurateurs druk in de weer met het in eer herstellen van de als monument beschermde plafonds. Het pleisterwerkplafond met wapenschilden van de Provincies in de zijvleugel van het gebouw, werd in de voorbije eeuw herhaaldelijk overschilderd. Het vergde 2200 werkuren om alle oude verflagen te verwijderen. Na herstellwerk van scheuren en barsten krijgt het plafond zijn oorspronkelijke kleur en uitstraling terug.

Op het houten plafond in de centrale hal worden de levensgrote bas-reliëfs en het rijkelijk versierd stucwerk gerestaureerd. De binnengevels krijgen hun oorspronkelijke uitzicht door het aanbrengen van imitatie marmereen platen. Daarna verdwijnt het valse plafond dat momenteel het zicht op de restauratiewerken onttrekt en krijgt de centrale hal terug zijn monumentale uitstraling.

Het vernieuwde stationsgebouw zal heel wat meer comfort bieden voor de klanten en het personeel. Het stationsgebouw bood vroeger weinig hedendaags comfort en kwaliteit: de loketten, infodienst, buffet en winkeltjes lagen onoverzichtelijk verspreid. Bovendien was de kantoorruimte voor meer dan 200 mensen aan stationspersoneel en treinpersoneel weinig functioneel. Omdat de bovenverdieping niet voldeed aan de brandveiligheidsnorm moest elders kantoorruimte worden gehuurd. Door de volledige heropbouw van de kantoorruimte wordt hieraan definitief verholpen. De loketten komen terug op hun oorspronkelijke plaats in de centrale hal. Via de zijvleugels kunnen de klanten naar de perrons. Er komen ook vier nieuwe concessies.

De NMBS-Holding investeert ruim 9 miljoen euro in de ultieme renovatie van het volledige stationsgebouw. Ook de neoklassieke gevel aan het perron 1 die aansluit op de perronoverkapping, krijgt door dit project een opknapbeurt.



De nieuwe loketten komen op dezelfde plaats als de oorspronkelijke loketten.



