

het vernieuwde Leuven

werken aan het station
en de stationsomgeving



www.nmbs.be

nmbs



infobrochure over de werken



het vernieuwde Leuven: werken aan het station en de stationsomgeving



De nieuwe parking onder het Martelarenplein.



Ook de komende jaren zal de trein niets aan populariteit inboeten.

Leuven scoort hoog in de top der meest bezochte stations. Met 22.040 instappende reizigers op een weekdag staat de 'stad der studenten' op de vijfde plaats van de grootste stations in België.

Ook de komende jaren zal de trein niets aan populariteit inboeten. Door de aanleg van het Gewestelijk ExpresNet rond Brussel zullen pendelaars steeds vaker kiezen voor het openbaar vervoer. Grote voorwaarde? De huidige knelpunten moeten fel worden afgezwakt. Zowel een renovatie van de stationsgebouwen en -omgevingen als een uitbreiding van de spoorinfrastructuur en het spoorwegmaterieel zijn dan ook noodzakelijk.

Deze investeringsinspanningen zijn intussen wel zichtbaar in Leuven. Na de verwezenlijking van de nieuwe onderdoorgang in het station, volgt de bouw van de perronoverkapping. Intussen vordert ook de aanleg van de extra sporen tussen Brussel en Leuven.

En er staan nog projecten op het programma, zoals de inplanting van een parkeergebouw in Leuven-Noord, de aanleg van de verbinding Leuven – Brussel-Nationaal-Luchthaven en de uitvoering van de spoorboog Aarschot – Brussel. Aan het einde van de moderniseringsrit kan de NMBS een moderner treinverkeer aanbieden dat volledig is aangepast aan de mobiliteitsvraag van de klant.



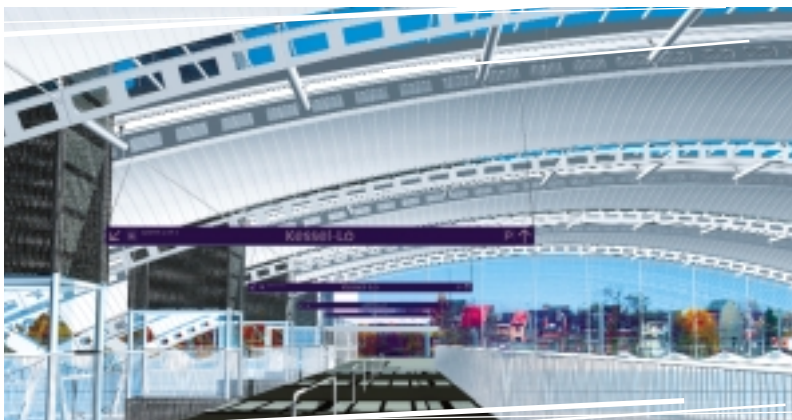
De concessies zorgen voor een aangename sfeer in de nieuwe onderdoorgang.

een perronoverkapping voor het station Leuven

Tot 1952 bekroonde een grote perronoverkapping het station Leuven. Met de elektrificatie van de lijn moest dit 'stationsdak' echter sneuvelen. Maar het idee bleef hangen, want meer dan 50 jaar later zijn de plannen voor een nieuwe overkapping uitgewerkt. Niet enkel om de reizigers te beschermen tegen het Belgische weertje, maar ook om het station opnieuw een bijzondere uitstraling te geven.

Om deze opdracht tot een goed einde te brengen, schreef de NMBS een internationale wedstrijd uit. Befaamde architecten werkten een voorstel uit om de perrons een nieuw dak te geven. Uiteindelijk besloot de jury om de uitwerking van het project in handen te leggen van het Brusselse architectenbureau Samyn and Partners.

Kwaliteit en comfort moeten centraal staan tijdens deze uitwerking. Zo komt er een extra brede voetbrug over de sporen met panoramische liften die toegang geven tot de perrons. Deze worden voorzien van nieuwe schuilgelegenheden, luifels, zitbanken, sonorificatie en verlichting.



De voetbrug over de sporen is voorzien van panoramische liften met toegang tot de perrons.

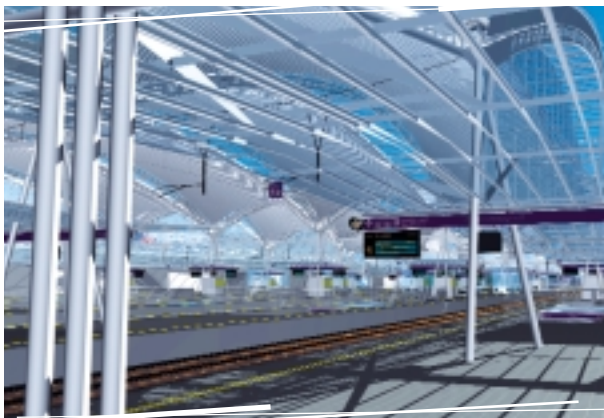
Maar de kroon op het werk is natuurlijk de overkapping zelf. Het ontwerp bestaat uit 16 schalen die over de perrons en sporen gedrapeerd worden. In de lengte worden de lijnen van het stationsgebouw gevolgd, in de breedte de perrons. Het geheel is opgebouwd uit glas en staalprofielen. Tussen de verschillende onderdelen van deze profielen zitten lichtgaten. Samen met het weerspiegelend glas zorgen ze voor een aangename verblijfsruimte.

Tijdens de aanleg van de perronoverkapping lopen de aanpassingswerken voor de modernisering van de spoorlijn Brussel – Leuven gewoon verder. De faseringen van beide werken moeten dan ook op elkaar afgestemd worden.

De voltooiing van de eerste fase van de overkapping valt samen met de indienststelling van de hogesnelheidslijn tussen Leuven en Luik in 2002. Op dat moment is de helft van de overkapping klaar, nl. :

- > de volledige staalstructuur boven perrons 1, 2/3 en 4/5;
- > het volledige dak boven sporen 1 tot 4;
- > de voetbrug over de sporen 1 tot 4 met liften op de perrons 1, 2/3 en 4/5.
- > de heraanleg van perrons 1 tot 5 (bevloering met voorzieningen voor blinden en slechtzienden, één verwarmde schuilgelegenheid centraal op elk perron, nieuwe verlichting, sonorisatie, beeldschermen, signaletica,...);
- > de nieuwe sporen;
- > een nieuwe bovenleiding.

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



Eind 2005 is de nieuwe perronoverkapping volledig afgewerkt.

Leuven – Brussel in 13 minuten

Leuven – Brussel in 13 minuten – Leuven – Brussel in 13 minuten – L



De flessenhals tussen Brussel en Leuven behoort binnenkort tot het verleden.

De lijn 36, die de verbinding vormt tussen dé studentenstad en het hart van België, is één van de drukste verbindingen van ons land. Het is niet verwonderlijk dat de capaciteit van de twee sporen tussen deze steden al geruime tijd onvoldoende is. De aanpassing van de sporen voor de doortocht van de hogesnelheidslijn richting Duitsland is dan ook een welkom geschenk; meteen kan de spoorlijn Brussel-Leuven compleet gemoderniseerd worden.

De uitbreiding van 2 naar 4 sporen zorgt voor een aanzienlijke verhoging van de capaciteit. Langs beide zijden van het bestaande spoor komt een extra spoor, waarvan stoptreinen gebruik zullen maken. Zij kunnen op deze buitenste sporen een maximale snelheid van 160 km/u halen.

Hogesnelheidstreinen en binnenlandse IC-treinen zullen gebruik maken van de twee middelste sporen. Zij rijden hier aan een snelheid van 200 km/u.

De huidige flessenhals tussen Brussel en Leuven zal hierdoor tot het verleden behoren. Doordat inhalen op de sporen onmogelijk is, hinderen de stoptreinen momenteel de IC-treinen. Deze zijn hierdoor genoodzaakt hun snelheid aan te passen, met een langere rittijd als gevolg. Om dezelfde reden is het aantal stoptreinen momenteel beperkt tot één per uur.

De verdubbeling van het aantal sporen brengt dan ook twee grote voordelen voor het treinverkeer met zich mee. Het aantal stoptreinen tussen Brussel en Leuven breidt uit. De IC-treinen overbruggen de afstand Brussel – Leuven in 13 minuten, terwijl dezelfde rit voor de werken 18 minuten in beslag nam. Het op vier sporen brengen van de lijn Brussel-Leuven en het vernieuwen van de huidige sporen wordt eind 2005 afgerond.

Het op vier sporen brengen van de lijn 36 wordt eind 2005 afgerond.



een mooiere toekomst

Niemand ontkent dat de werken aan de spoorlijn Brussel – Leuven hinder met zich meebrengen. Toch houdt de aanpassing van deze sporen ook positieve aspecten in voor de bevolking. De combinatie van vernieuwde sporen en nieuwe treinstellen zorgt voor een minimum aan lawaaihinder. Ook het uitzicht van de gemeenten wordt positief beïnvloed: niet enkel de stationsomgevingen worden vernieuwd, maar ook de straten en pleinen die het tijdens de werken zwaar te verduren krijgen.

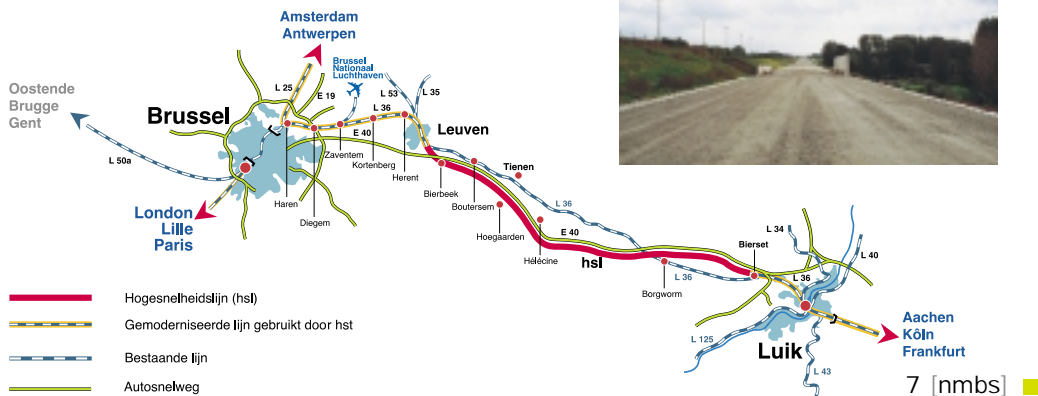
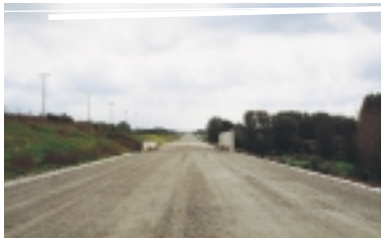
Het gevolg is dat de wijde omgeving van het station er na de laatste afwerkingen aangenamer zal uitzien dan voordat de eerste vrachtwagens hun intocht deden.

300 kilometer per uur tussen Leuven en Luik

De E40 tussen Leuven en Luik krijgt een buur: de hogesnelheidslijn richting Duitsland. De beslissing om deze hsl aan te leggen naast een autosnelweg heeft een logische reden: door de verkeersstromen te bundelen, nemen ze samen een minimum aan ruimte in. Met een gering aantal onteigeningen tot gevolg.

Op deze hogesnelheidslijn zullen niet enkel hst's, maar ook IC-treinen rijden. De eerste treinrit op de nieuwe lijn vindt plaats in 2002. De hogesnelheids-treinen zullen hier hun maximum toegelaten snelheid rijden, namelijk 300 km/u. IC-treinen halen hier probleemloos 200 km/u.

Gebundelde verkeersstromen nemen samen een minimum aan ruimte in.



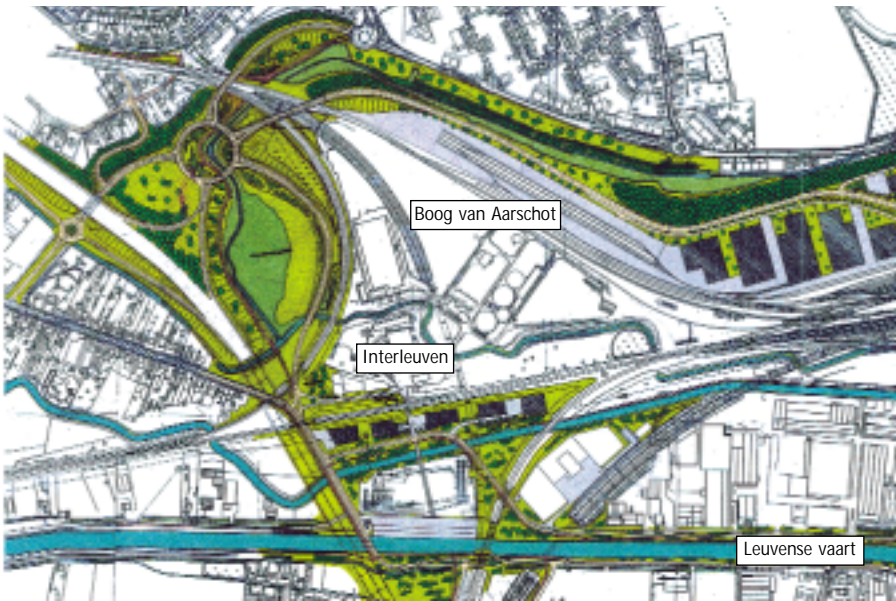
investeren in Leuven-Noord

vesteren in Leuven-Noord - Investeren in Leuven-Noord - investeren

De stad Leuven, het Vlaams Gewest, de NV Zeekanaal, de Lijn en de NMBS werken samen aan een project ter hoogte van Leuven-Noord. Dit is het gebied tussen de Leuvense Vaart, het Vuntcomplex met afrit 20 van de E314 en de Eénmeilaan. Het project vormt het sluitstuk van de verbetering van de mobiliteit in het Leuvense in het algemeen en de verbetering van de spoormobiliteit in het bijzonder.

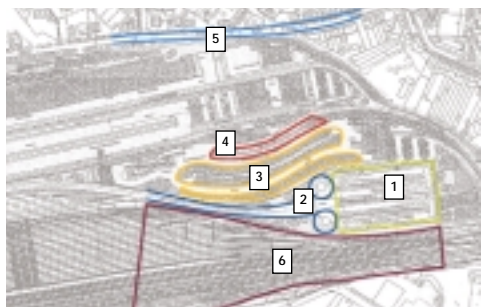
De grootste investering door de NMBS in dit gebied is de aanleg van een parkeergebouw voor 2.500 auto's op het spoorwegterrein Blauwput. Via een rotonde zal de parking verbonden zijn met de afrit 20 (Kessel-Lo) van de E314. Het autoverkeer van het Leuvense station kan door deze parking opgevangen worden van zodra Brussel - Leuven op vier sporen is gebracht. Het verkeer van de E314 richting Brussel kan in Leuven stoppen, de trein nemen en verdere autofiles vermijden. Het hele idee kadert in de plannen van een Gewestelijk ExpresNet rond Brussel.

De Blauwputbrug wordt een belangrijke ontsluitingspunt in het project Leuven-Noord.



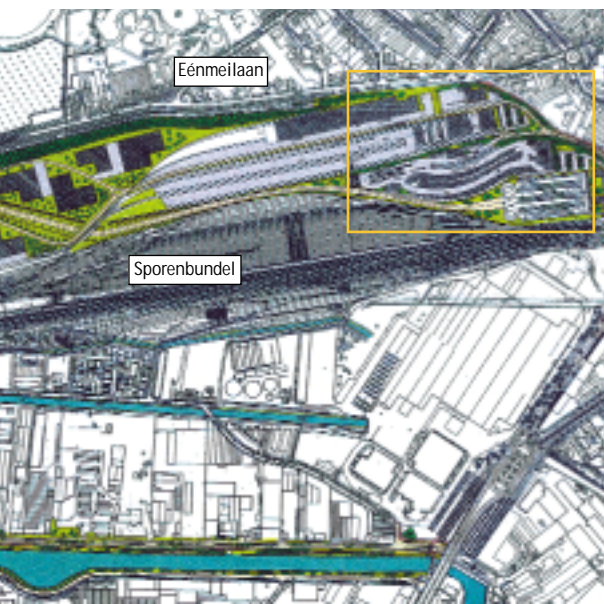
Door de inplanting van het parkeergebouw moeten een aantal andere eigendommen van de NMBS een nieuwe bestemming krijgen. Zo wordt momenteel gezocht naar een nieuw onderkomen voor de Leuvense museumbewaarplaats. Het bestaande Logistiek Centrum Infrastructuur en het gebouw voor de treinbestuurders krijgen een nieuwe inplantingsplaats. Tenslotte komt er een herschikking van de goederensporen en de toegangswegen aan de Eénmeilaan. Na verloop van tijd kan hierdoor een bedrijventerrein voor spoorgebonden en andere bedrijven ontwikkeld worden.

Het volledige project Leuven-Noord wordt afgerond tussen 2003 en 2010. Op dat tijdstip zal het aandeel van het openbaar vervoer en van het spoor gevoelig versterkt zijn.



1. Parking voor 2.500 auto's
2. Ontsluiting parking
3. Stelplaats 'De Lijn'
4. Parking voor 118 auto's
5. Eénmeilaan
6. Spoorwegbundel

Het gebied dat ingenomen wordt door het project Leuven-Noord.



vernieuwen voor onze reizigers

ernieuwen voor onze reizigers vernieuwen voor onze reizigers - ve

Gewestelijk ExpresNet

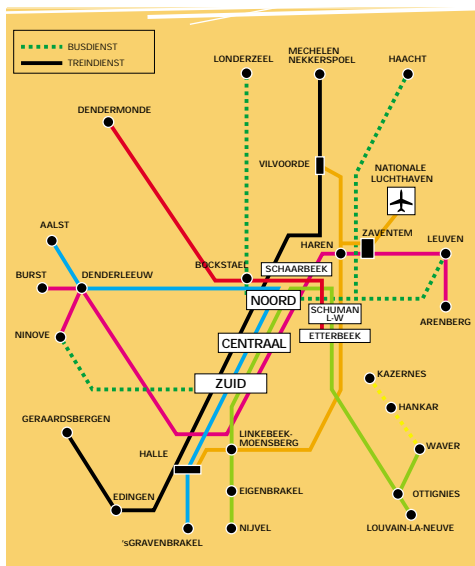
Meer dan 360.000 pendelaars trekken elke dag naar Brussel. Slechts een fractie van hen maakt hiervoor gebruik van het openbaar vervoer. Tot op heden kon dit aandeel moeilijk uitgebreid worden. De infrastructuur van de NMBS is immers onvoldoende om het marktaandeel in een straal van 30 km rond Brussel te vergroten. Er moet dan ook een alternatief uitgewerkt worden, waardoor mensen opnieuw vertrouwen krijgen in het openbaar vervoer om hen op een veilige, snelle en fileloze manier naar het werk te brengen.

De opbouw van een Gewestelijk Express Net rond Brussel speelt volledig in op deze noden.

Het spoor is de ruggengraat van dit project, maar omdat sommige stedelijke zones niet door de trein bediend kunnen worden, zijn ook de busverbindingen van kapitaal belang.

Op die manier komt men tot een efficiënte integratie van de verschillende vervoersmiddelen.

De belangrijkste maatregel om het GEN-project uit te werken is het verhogen van de capaciteit van het bestaande spoorwegnet. De lijn Brussel-Leuven op vier sporen brengen, is hier het perfecte voorbeeld van. De stations die deel uitmaken van de zone waar het GEN-project van start gaat, worden aangepast aan de noden van een groeiend aantal treinreizigers. Ook aanvullende installaties zoals parkings en fietsenstallingen zitten in het verlanglijstje. Zodra het GEN operationeel is, zullen de verplaatsingen naar Brussel tijdens de piekuren een stuk vlotter verlopen en komt er een geloofwaardig en doeltreffend alternatief voor het systematische gebruik van de auto.



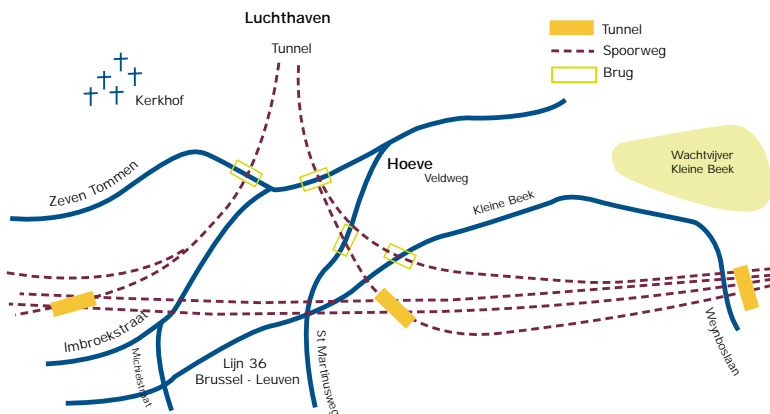
Spoorboog Leuven – Brussel Nationaal Luchthaven

Wie momenteel vanuit Leuven de luchthaven van Zaventem wil bereiken, moet via Brussel sporen. In de toekomst komt daar verandering in. De lang aangekondigde spoorboog van Nossegem zal een welkome verbinding brengen tussen het oosten van België en de luchthaven.

Het wisselcomplex om de verbinding met de luchthaven te maken, wordt al tijdens de moderniseringswerken gecreëerd (het zuidelijke deel van de tunnel onder de toekomstige sporen van augustus 2000 tot juni 2001, het centrale gedeelte van de tunnel van november 2003 tot mei 2004). De verbindingsboog zelf wordt eind 2005 in gebruik genomen.

Spoorboog Aarschot – Brussel

De verbinding Hasselt – Aarschot – Brussel verloopt momenteel nog steeds via het station Leuven. De spoorboog Aarschot – Brussel moet die situatie wijzigen. In 2002 gaan de werken van start. Pas in 2005, als de volledige viersporige verbinding tussen Brussel en Leuven is afgewerkt, wordt de nieuwe lijn in dienst genomen. Vanaf dat moment zullen Brussel en Hasselt per spoor minder dan een uur van elkaar verwijderd zijn.



Meer info?

Tel: 078 15 48 04

E-mail: kathleen.vanvaerenbergh@nmbs.be

Post: NMBS Communicatie, CO 032 s 50, Public Relations, Frankrijkstraat 85, 1060 Brussel

Gratis infobrochure van de Belgische Spoorwegen

v.u. Louis Gillieaux, NMBS Communicatie, Frankrijkstraat 85, 1060 Brussel – Redactie dienst Communicatie NMBS

Foto's: Leo Goossenaerts – Illustraties: Samyn and Partners - Druk: NMBS – Design: Image Plus – Mei 2001