

# GEN-stationsoplijn Brussel-Leuven op lijn Brussel - Leuven

➤ De NMBS voert al enkele jaren een grondige modernisering door op de spoorlijn Brussel-Leuven. Tijdens dit project wordt het aantal sporen op de hele lijn uitgebreid van twee naar vier.



De uitrusting van de nieuwe stations en haltes zal aansluiten op de modernisering van de spoorlijn Brussel - Leuven

Het aantal IC-, IR- en stoptreinen tussen de studenten- en de hoofdstad kan op die manier uitbreiden, terwijl tegelijkertijd een vlotte doorstroming van de hogesnelheidstrein richting Duitsland mogelijk is. De uitbreiding van het aantal sporen brengt ook de aanpassing van de stationsomgevingen met zich mee. De uitrusting van de nieuwe stations en haltes sluit aan op de modernisering van de spoorlijn. Vanaf eind 2005 kunnen onze klanten op een uiterst comfortabele manier op hun stoptrein richting Brussel of Leuven wachten.

## Gewestelijk ExpressNet

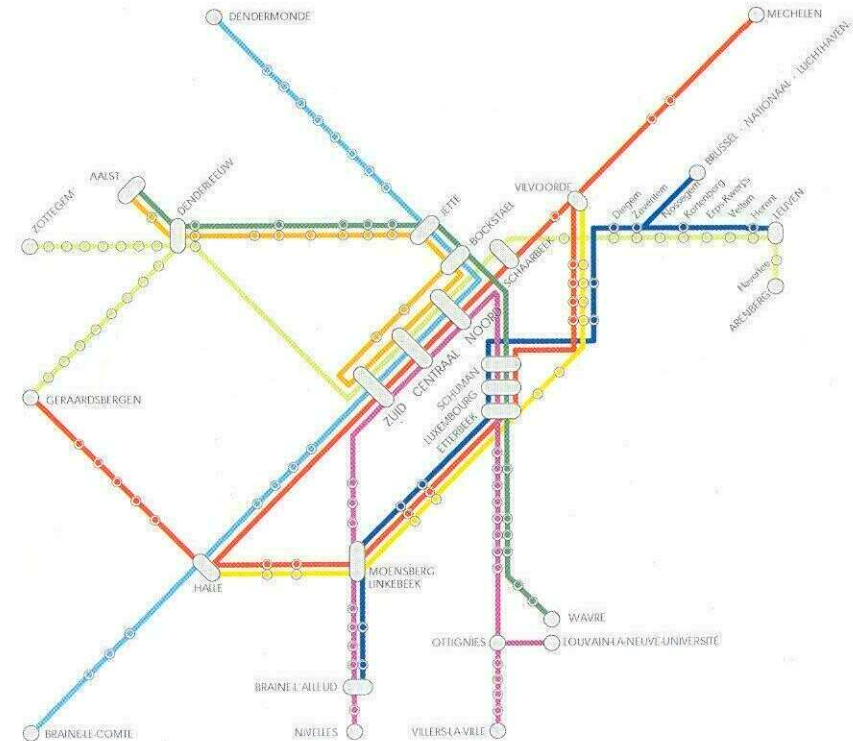
De positieve trend van een stelselmatig stijgende werkgelegenheid in en rond Brussel beïnvloedt op een zeer indringende wijze het verkeer van en naar onze hoofdstad. Om te voorkomen dat het autoverkeer richting Brussel dagelijks hopeloos vastloopt, zijn efficiënte alternatieven noodzakelijk. Een doorgedreven ontwikkeling van een klantvriendelijk openbaar vervoer kan bijdragen tot een oplossing van dit mobiliteitsprobleem.



op gemoderniseerde lijn Brussel-Leuven GEN-stations op gemoderniseerde lijn Brussel-Leuven GEN-stations

De uitbouw van een Gewestelijk ExpressNet (GEN) rond Brussel moet het pendelgedrag een nieuwe impuls te geven. Dankzij de moderniseringswerken zal de reistijd tussen Brussel en Leuven verminderen van 18 naar 13 minuten. Aan deze verhoogde reissnelheid moeten frequente verbindingen en comfortabele stations gekoppeld worden. De doelstelling is het globale treinaanbod (in reizigerskilometer) tegen 2010 met 50% te verhogen.

Ook de spoorlijn Brussel-Leuven maakt deel uit van het GEN. De stations en stopplaatsen op deze lijn krijgen hierdoor een dubbele taak. Ze moeten bestaande klanten in een groter comfort ontvangen, maar daarnaast ook de autobestuurders overtuigen om in de trein te stappen. Een moderne en comfortabele opstapplaats is de grootste troef om het autoverkeer van en naar Brussel te ontlasten.



## GEN-station: meerwaarde voor onze klanten

> Ontwerpers van stations volgen vastgelegde normen inzake comfort. Deze minimeisen werden aangepast voor de GEN-stations, zodat het treinverkeer er ten volle de concurrentie met het autoverkeer kan aangaan. Eurostation, een studie bureau van de NMBS, past het nieuwe comfortniveau voor het eerst toe op de lijn Brussel-Leuven. De stations en stopplaatsen op deze lijn zullen als model dienen voor de bouw of aanpassing van andere GEN-stations in en rond Brussel.

Het nieuwe comfortniveau bevat enkele markante aanpassingen: beschutte zones tussen de toegangstrap naar het perron en het eerste gesloten, verwarmbare schuilhuisje en een verhoogde kwaliteit en veiligheid van de fietsenstallingen. Maar ook andere aanpassingen verbeteren de kwaliteit van de wachttijd op het perron. Het verlichtingsniveau wordt opgedreven tot 100 Lux in de gesloten schuilgelegenheden van de GEN-stations, terwijl de norm in andere stations slechts 40 Lux bedraagt. Daarnaast komt er een uitgebreid informatiesysteem met mededelingen op het perron via verschillende, gerichte luidsprekers in plaats van één uitgebreid omroepsysteem.



Het comfortniveau van de nieuwe stations en stopplaatsen op de lijn Brussel-Leuven zal als standaard dienen voor de bouw of aanpassing van andere GEN-stations

## verwachtingen van reizigers

> De concurrentie met de auto aangaan is niet eenvoudig. De snelheid van de verplaatsing pleit, gezien de eindeloze files op de autowegen, voor de trein. Op gebied van comfort dient de automobilist echter nog overtuigd te worden. Hij verkiest een warme auto in de file nog steeds boven lange wacht- en overstaptijden op een oncomfortabel perron.

Eurostation hield bij het uittekenen van de nieuwe stations en stopplaatsen rekening met de algemene verwachtingen van de (toekomstige) klanten. De architecten moesten inschatten bij welk comfortniveau een automobilist beslist om voortaan de trein te nemen.



De eindeloze files op de autowegen pleiten voor het gebruik van de trein

> Een comfortabele opstapplaats dient in de eerste plaats voor iedereen makkelijk toegankelijk te zijn: een optimale bereikbaarheid met het openbaar vervoer, voldoende parkeergelegenheden, diefstalveiligere fietsenstallingen en een zoenstrook staan hierbij centraal. Ook minder-mobielen, oudere mensen en kinderen moeten vlot de trein kunnen nemen.

> De reizigers dienen snel en accuraat geïnformeerd te worden over hun trein- en busverbindingen. De treinmededelingen worden omgeroepen, terwijl affiches zorgen voor extra inlichtingen.

> Een degelijke schuilgelegenheid blijft een prioriteit als het om comfort gaat. In ons regenland is een verwarmbare en gesloten wachtruimte een aangenaam pluspunt.

> Een halte of stationsgebouw bestaat uit overzichtelijke ruimten. Transparantie beperkt het vandalisme en creëert bovendien een veiligheidsgevoel.

> Geluidswanden beperken de geluidshinder van doorrijdende treinen naar de omgeving toe. Maar ook voor de wachtende klanten blijft het geluidsvolume beperkt door het gebruik van reflectieschermen.

# comfortabele stations en stopplaatsen: het ontwerp

## Stopplaats met voorbeeldfunctie

> Vroeger had een stationsgebouw naast een commerciële ook een sociale functie. Het volume van het gebouw was doorgaans belangrijk, zelfs imposant. In vele gemeenten is de sociale functie stelselmatig afgebrokkeld. Wat ooit het middelpunt van de gemeente was, evolueerde naar een verzameling van stadsmeubilair: zitbanken, schuilhuisjes en fietsenstallingen. Ook op de lijn Brussel-Leuven werden de haltes gereduceerd tot 'verzamelposten'. Het concept voor de nieuwe stationshaltes moet hierin verandering brengen. Eurostation groepeert de functies binnen een 'glazen box', waardoor de stationshalte opnieuw een symbool vormt in de omgeving.



de stopplaats Veltem



de stopplaats Nossegem

## Verhoogd comfort

De 'glazen box' bestaat uit een staalstructuur met grote glaspanelen, vertrekking langs beide zijden van de sporen. Het beschermt de toegangshellingen en trappen, maar herbergt eventueel ook een wachzone voor de klanten van De Lijn. Een helling binnen de 'glazen box' leidt naar de overdekte fietsenstalling. Op het perron wordt een beschutte wandelzone voorzien tussen de toegangstrappen en het eerste verwarmbare schuilhuisje. De reiziger blijft dus beschermd tegen weer en wind vanaf het moment dat hij aankomt op de stopplaats tot wanneer hij op de trein stapt.

Voor de stopplaatsen zijn twee verschillende concepten van deze 'glazen box' uitgewerkt.

> In Erps-Kwerps, Veltem en Herent bevinden de perrons zich op hetzelfde niveau als de omgeving. De box wordt hier op dezelfde hoogte als de sporen geplaatst.

> In Haren en Nossegem liggen de sporen in ingraving. Zo vindt in Nossegem de hoofdtoegang naar de perrons plaats via de brug over de sporen. Hierbij komt de 'glazen box' op dezelfde hoogte als de brug. De toegangstrappen naar de perrons zijn overdekt tot het eerste, verwarmbare schuilhuisje.

## Kortenberg en Zaventem: volwaardige stationsgebouwen

> In Kortenberg en Zaventem komt er niet enkel een 'glazen box', maar ook een volwaardig stationsgebouw. De 'box' overdekt de toegangshelling, de onderdoorgang, de lift, de fietsenstalling en een wachzone voor de busreizigers.



het stationsgebouw Kortenberg

Op het Stationsplein in Kortenberg en het Heldenplein in Zaventem komt daarnaast ook een bakstenen gebouw. Dit sluit aan op de 'glazen box' en bundelt de verschillende stationsfuncties. Naast het nieuwe type loketten worden hier ook dienstlokalen voorzien.

Ook Diegem krijgt een stationsgebouw, evenwel zonder personeelsbezetting. De hoofdtoegang tot de perrons wordt verlegd naar de Kleetlaan (kant bedrijvzone).



het stationsgebouw Zaventem

## investeren in comfort

> De NMBS wil haar klanten in een optimaal comfort ontvangen. De voorzieningen op de spoorlijn Brussel-Leuven moeten hiertoe bijdragen.

De stations en stopplaatsen op deze lijn krijgen hierdoor de mogelijkheid om opnieuw uit te groeien tot het middelpunt van de gemeente.