

Station Oudenaarde: nu volledig in het nieuw

Tien jaar is er gewerkt aan het station Oudenaarde en zijn omgeving. Vandaag wordt de laatste fase van het project afgesloten met de indienname van de nieuwe onthaalruimte en het heringerichte stationsplein. Het resultaat mag zeker worden gezien: Oudenaarde beschikt voortaan over een modern station dat op het vlak van reizigersonthaal tot de top behoort. In samenwerking met De Lijn is ook de overstap tussen trein en bus geoptimaliseerd.

De laatste adem

De laatste fase van het project Oudenaarde is bepalend voor het uitzicht van het station en haar omgeving. De onderdoorgang en meteen ook de toegang tot de sporen langs de kant van het stationsplein wordt geflankeerd door een volledig nieuwe onthaalruimte en een ruimte waarin een buffet of krantenkiosk zal komen.

De onthaalruimte vervangt in feite het mooie bestaande stationsgebouw. Dit beschermde gebouw beantwoordt niet langer aan de huidige uitbatingsnoden en ligt sinds de ophoging van de sporen en het maken van een onderdoorgang te veraf. Dit wil zeker niet zeggen dat het gebouw zal verdwijnen: gedeeltelijk blijft het de administratieve stationsdiensten huisvesten en de rest van het gebouw krijgt allicht een nog in te vullen nieuwe bestemming. Daar zijn overigens al geïnteresseerden voor.

In de nieuwe ruimte kan de reiziger terecht voor zijn biljetten of andere vervoerbewijzen. De loketten zijn gemaakt volgens het allernieuwste design. Op een monitor staan de vertrektijden en de sporen vermeld van de eerstvolgende treinen. Er is ook zitgelegenheid, maar ook niet teveel: de dienstregeling van de treinen in Oudenaarde is van die aard dat de overstaptijden tot een minimum zijn beperkt. Er zijn ook ruime splinternieuwe toiletten ondergebracht, met speciale voorzieningen voor gehandicapten.

Deze nieuwe lokalen zijn ingepast in een totaalconcept voor het vooraanzicht van het station. De metalen groene profielen die werden gebruikt, zijn terug te vinden in een meterslange gaanderij die parallel met de sporen vanaf het oude stationsgebouw tot aan de onderdoorgang loopt. Ze biedt onder meer beschutting aan de reizigers die wachten op hun aansluitende bus. De opvallend gestileerde stationsuurwerken boven de ingang van de onderdoorgang geven een finale toets aan de zeer eigentijdse "look" van het geheel.

Het stationsplein kreeg ook een nieuwe parking met 280 plaatsen, waarvan 6 voor gehandicapten en 18 voor kortparkeerders. Deze parking werd verwezenlijkt ter aanvulling van de in een vroegere fase aangelegde grote parking aan de achterkant van het station.



Er is ook gedacht aan de klanten die per fiets naar het station komen. 336 fietsen en 18 bromfietsen kan men kwijt in de overdekte fietsenstalling.

De inrichting van het nieuwe autobusstation in samenwerking met vervoerspartner De Lijn, behoort tot de meest opvallende verwezenlijkingen op het vlak van reizigersonthaal. Het is normaal dat de NMBS als transportmaatschappij veel belang hecht aan dit aspect. Op de ruimte schuin voor de uitgang van het station, die vrijkwam door het slopen van de schuilkelder en het goederengebouw, werden vijf lange vluchtheuvels en de nodige wegen aangelegd om zowel het autobusverkeer als het privévervoer vlot te laten verlopen. Het "kiss & ride"-verkeer krijgt ook voldoende plaats om treinreizigers af te zetten of op te halen. Ten behoeve van de busgebruikers is er op elke vluchtheuvel een schuilhuisje geplaatst, maar ook de gaanderij biedt meer dan voldoende plaats om wachtenden onderdak én een zitje te verschaffen.

De laatste fase van de werken hield ook nog de bekleding van de perrons met betonklinkers in, als "the finishing touch". De toegangen van de perrons werden voorzien van rubbertegels in functie van visueel gehandicapten.

Het prijskaartje van al dit moois belooft 87 miljoen; De Lijn komt tussen voor 14 miljoen. De werkzaamheden werden uitgevoerd door de aannemer Aclagro N.V.

Geoptimaliseerde overstap trein/bus

De vlotte overstap tussen trein en bus wordt in Oudenaarde niet enkel bevorderd door ruimtelijke aspecten. Het station wordt als een van de eerste uitgerust met een computersysteem dat de aansluitingen zo goed mogelijk opvolgt. In Vlaanderen werden voorlopig enkel de stations van Dendermonde en Geel met dit systeem bedacht.

In de seinpost van het station werd een computersysteem geïnstalleerd dat in verbinding staat met een aan het busstation opgesteld paneel. Bij het dagelijkse opstarten leest het systeem de treinen en bussen in naargelang hun rijdag/rijperiode-definitie. Het systeem volgt verder automatisch het trein- en busverkeer op en geeft een overzicht van de toestand weer op het scherm.

De tussenkomst van een operator is alleen vereist indien een trein met vertraging wordt aangekondigd. Een muisklik op de betrokken trein opent een venster met alle treingegevens en de bussen in aansluiting. Bij het invoeren van de vertraging wordt de operator gewezen op de gevolgen hiervan voor de bussen in aansluiting. Het computersysteem beslist verder autonoom over het vertrek van de bussen en houdt hierbij rekening met volgende elementen:

- de aankomsttijd van de trein;
- zijn eventuele vertraging; de overstaptijd trein-bus (d.i. de tijd nodig om van het perron van de trein naar het busstation te stappen);
- de vertrektijd van de bus;
- de maximale wachttijd van de bus (meestal vijf minuten).

Het systeem deelt via het aankondigingsbord de vertrek- of wachtbevelen mee aan de chauffeurs. Deze boodschappen worden afgebeeld onder de vorm van drie getallen en een rode of groene lamp.

De opeenvolging van de boodschappen per bus verloopt als volgt:

1. Vanaf drie minuten voor het geplande vertrek van de bus wordt de buschauffeur hiervan op de hoogte gebracht: op het paneel wordt zijn lijnummer, de geplande vertrektijd en de wachttijd afgebeeld in combinatie met een rode lamp. Indien het treinverkeer geen vertraging ondervindt, zal de wachttijd nul zijn.
2. Het vertrekbevel wordt gegeven door een groene lamp in combinatie met een aantal cijfergegevens die bestaan uit het lijnummer, de vertrektijd en een willekeurig getal tussen 0 en 100 (de vertrekcode). De vertrekcode wordt door de chauffeur op het ritblad genoteerd.
3. Het vertrekbevel wordt gedurende vijf minuten afgebeeld.

Het systeem registreert het verloop van het trein - busverkeer alsook de vertrekcodes in een archiefbestand.

Een project van lange adem

Er gingen verschillende fases vooraf aan deze laatste werkzaamheden. De aanleiding voor het geheel van de werken werd gevormd door de beslissing om de sporen en het station op te hogen, onder meer met het oog op de afschaffing van de belangrijke overweg aan de Beverstraat.

Die beslissing kwam er niet zonder lange discussies. Na verschillende informatievergaderingen voor de bevolking en in overleg met de betrokken instanties, met name het stadsbestuur van Oudenaarde, de NMBS, de NMVB (de voorloper van De Lijn) en het Ministerie van Verkeerswezen, werd beslist om het bestaande spoornet in Oudenaarde maximaal op te hogen, dit met het oog op de bevordering van de eenheid van Oudenaarde en de verbindingen tussen de verschillende deelgemeenten te verbeteren. Het project voorzag eveneens in een tracéverbetering van de lijn 89 (Kortrijk - Denderleeuw, richting Brussel), zodat de inrit en de uitrit van de treinen in het station aan een hogere snelheid kon gebeuren. Niet minder dan zes onderbruggingen moesten worden gebouwd.

Het definitieve dossier werd op 13 juni 1985 voorgelegd aan de Minister voor ondertekening van het Koninklijk Besluit. De werken zouden echter pas van start gaan in 1988.

Parallel met de ophoging van de sporen werd het station uitgerust met het volledige gamma aan reizigerscomfort, waarvan de NMBS meent dat een station van de grootorde van Oudenaarde zou moeten beschikken.

In de tweede fase werd werk gemaakt van de afwerking. De perrons kregen grote schuildaken, ruime wachthuisjes met zitjes. De reizigersonderdoorgang werd bevloerd met marmarmozaïektegels en de zijwanden kregen kunstharsgebonden tegels, een primeur voor het spoorwegnet. De kleurschakering hiervan zorgt voor een esthetisch geheel met het onthaalgebouw. Het geheel werd ook uitgerust met een moderne en duidelijke bewegwijzering.

Om de perrons te bereiken werd het station in 1992 uitgerust met roltrappen. Rechtover het oude stationsgebouw werd een lift naar de perrons geïnstalleerd waarvan gehandicapten kunnen gebruik maken.

Aan de achterkant van het station werd een zeer groot parkeerterrein aangelegd en een dito overdekte fietsenstalling. Interessant om weten is bovendien dat hier nog vrije plaatsen ter beschikking zijn, wat minder het geval is aan de voorzijde van het station. Ten behoeve van de fietsers werd langsheen de spoorberm een breed fietspad naar de Broekstraat gerealiseerd.

Tel hierbij nog de kosten voor het perrongebouwtje voor het stationspersoneel, het ombouwen van de seinpost plus andere technische ingrepen op het vlak van seininrichting, bovenleidingen en televerbindingen en het totale prijskaartje van de investeringen in Oudenaarde beloopt 1,230 miljard frank.

De zoektocht naar nieuwe reizigers kan beginnen

Het station Oudenaarde is uitgerust met alle moderne comfort waar de reiziger behoefte aan heeft, of die zijn verplaatsing aangenamer en eenvoudiger maakt. Vaak zelfs kleinigheden zullen toch door de reiziger worden geapprecieerd. Het aanwezig zijn van een brievenbus in de onderdoorgang bijvoorbeeld, of de moderne telefooncellen vlak aan de uitgang van het station. Zelfs een frituur ontbreekt niet op het voorplein!

Niet minder belangrijk zijn de treinverbindingen, en ook daar heeft Oudenaarde kwaliteit in petto. De reiziger heeft keuze uit zes treinen per uur: rechtstreekse snelle IC-treinen naar Brussel (Brussel-Centraal in 49 minuten) en Kortrijk/Brugge/Oostende, L-treinen naar Brussel, Kortrijk (tijdens de daluren om de twee uren), Gent en Ronse. Tijdens de piekuren worden nog verschillende P-treinen aan het aanbod toegevoegd.

Het reizigersaantal van Oudenaarde heeft de laatste jaren vrij grote schommelingen gekend. Momenteel stappen op een weekdag 3.600 reizigers in de trein. Het spreekt vanzelf dat de langdurige werken niet altijd even leuk waren voor de reizigers, al werd alles in het werk gesteld om de ongemakken tot een minimum te beperken. Vandaag heeft het station een groot aantal extra troeven in handen om nieuwe reizigers aan te trekken. Zo kan het nog aan belang winnen, wat toekomstige garanties biedt voor goede of nog betere treinbediening.

Het personeel staat klaar om nieuwe klanten te verwelkomen.



Feestweekend

Het weekend van 7 en 8 september 1996 wordt er alvast feest gevierd in en rond het station. Het station zelf opent zijn deuren tussen 10 en 18 uur: iedereen kan er komen kijken naar het allernieuwste reizigersmaterieel: de meest recente I11-rijtuigen staan er te kijk naast gemoderniseerd M4-rijtuigen en een I6-slaaprijtuig. Men kan ook kennis maken met de modernste elektrische locomotief (type 27).

Daarnaast zijn er standen waar de verdere toekomstplannen STAR 21 van de NMBS worden belicht en er is ook een demonstratie van Aridisc, het elektronische spoorboekje. Er worden ook geleide bezoeken aan de nieuwe seinpost georganiseerd.

Op het stationsplein sloegen de plaatselijke middenstanders de handen in elkaar om er ook daar een spetterend feest van te maken, via allerlei sportieve, culinaire of gewoon grappige initiatieven.

Er zijn tijdens beide weekenddagen vier treinritjes tussen Oudenaarde en het station Ruien. Daar is een bezoek aan de elektriciteitscentrale van Kluisbergen gepland.