

## Leuven. Een vernieuwd station in een dito omgeving.

---

Leuven. Sinds mensengeugenis een van de belangrijkste Europese universiteitssteden, een centrum van nijverheid en diensten. Ettelijke tienduizenden studenten vinden hier jaarlijks 'tijdelijk' een tweede woonst, duizenden anderen verdienen er hun boterham. De impact van de stad Leuven – op een steenworp van het Europese hart – valt niet te vatten, al werd haar belang enkele jaren geleden nogmaals onderstreept toen het hoofdplaats werd van de nieuwe provincie Vlaams-Brabant.

Het is de logica zelve dat het station van zo'n stad uitgroeit tot een van de belangrijkste van het land. Vorig jaar telde Leuven gemiddeld 21.637 opstappende reizigers op een werkdag en daarmee moest het in Vlaanderen enkel Gent-Sint-Pieters en Antwerpen-Centraal laten voorstaan. Het grote aantal reizigers hoeft niet te verbazen als je weet dat Leuven met praktisch elke grote Vlaamse stad een vlotte (rechtstreekse) verbinding heeft. Vanaf de nieuwe dienstregeling in mei '98 rijden er bovendien niet langer twee rechtstreekse treinen per uur van Leuven naar Brussel, maar vier.

Maar geleidelijk aan komt het verzadigingspunt in zicht. En moet er geïnvesteerd worden om de reizigers van vandaag de service te bieden waar ze recht op hebben. Om nieuwe treinreizigers te winnen. Een boodschap die de NMBS begrepen heeft. En met haar een aantal belangrijke partners zoals de stad Leuven, het Vlaamse Gewest en De Lijn. Samen zullen ze het station van Leuven en haar omgeving een nieuw gezicht geven, een nieuw lichaam.

De verbeteringen die op til staan zijn niet enkel visueel, maar vooral structureel. De restauratie en vernieuwing van het station leidt niet enkel tot een mooier gebouw, maar ook tot een functioneler geheel waar de klant een betere dienstverlening krijgt. De herinrichting van het stationsplein leidt niet enkel tot een aangenamere omgeving, maar ook tot een gebruiksvriendelijker verkeersknooppunt waar alle vervoersmodi beter op elkaar afgestemd zijn.

Ook de geplande spoorwerkzaamheden rond Leuven wijzen op het belang van de stad en haar station: de uitbreiding naar vier sporen tussen Leuven en Brussel die de capaciteit tussen beide steden gevoelig opdrijft; de samensmelting van meerdere kleinere seinposten tot een hypergesofisticeerd, computergestuurd seinhuis dat nu al Tienen, Sint-Joris-Weert en het grootste gedeelte van de Leuvense zone bedient. Investerings die zullen leiden tot een vlotter en veiliger treinverkeer. Over korte en lange afstand.

## **Een vernieuwd station ...**

---

De restauratie van het stationsgebouw gaat onverdroten verder. Zowel binnen als buiten krijgt het een grondige opknappbeurt. Met het nodige respect voor het beschermde monument uiteraard. In 2002 zal deze toegangspoort tot de stad volledig vernieuwd zijn. Maar ondertussen is er al heel wat gebeurd.

### **Travel centre**

De lokettenzaal is in een nieuw kleedje gestoken. De oude loketten zijn vervangen door nieuwe en door een travel centre met een afzonderlijke dienst voor informatie per telefoon, die weldra in dienst komt. Vooral de indienstname van het travel centre is een fikse stap voorwaarts. Het onthaal van de reiziger wint aan kwaliteit. De omgeving is een stuk aangenamer en het plafond in stucwerk werd in zijn oorspronkelijke staat hersteld. Het contact tussen personeel en klant is veel warmer dankzij de open balie. Ook voor het personeel is het uiteraard een stuk aangenamer werken, wat dan ongetwijfeld weer een gunstige invloed heeft op het onthaal van de klanten.

### **Informatieverstrekking**

Ook juiste en voldoende informatie aan de klanten geven, maakt deel uit van een goede dienstverlening. Daarom hangt er in de lokettenzaal een gloednieuw elektronisch infobord met alle treininfo en zijn sinds april 1997 alle perrons en de onderdoorgangen uitgerust met nieuwe aankondigingsborden en televisieschermen.

### **Restauratie van het gebouw**

De buitenzijde van het station ziet er al heel wat pattenter uit. De gevels van het hoofd- en het rechterzijgebouw werden gerestaureerd en de steigers deels weggenomen. Boven het fronton van het stationsgebouw werd een nieuwe beeldengroep – een getrouwe kopie van het origineel – geplaatst en werden de beeldengroepen met de kinderen weggenomen om er replica's van te kappen. Het stationsgebouw zal dra in al zijn glorie herrijzen.

### **Werk in uitvoering**

De meeste werkzaamheden die nu op stapel staan, hebben vooral een impact op de parkeermogelijkheden rond het station, zowel voor auto als voor fiets. Een aantal parkeerplaatsen gaat verloren, andere worden gecreëerd.

### Herschikken parkeerplaatsen

De huidige overdekte parking (zie ❶ op bijgevoegd plannetje) zal van januari tot maart '98 worden afgebroken. Tweehonderd parkeerplaatsen gaan verloren, maar de klanten kunnen terecht op een tijdelijke parking (❷) die aangelegd wordt naast de huidige, richting Tienen. Nadat de overdekte parking afgebroken is, zal dit terrein ingericht worden als tijdelijke fietsenstalling met rekken voor 1500 fietsen. Die is nodig omdat de huidige overdekte fietsenstalling (❸) tussen maart en juni '98 afgebroken wordt.

Aan de andere kant van het stationsgebouw, langsheen de sporen A, B en C (❹), wordt begin maart gestart met de graafwerkzaamheden voor het bouwen van de eerste steunmuur van de ondergrondse parking. De reizigers die hier geregeld een plaatsje vonden voor hun auto of fiets zullen moeten uitwijken naar de tijdelijke fietsenstalling (❶) en parking (❷). De doorgang tussen perrons en busstation blijft constant verzekerd dankzij loopbruggetjes.

Ook op het terrein van de voormalige Centrale Werkplaats (CW, ❺) en de toegangsweg (❻) naar de CW worden tijdelijke parkeerplaatsen aangelegd. Die vervangen de parking tussen de onderdoorgang (❼) en de betonnen voetbrug (❽) wanneer er begin maart aan de Martelarenlaan gestart wordt met de werkzaamheden aan de onderdoorgang. De fietsenstalling verhuist naar de voetbrug.

De voetbrug krijgt tijdelijk trappen die rechtstreeks toegang geven tot de verschillende perrons. Hiervoor moet wel een gedeelte van de luifels op de perrons worden afgebroken. Maar het station en alle perrons blijven dus bereikbaar, ook voor degene die van de Martelarenlaan komt.

### Langere perrons

Om het reiscomfort van haar klanten te verhogen, heeft de NMBS sinds twee jaar nieuwe comfortabele i11-treinen in dienst. Die treinen rijden op de twee belangrijkste spoorlijnen van het land (Oostende - Eupen en Antwerpen - Charleroi) en stoppen ook in Leuven. Om die langere treinen zonder probleem te kunnen ontvangen, moeten twee perrons verlengd worden. Begin oktober komt perron 1 (❶) aan de beurt. Eind oktober wordt dan het perron tussen de sporen 4 en 5 (❷) met dertig meter verlengd. Het perron tussen sporen 8 en 9 (❸) wordt begin november verbreed.

### ... en dito omgeving.

In 2002 zal de Leuvense stationsomgeving grondig van uitzicht veranderd zijn. Het Martelarenplein is heraangelegd, veel aangenamer geworden. Openbaar vervoer – met onder meer een nieuw busstation – en de zwakke weggebruikers hebben een meer prominente rol gekregen. Autoverkeer is in grote mate naar de ondergrond verbannen.

#### **Terugdringen van het verkeer**

Om het verkeer op het Martelarenplein zo veel mogelijk te beperken zijn enkele belangrijke ingrepen nodig. Het meest in het oog springend is ongetwijfeld de aanleg van een tunnel onder het plein tussen de Tiense- en de Diestsevest. Daarnaast wordt de Vuurkruisenlaan tussen de Diestsesteenweg en de Leuvense vesten opgewaardeerd tot hoofdverkeersweg, tot boulevard met een groene middenberm en ruime voet- en fietspaden. De Diestsestraat krijgt een louter lokale functie en zal hoofdzakelijk dienen als toevoerweg voor lijnbussen van en naar het nieuwe busstation. De Tiensevest krijgt aan de spoorwegzijde een belangrijke groenzone met een aangepaste voetgangers- en fietsverbinding met het nieuwe Provinciegebouw tegenover de J. Lipsiusstraat.

Het Martelarenplein wordt geherstructureerd, beter geordend met duidelijk afgebakende zones: een rechthoekig 'stationsplein' en het nieuwe busstation in de oksel van het nog te bouwen L-vormige administratief- en dienstencomplex. De bussen rijden aan en af via de Diestsestraat. Zo zorgt de ligging van het busstation voor een perfecte link tussen station en Leuven-centrum zonder het Martelarenplein extra te belasten. Op het plein blijven nog twee bovengrondse rijstroken voor lokaal verkeer. Evenwijdig met het station wordt een strook voor taxi's aangelegd die ook kan gebruikt worden voor uitzonderlijk busverkeer. Op de resterende ruimte krijgen voetgangers en fietsers vrije baan.

#### **Ondergrondse parking**

Onder het Martelarenplein komt een ondergrondse parking voor circa 380 wagens, die in beide richtingen vanuit de tunnel tussen de Diestse- en Tiensevest toegankelijk is. Het leven bovengronds wordt dus niet gestoord. De parking – zowel voor treingebruikers als voor bezoekers van de binnenstad – heeft ettelijke uitgangen en geeft aansluiting op de verbrede onderdoorgang onder de treinperrons, op het busstation, het toekomstig administratiegebouw langs de Diestsestraat, de Bondgenotenlaan en natuurlijk op het Martelarenplein zelf. Zo is het ook mogelijk om vanuit de binnenstad ondergronds de treinperrons te bereiken. De vele toegangen zorgen bovendien voor een goede lichtinval.



De bestaande onderdoorgang onder de treinperrons wordt verbreed tot 8 meter (+ 3,5 meter commerciële ruimte) en geeft aansluiting op zowel het busstation, de ondergrondse parking, het Martelarenplein, de toekomstige ontwikkelingszone langs het spoor als de binnenstad. De onderdoorgang zal het aangewezen voetgangerstraject vormen tussen de Leuvense binnenstad en Kessel-Lo, waarin het Martelarenplein een schakelpositie inneemt.

#### **Nieuwe woongelegenheden**

In de tweede helft van 1998 start Eurostation met een nieuw project: invulling van de Tiense-vest. Dit nieuwe complex moet ruimte bieden aan woningen (11.000 m<sup>2</sup>), kantoren (9000m<sup>2</sup>), winkels (5000 m<sup>2</sup>) en parkeerruimte voor auto's en fietsen. Ook die investering (1,6 miljard Belgische frank) zal de vernieuwde stationsbuurt een extra zet in de rug geven.

## **Naar meer en vlotter treinverkeer**

---

Maar ook louter spoortechnisch staat er rond het Leuvense een aantal grootscheepse projecten op stapel. Die moeten leiden tot een beter treinverkeer, gesneden op maat van de reiziger.

### **Vier sporen tussen Leuven en Brussel**

Al gedurende jaren kampt de NMBS met een capaciteitsprobleem op de lijn Leuven - Brussel, vooral tijdens de ochtend- en avondpiek. De huidige spoorlijn tussen beide steden telt drie sporen tussen Brussel en Zaventem en twee sporen tussen Zaventem en Leuven. In het kader van het STAR 21-plan – het investeringsplan van de NMBS – starten binnen enkele maanden de werkzaamheden voor de aanpassing en de modernisering van de lijn. In 2002 zal zij over de gehele afstand vier sporen tellen en klaar zijn om hogesnelheidstreinen en snelle binnenlandse treinen te ontvangen. Die zullen enkel de twee binnenste sporen gebruiken. Hierdoor komt op de buitenste sporen extra plaats vrij voor het overige nationale en regionale treinverkeer. Ook het aantal treinen voor lokaal verkeer op de lijn kan worden opgedreven. Een belangrijke verbetering die de binnenlandse reizigers zeker zullen waarderen.

De voorbereidende werkzaamheden in de spoorbundels van het station van Leuven (aanpassen van de bovenleiding en verleggen van sporen en wissels) startten op 16 augustus jongstleden. De eigenlijke infrastructuurwerken op de lijn starten eerst in Diegem begin 1998. In april '98 wordt dan begonnen in Leuven zelf met onder meer de aanleg van een nieuwe bocht tussen Herent en Leuven geschikt voor snelheden tot 160 km/u.

### **Het EBP-seinhuis**

Om het treinverkeer vlotter, efficiënter en veiliger te laten verlopen, beheren geleidelijk aan nieuwe, moderne seinhuizen grotere stukken spoorweg. Ook in Leuven, waar het EBP-seinhuis Tienen, Sint-Joris-Weert en al het grootste gedeelte van de zone Leuven bedient, zal eind '97 de laatste (oude) seinpost worden overgenomen. Dan bedient het EBP-seinhuis de hele Leuvense zone.

De verkeersregeling van de treinen gebeurt in de bedieningszaal van een seinhuis. In een klassiek seinhuis worden de configuratie van de sporen, de stand van de wissels en de seinen en de positie van de treinen weergegeven op een optisch controlebord. Voor belangrijke knooppunten zoals bv. Brussel-Zuid, nemen die borden soms enorme afmetingen aan. De bedieningslessenaars van de seingevers worden dan eveneens vrij omvangrijk.

De elektronische bedieningspost (EBP) doet hetzelfde, maar dan met inzet van computers en beeldschermen. Met heel wat specifieke voordelen weliswaar: elke seingeveer beschikt over zijn

eigen beeldschermen en kan inzoomen op details. Het computersysteem filtert niet alleen de gegevens alvorens ze af te beelden, maar neemt ook een deel van de routinetaken op zich. De seingevers kunnen zich toespitsen op mogelijke problemen in het treinverkeer. Ook dan biedt het systeem hulp bij de te volgen procedures en de te nemen maatregelen.

De EBP speelt niet alleen een belangrijke rol in een vlottere regeling van het treinverkeer; het is ook een onontbeerlijke schakel in de uitvoering van het project voor de concentratie van de seinhuizen. Op termijn wil de NMBS het aantal seinhuizen terugbrengen van een goede 400 tot 51, met het oog op een rationele en soepelere verkeersregeling.

## Een belangrijke investering

In en rond het station van Leuven is en wordt door de NMBS een aanzienlijk bedrag geïnvesteerd. In totaal bijna 1,4 miljard Belgische frank, verdeeld als volgt (in miljoenen frank):

- seinhuis (totaal t.e.m. 1998):	961
- verdere uitrusting station: ( <i>perrons, luifels, schuilhuisjes</i> )	148
- elektronica (EBP):	42
- renovatie stationsgebouw:	27
- travel centre:	18
- geplande, voorlopige parking:	5
- bijdrage NMBS in de heraanleg van het Martelarenplein:	± 180 (waarvan 110 miljoen voor de vernieuwing en verbreding van de onderdoorgang)



## Het station Leuven in enkele cijfers

Het station van Leuven is met zijn 21.637 reizigers op een gemiddelde werkdag een van de voornaamste van het land, na de stations op de Brusselse Noord-Zuidverbinding, Gent-Sint-Pieters en Antwerpen-Centraal. Sinds 2 juni 1997 is de spoorwegmaatschappij opgedeeld in 22 regio's. Het station van Leuven is het belangrijkste van de regio Leuven, die zich uitstrekt over een groot gedeelte van Vlaams-Brabant, het Hageland en zuidwest-Limburg.

Het station van Leuven heeft vlotte (rechtstreekse) treinverbindingen met de meeste grote Vlaamse steden, busverbindingen met de belangrijkste gemeenten in de streek, stelt 199 personeelsleden te werk en biedt een resem diensten aan:

- travel centre en loketten;
- infokantoor: *openingstijden:*
  - werkdagen: 06.45 u - 19.30 u
  - zaterdagen: 06.45 u - 18.00 u
  - zondagen: 06.45 u - 14.30 u
- parkeerplaatsen auto's (betalend):
 

- ex-centrum voor wegvervoer:	200
- achter busstation:	132
- Martelarenlaan:	356
<b>- totaal:</b>	<b>678</b>
- parkeerplaatsen moto's:
 

- kosteloos:	35
- betalend:	10
<b>- totaal:</b>	<b>45</b>
- parkeerplaatsen bromfietsen:
 

- kosteloos:	12
- betalend:	19
<b>- totaal:</b>	<b>31</b>
- fietsenstalling:
 

- kosteloos:	- ex-centrum voor wegvervoer:	1831
	- achter busstation:	380
	- Martelarenlaan:	180
- betalend:	onder seinhuis:	560
<b>- totaal:</b>		<b>2651</b>
- taxistandplaats
- bagageverzendingdienst + depot gevonden voorwerpen
  - *openingstijden:*
    - werk- en zaterdagen: 05.00 u - 23.00 u
    - zondagen: 06.00 u - 23.00 u
- 47 automatische bagagekluisen
- krantenkiosk, buffet/restaurant, automaten, ...