

INHOUDSTAFEL

NIEUW CONCEPT VOOR STATIONS EN STOPPLAATSEN LANGS DE LIJN 36 BRUSSEL - LEUVEN

Stations evolueren

Vijf sleutelementen

Het nieuwe concept

De stopplaats

Het station

Kenmerken van de stopplaatsen en stations

Moderniseringswerkzaamheden Brussel-Leuven

Stand van zaken juni 2002

Deelzone Diegem – Zaventem

Deelzone Vertakking Herent – Leuven

Deelzone Nossegem – Veltem

Verbindingsbochten Nossegem en Leuven

Bijlagen:

- kaartje lijn Brussel – Leuven – Luik
- computertekeningen stopplaatsen en stations
- situatieschets per gemeente
- brochure 'Brussel – Leuven, nieuwe standard voor comfort in stations en stopplaatsen'
- brochure 'Moderniseringswerken Brussel – Leuven en aanleg hsl langs E40'

Voor de redactie:

De computertekeningen van de verschillende stopplaatsen en stations die u bij dit persdossier vindt, zijn online terug te vinden op de NMBS-website:
www.b-rail.be/press (het password is `communications_b-rail`)

NIEUW CONCEPT VOOR STATIONS EN STOPPLAATSEN LANGS DE LIJN 36 BRUSSEL - LEUVEN

Sinds 1998 wordt hard gewerkt aan de modernisering van de lijn 36 tussen Brussel en Leuven. Dit houdt in dat de spoorcapaciteit verdubbeld wordt, van twee naar vier sporen. Bij die gelegenheid wordt meteen werk gemaakt van het verwezenlijken van nieuwe stationsgebouwen en vernieuwde stopplaatsen.

Daarom werd speciaal voor de stopplaatsen en stations tussen Leuven en Brussel een nieuw concept uitgewerkt. Vanaf 2005, wanneer de gemoderniseerde lijn 36 in gebruik genomen zal worden, kunnen onze klanten in Haren (stopplaats), Diegem (stopplaats), Zaventem (stationsgebouw), Nossegem (stopplaats), Kortenberg (stationsgebouw), Erps-Kwerps (stopplaats), Veltem-Beisem (stopplaats) en Herent (stopplaats) de trein nemen in opgefriste stationsomgevingen en moderne stations en stopplaatsen. In 2005 worden deze nieuwe installaties in gebruik genomen, wat een investering van € 13,4 miljoen met zich meebrengt.

Stations evolueren

Vroeger was een station een belangrijk gebouw in de gemeente. Dat straalde het ook uit omdat het vaak een volumineus gebouw was dat een aantal functies in zich verenigde (behalve de stationsfuncties van vandaag was in het station ook een 'loge' voor de spoorleggers, een magazijn, een goederenloods of de woning van de stationschef). Naast de commerciële had een station dus ook een belangrijke sociale functie. Die sociale functie is op veel plaatsen geleidelijk verdwenen.

Het station was niet langer een van de belangrijkste plaatsen van de gemeente, maar evolueerde naar een 'verzameling van stadsmeubilair': schuilhuisjes, zitbanken, afsluitingen, verlichtingspalen, fietsenstallingen. En zoals op vele plaatsen was er niet langer nood aan een echt station, maar was een 'treinhalte', een stopplaats voldoende; de behoefte aan een gebouw is verdwenen.

Het concept voor de vernieuwde stopplaatsen moet in deze evolutie verandering brengen. Met het vernieuwende concept verenigt de stopplaats de verschillende stationsfuncties en wordt het opnieuw een symbool in de omgeving.

Vijf sleutelementen

Voor het uitwerken van het nieuwe concept werd comfort als uitgangspunt genomen.

Concreet betekent dit dat een station aan een vijftal vereisten moet voldoen:

toegankelijkheid, informatie geven, klimaatbeheersing, geluidbeheersing, veiligheid en beleving.

Uiteraard moet de bewegwijzering naar een station of stopplaats duidelijk zijn en het moet *vlot bereikbaar* zijn met het openbaar vervoer, de fiets of de auto. Dit betekent dat er voldoende parkeergelegenheid voor fietsen en auto's, overdekte wachtplaatsen voor de bus en een *kiss-and-ride-zone* moeten zijn. Bovendien moet het station of de stopplaats *ook binnenin toegankelijk* zijn: waar nodig moeten onderdoorgangen of overbruggingen komen en voor ouderen of gehandicapten zijn toegangshellingen of liften nodig.

In het station moet de *informatie* op de meest duidelijke manier ter beschikking zijn.

Een omroepsysteem, monitors en affiches zijn daarom noodzakelijk. Ook de loketten hebben een belangrijke informatiefunctie.

Een stopplaats of een station moet de reizigers natuurlijk ook de voldoende *schuilgelegenheid* bieden tegen regen en wind, al dan niet gekoeld of verwarmd.

Voor elk station of elke stopplaats moet maximaal werk worden gemaakt van de *geluidsbeheersing*: zowel naar de reizigers als naar de omgeving toe moet de geluidshinder van (doorrijdende) treinen worden beperkt. Dit kan door het bouwen van geluidswanden, een afgesloten wachtruimte en het gebruiken van geluids-absorberende materialen.

Boven alles moet een station of stopplaats ook *veilig* zijn. Er moet bescherming zijn tegen het doorrijdend treinverkeer (eventueel door schuttingen of schermen), de doorgangs- en wachtruimtes moeten veilig zijn en er moet ook voldoende controle zijn.

Een station of stopplaats moet bovendien ook een zekere *beleving* uitstralen: alles moet overzichtelijk en transparant blijven, vandalisme en graffiti moeten maximaal worden beperkt. En in het station moet een veiligheidsgevoel heersen.

Vanuit deze vijf sleutelementen werd door de NMBS-dochter Eurostation een vernieuwend concept voor de stations (Zaventem en Kortenberg) en stopplaatsen (Haren, Diegem, Nossegem, Erps-Kwerps, Veltem-Beisem en Herent) tussen Brussel en Leuven uitgewerkt.

Het nieuwe concept

Centraal gegeven in dit concept is het transparante volume of de 'glazen box', die de verschillende functies en stationsfragmenten groepeerd. De 'glazen box' bestaat uit een staalstructuur en grote glaspanelen. Vanuit de 'glazen box' kunnen alle delen van het station of de stopplaats worden bereikt. De 'glazen box' beschermt de toegangshellingen en –trappen, en ook de wachtzones en fietsenstallingen zijn hierin aanwezig.

De stopplaats

Langs beide zijden van de sporen komt een 'glazen box'. Er wordt bescherming geboden aan de toegangshellingen en de trappen en herbergt eventueel ook een wachtzone voor de klanten van De Lijn. Binnenin is er een fietsenstalling met toegang naar het station. Op de perrons is een wandelzone van aan de trap tot het eerste, verwarmde wachthuisje (ongeveer 50 meter), zodat de reizigers tot hun vertrek droog en warm zitten.

Voor de stopplaatsen werden 2 modellen uitgewerkt:

- In Erps-Kwerps, Veltem en Herent bevinden de perrons zich op hetzelfde niveau als de omgeving. De 'glazen box' komt op gelijke hoogte met de sporen.
- In Haren en Nossegem liggen de sporen en perrons in een 'ingraving'. Vanuit de 'glazen box' de perrons (en omgekeerd) lopen overdekte trappen.

In de stopplaats Herent zijn er bovendien liften tussen de perrons en de 'glazen box' in de plannen opgenomen.

Het station

In Zaventem en Kortenberg komen naast de 'glazen box' ook volwaardige stationsgebouwen.

In de 'glazen box' komen liften, een wachtzone (ook voor mensen die op de bus wachten), een fietsenstalling, een toegangshelling en een onderdoorgang naar de perrons. Het eigenlijke (bakstenen) stationsgebouw sluit aan op de 'glazen box' en bundelt de echte stationsfuncties. Hier komen ook een nieuw type loketten en dienstlokalen.

In Zaventem komt het nieuwe stationsgebouw op het Heldenplein, in Kortenberg op het Stationsplein. Ook in Diegem komt ook een stationsgebouw, maar er zal geen NMBS-personeel komen. De hoofdtoegang tot de perrons komt nu aan de kant van de bedrijvzone, aan de Kleetlaan.

Kenmerken van de stopplaatsen en stations:

perrons:

- 350m lang
- betonbevloering
- overdekking van de trap en de eerste 50 meter tot aan het eerste, verwarmde wachthuisje
- beschutting boven de bijkomende toegangen
- 100 lux verlichting in dit centraal gedeelte, 50 lux daarbuiten
- sonorisatie met kleine gerichte luidsprekers om de 6 meter, waardoor goede verstaanbaarheid en weinig hinder voor de omgeving
- dienstregelingstabellen
- veiligheidsschermen voor de passage van de hst (centraal gedeelte in glas, daarbuiten in metaal)
- banken
- uurwerken
- vuilnisbakken
- veiligheidsrand voor slechtzienden
- camera's

In *Herent*: liften naar de perrons

aan beide zijden een '**glazen box**', die alle functies groepeert: toegangshellingen, fietsenstalling, wachtplaats bussen met zitbank en vuilbak, telefooncel, brievenbus

In de bemande **stations** *Kortenberg* en *Zaventem*:

- een loket
- een lokettenzaal met uurwerk, dienstregelingstabellen en sonorisatie
- toiletten
- verlengde schuildaken aan de straatkant voor de *kiss-and-ride-zone*
- liften naar de perrons en aan de buitenzijde
- pleinaanleg met verkeersdrempels
- geleidingslijnen voor slechtzienden

Bij alle stopplaatsen (behalve Haren) en stations komen ook **nieuwe fietsenstallingen** (ook voor bromfietsen) en **parkeerplaatsen** voor auto's, telkens in functie van het aantal reizigers per dag:

| | | | | |
|--------------------|---------|-----|-------------|----|
| <i>Diegem</i> | auto's | 36 | | |
| | fietsen | 200 | bromfietsen | 30 |
| <i>Zaventem</i> | auto's | 180 | | |
| | fietsen | 300 | bromfietsen | 20 |
| <i>Nossegem</i> | auto's | 71 | | |
| | fietsen | 90 | bromfietsen | 10 |
| <i>Kortenberg</i> | auto's | 120 | | |
| | fietsen | 220 | bromfietsen | 20 |
| <i>Erps-Kwerps</i> | auto's | 37 | | |
| | fietsen | 80 | bromfietsen | 10 |
| <i>Veltem</i> | auto's | 65 | | |
| | fietsen | 120 | bromfietsen | 20 |
| <i>Herent</i> | auto's | 250 | | |
| | fietsen | 120 | bromfietsen | 20 |

Op het volledige baanvak Brussel-Leuven wordt het aantal sporen verdubbeld van twee naar vier. Op het stuk Brussel-Zaventem waren er wel al drie sporen aanwezig. Van zodra de werken voltooid zijn kunnen de hogesnelheidstreinen én de snelle IC-treinen gebruik maken van het binnenste paar sporen zonder rekening te moeten houden met de stoptreinen en andere tragere treinen. Hierdoor kan de afstand tussen de grote stations sneller worden afgelegd. De stoptreinen zullen op de buitenste sporen rijden en de kleinere stations veel vaker bedienen dan nu. Van de uitbreidingswerken wordt meteen gebruik gemaakt om de spoorinfrastructuur te moderniseren. Daardoor verhoogt ook de maximumsnelheid naar 200 km/h.

Een dergelijke aanpassing van de infrastructuur heeft een enorme impact op het treinverkeer en op de omgeving. De lijn Brussel-Leuven loopt door verschillende dorpskernen en dus zijn er aanzienlijke gevolgen voor het lokale leven en het wegverkeer. Bovendien is het een van de drukste spoorwegtrajecten van het land. Het is dan ook geen sinecure om het treinverkeer hier tijdens de werken permanent te garanderen en vlot te laten verlopen.

Het op vier sporen brengen tussen Brussel en Leuven is in een notendop als volgt te beschrijven:

- Naast de huidige sporen komen aan de buitenkant twee extra sporen.
- Om deze nieuwe sporen te kunnen aanleggen waren en zijn heel wat voorbereidende werken nodig: afbraak en heropbouw van bruggen of verbreding van bestaande bruggen, verplaatsen van nutsleidingen, bouwen van steunmuren, aanpassen van wegen, aanleggen van afwatering en drainering, plaatsen geluidswanden, nieuwe kabelwegen...
- Pas dan kunnen de eigenlijke buitenste sporen worden aangelegd met alles wat daarbij komt kijken: elektrificatie, nieuwe seininrichting, telecommunicatie en geluidswerende voorzieningen.
- Van zodra het treinverkeer naar de buitenste sporen is verplaatst, worden de binnenste sporen uitgeboken en de bedding gesaneerd. De twee nieuwe middelste sporen worden aangelegd.

Parallel met deze werken zal in Nossegem een nieuwe spoorverbinding worden aangelegd naar Brussel-Nationaal-Luchthaven. Dankzij die verbindingsbocht zal het vliegveld van Zaventem per trein veel beter bereikbaar worden vanuit Leuven, Limburg en Luik. In Leuven wordt ook werk gemaakt van een verbindingsbocht tussen de lijnen Aarschot-Leuven en Leuven-Brussel.

Stand van zaken juni 2002

Het deelvak Machelen – Leuven kan opgedeeld worden in 3 deelzones, nl. Diegem (Haren) – Zaventem met de verbindingsbocht L36C naar de luchthaven, Herent (vertakking) – Leuven en de tussenzone Nossegem – Veltem. Deze opdeling heeft voornamelijk te maken met de fasering aansluitend bij de spoorexploitatie.

Deelzone Diegem – Zaventem

De bouwkundige werken werden aangevat in 1998. De vooruitgang van de werken is als volgt: de beddingen voor het 3de spoor inclusief de verbindingsbocht naar de luchthaven werden voltooid en het (vernieuwde) 3de spoor aangelegd en in dienst gesteld eind 2000. Daarna volgde een tussenfase met aanleg van een voorlopige toestand in het station Zaventem en de toegang tot de luchthaven.

Vanaf oktober 2001 tot mei 2002 werd op bouwkundig gebied de bedding verbreed voor het spoor naar Brussel (aan de zuidkant) zowel in Zaventem centrum als Haren–Zuid. Het gedeelte Diegem (met de viaduct over de ring R0) werd reeds in een afzonderlijke aanneming (1998 – 2000) klaar gemaakt.

Sedert begin juni zijn de werken voor de aanleg van het nieuwe vierde spoor gestart. Ook met de uitrustingswerken voor de seininrichting is begonnen. Indienststelling van dit nieuwe spoor samen met het vernieuwde spoor van de verbindingsbocht L36C is gepland in februari 2003.

Daarna volgen de ontmanteling van de bestaande sporen en de beddings- en uitrustingswerken voor de vernieuwde middensporen. Voltooiing hiervan is gepland voor het voorjaar 2004.

Rekening houdend met de timing en fasering van het knooppunt Schaarbeek wordt het sluitstuk voor de viersporigheid in de zone Haren gerealiseerd in de periode 2004/2005.

Deelzone Vertakking Herent - Leuven

De zuidkant van het sporencomplex Leuven is zo goed als omgewerkt; de commerciële indienststelling van de hogesnelheidslijn Leuven–Luik is niet meer ver af. In de perronzone Leuven zijn de werken aan gang voor de realisatie van de eerste fase van de algemene perronoverkapping (deel perronsporen 1 t.e.m. 4) met indienststelling van de vernieuwde perronsporen 3 en 4 in maart 2003.

De bouwkundige werken tussen de vertakking Herent en Leuven Noord werden aangevat in augustus 1999. In een eerste fase werden de beddingen verbreed voor de nieuwe buitensporen op het grondgebied Herent; deze buitensporen werden

indienstgesteld in oktober 2001. Momenteel is de afwerking bezig voor de toekomstige snelle middensporen inclusief de nieuwe verbingsbocht doorheen de tunnel in Wilsele over de stalen boogbrug Vaart en over het viaduct Leuven Noord aansluitend aan het sporencomplex Leuven Noord. Tegen de zomeronderbreking in de bouwsector wordt 6 kilometer bedding vrijgegeven voor aanleg van de snelle sporen en de volledige uitrusting ervan qua seininrichting en bovenleiding.

Indienststelling van deze nieuwe sporen is gepland voor half 2003. Op dat ogenblik is de volledige viersporigheid in de zone vertakking Herent – perrons Leuven een feit. Volgen het afwerken van het sporencomplex Leuven Noord (met de perronsporen A,B,C en de nieuwe bundel F), waarna de andere perronsporen samen met de perronoverkapping worden heraangelegd.

Deelzone Nossegem - Veltem

De bouwkundige werken voor het verbreden van de bedding aan beide zijden van de bestaande sporen werden aangevat in oktober 1999. Momenteel zijn over dit 12 kilometer lange baanvak de voltooiingswerken aan gang. De verschillende deelvakken komen vanaf juli tot oktober een voor een vrij, zodat kan worden begonnen met de aanleg van de nieuwe buitensporen, de seininrichting en de bovenleidingen. Er wordt verwacht de nieuwe buitensporen in dienst te nemen in het najaar 2003.

In de loop van 2004 worden de beddingen van de middensporen vernieuwd waarna de sporen worden heraangelegd; ze kunnen normaal eind 2005 in dienst worden genomen.

Verbindingsbochten Nossegem en Leuven

In overleg met AROHM (administratie voor ruimtelijke ordening, huisvesting en milieu) en de gemeente Zaventem werd het dossier voor de aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning voor de bocht van Nossegem (verbinding tussen de lijn Brussel-Leuven en de luchthaven) ingediend. Momenteel is het openbaar onderzoek aan gang. De uitvoering van de werken is gepland tussen half 2003 en eind 2004.

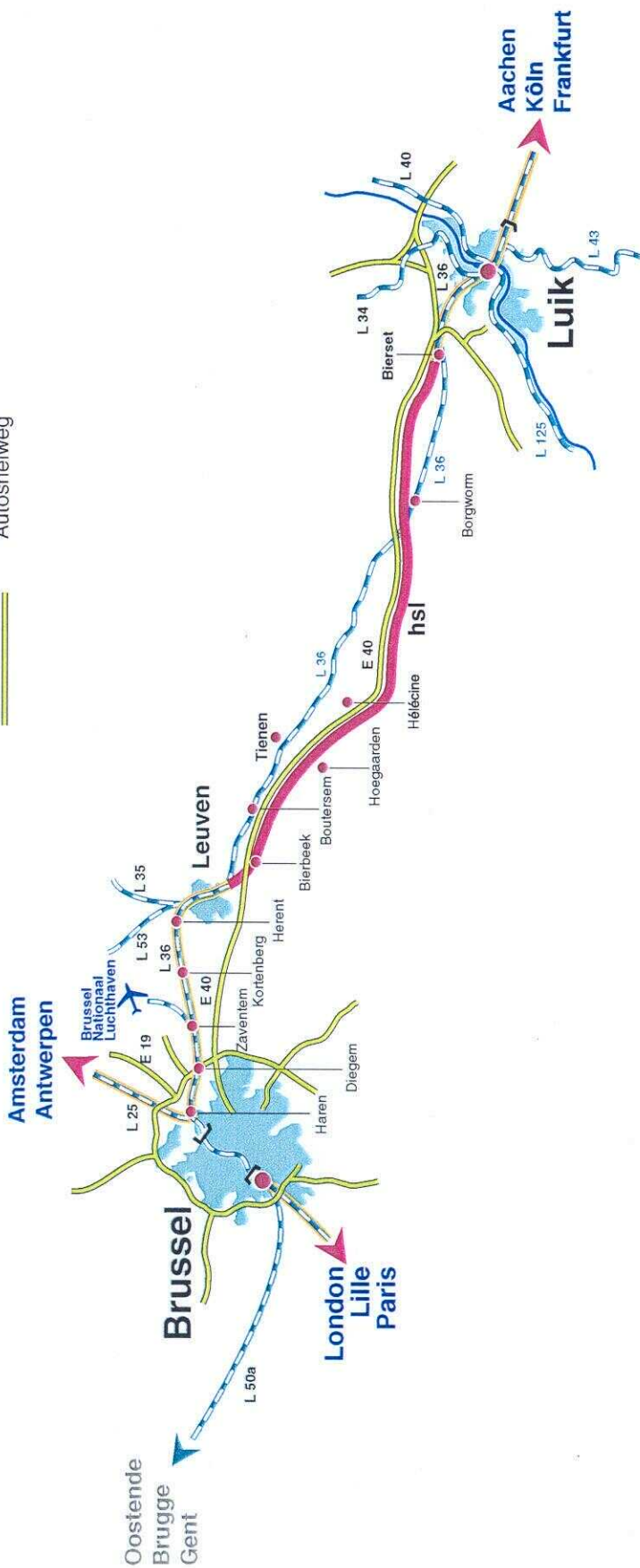
Voor de bocht van Leuven (verbinding tussen de lijnen Aarschot-Leuven en Leuven-Brussel) werd het milieu-effectenrapport afgerond en officieel ingediend; de evaluatievergadering ging door op 15 mei jl. Het onteigeningsdossier werd overgemaakt aan het ministerie. De aanvraag voor de stedenbouwkundige vergunning wordt binnenkort ingediend. De uitvoering van de werken is gepland tussen midden 2003 en midden 2005.

Hogesnelheidslijn (hsl)

Gemoderniseerde lijn gebruikt door hst

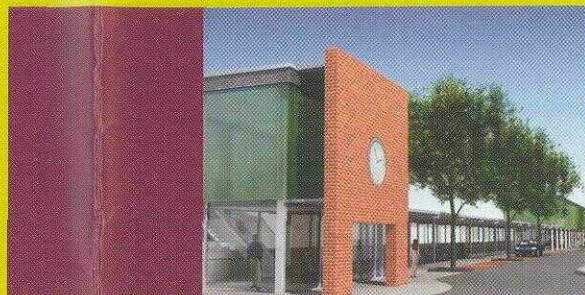
Bestaande lijn

Autosnelweg



Brussel - Leuven

nieuwe standaard voor comfort in stations en stopplaatsen



www.nmbs.be

Meer informatie?

NIEUW NUMMER 02/526.37.69 (project-ijfolijn NMBS)
kathleen.vanvaerenbergh@nmbs.be of geert.dierckx@nmbs.be

Gratis infobrochure van de Belgische spoorwegen

*v.u. Louis Gilliaux, NMBS Communicatie, Frankrijkstraat 85, 1060 Brussel
redactie & lay-out NMBS Communicatie - concept Image Plus
foto's Leo Goossenaerts - afbeeldingen Zooa - druk NMBS - mei 2002*

nmbs



infobrochure over de werken



GEN-stations 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.

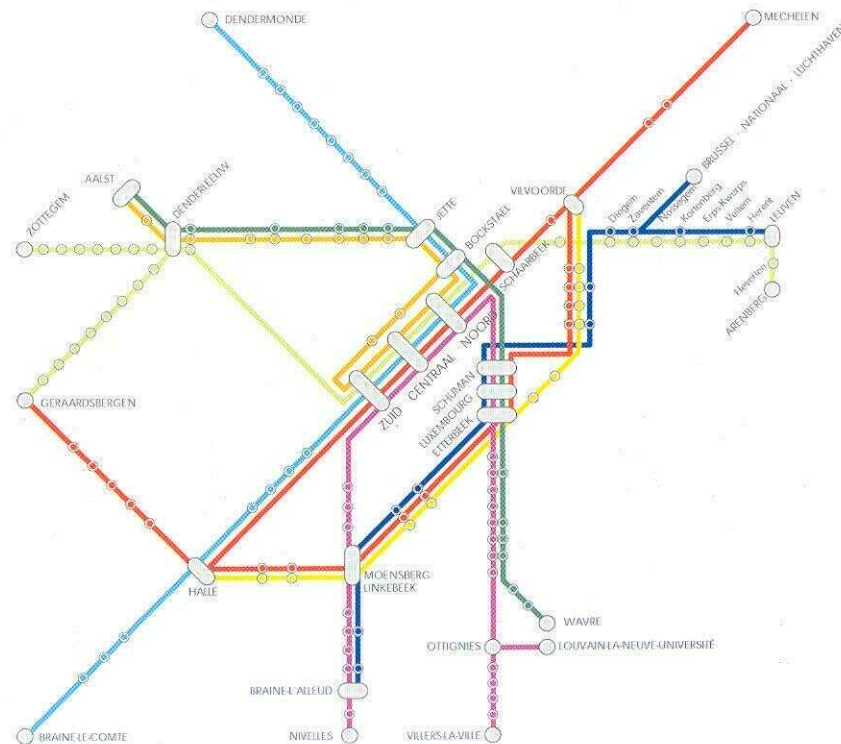
Gewestelijk ExpresNet

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.



De uitbouw van een Gewestelijk ExpresNet (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 minimumeisen werden aangepast voor de GEN-stations, zodat het treinverkeer er ten volle de concurrentie met het autoverkeer kan aangaan. Eurostation, een studiebureau 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.

> Een comfortabele opstapplaats dient in de eerste plaats voor iedereen makkelijk toegankelijk te zijn: een optimale bereikbaarheid met het openbaar vervoer, voldoende parkeergelegenheid, 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 schuilgelegenheden 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.



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

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 fietsstallingen. Ook op de lijn Brussel-Leuven werden de haltes gereduceerd tot 'verzamelposten'. Het concept voor de nieuwe stationshaltes moet hierin verandering brengen. Eurostation groepeerde 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, vertrekkende langs beide zijden van de sporen. Het beschermt de toegangshellingen en trappen, maar herbergt eventueel ook een wachtzone voor de klanten van De Lijn. Een helling binnen de 'glazen box' leidt naar de overdekte fietsstalling. 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 fietsstalling en een wachtzone 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 bedrijvenzone).



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.