

## Een leefbare stationsomgeving voor Denderleeuw

03/07/2009

In Denderleeuw is vrijdag de samenwerkingsovereenkomst ondertekend tot opmaak van het Masterplan Stationsomgeving tussen de gemeente Denderleeuw, de NMBS-Holding, Infrabel en De Lijn. De gouverneur van de Provincie Oost-Vlaanderen treedt op als coördinator. Het Masterplan heeft als doel de ambities van alle partijen te bundelen tot een geïntegreerd plan en de nodige afspraken te maken over de uitvoering van dit strategische project. De werkzaamheden zouden in 2010 moeten starten na een financiële haalbaarheidsstudie en een verkeerskundig onderzoek. Het Masterplan Stationsomgeving past in het Masterplan Bipool Stationsomgeving-Centrum. Doel van dit plan is om de wijken rond het station en het centrum op te waarderen. Midden 2008 werd gestart met de voorbereiding van het project. Dit voorjaar werd via een open oproep met de Vlaamse Bouwmeester het ontwerp bureau BUUR uit Leuven aangeduid om beide Masterplannen uit te werken.

### **Denderleeuw: gemeente tussen spoor en water**

Denderleeuw is een gemeente met vele gezichten. Klein, enorm dichtbevolkt en met een stedelijk karakter. Maar eveneens groen en ongerept, met beschermde natuurgebieden, een open landbouwkouter en omarmd door de Dender. Een echte onderwijsgemeente ook, waar sport prominent aanwezig is. En hoewel Denderleeuw ook wel eens een slaapgemeente van forenzen genoemd wordt, brengt het rijke verenigingsleven heel wat leven in de brouwerij.

Denderleeuw beschikt over aantrekkelijke troeven, maar de gemeente ligt gekneld tussen spoor en water. Het omvangrijke spoorwegterrein snijdt de gemeente middendoor. Het station Denderleeuw ligt op een kruising van drie spoorlijnen en heeft daarmee een groot aanbod aansluitingen. Het is een belangrijk knooppunt voor het treinverkeer. De spoorlijn Brussel-Denderleeuw wordt ook een van de hoofdlijnen van het Gewestelijk ExpresNet.

Deze aantrekkingskracht van het station blijft niet zonder gevolgen voor een kleine gemeente. Zo is er de zware verkeersdruk door de pendelaars die met de auto naar het station komen. Dit verstoort de rust van de inwoners. Vele pendelaars die in Brussel werken, kiezen de gemeente Denderleeuw als woonplaats omwille van de vlotte en frequente treinverbinding naar het werk. Dit heeft ook een groot bevolkingsverloop tot gevolg, wat de gemeente een apart karakter geeft.

### **Masterplan Bipool Stationsomgeving-Centrum**

In het gemeentelijk structuurplan en het afbakeningsplan van het Regionaal Stedelijk Gebied Aalst staat de visie van het Denderleeuws gemeentebestuur verwoord om de stationsbuurt en het dorpscentrum in een geïntegreerd plan op te waarderen. Toen de NMBS-Groep in januari 2008 haar ambitieuze masterplan voor de ontwikkeling van het station aan het gemeentebestuur kwam voorstellen, pleitte de gemeente er dan ook voor om dit specifieke masterplan in een ruimer kader te bekijken.

Een cruciaal kantelmoment was het werkbezoek van de gouverneur op 4 april 2008, naar aanleiding van zijn Ronde van Oost-Vlaanderen. De gouverneur onderkende de bovenlokale betekenis van dit project en engageerde zich om hierbij een coördinerende rol te spelen en dit project op de sporen te helpen zetten. Op korte tijd werd een overlegstructuur op poten gezet, waarin alle betrokken actoren vertegenwoordigd werden, met name de Provincie Oost-Vlaanderen, NMBS-Holding, Infrabel, De Lijn en de gemeente Denderleeuw.

Op 22 mei 2008 besliste de Denderleeuwse gemeenteraad dan om via een open oproep van de Vlaamse Bouwmeester een studie bureau aan te stellen voor de opmaak van dit geïntegreerde masterplan voor de Bipool Stationsomgeving-Centrum.

Zowel de dorpskern, die de rol van centrum en historisch hart voor Denderleeuw onvoldoende belichaamt, als de weinig aantrekkelijke stationsomgeving moeten hierin worden aangepakt. Het masterplan wil de kenmerkende structuur van de twee polen - de stationsomgeving en de dorpskern - verweven tot een netwerk voor geheel Denderleeuw. Dit netwerk verbindt alle voorzieningen en betekenisvolle plekken van Denderleeuw met elkaar en verleent de gemeente een vernieuwde identiteit en leesbaarheid. Het verblijfskarakter en uitstraling van zowel stationsplein als dorpskern wordt hierbij versterkt.

### **Multimodaal knooppunt**

Het netwerk zet in op vlotte verbindingen voor het openbaar vervoer en veilige en aangename wegen voor het lokaal en zacht verkeer. Hierbij wordt eveneens ingespeeld op Denderleeuw als een aangename plaats om te leven, wonen, fietsen, wandelen en van de natuur te genieten. De stationsomgeving wordt uitgebouwd als een multimodaal knooppunt waar je vlot kan overstappen van het ene transportmiddel op het andere. De spoorbundel en pendelparking worden gekaderd in de aanleg van een groen spoorweglandschap.

Het oplichten van de historische radiaalwegen met als convergentiepunt het centrum brengt een evidente structuur terug in het beeld van Denderleeuw en kondigt de dorpskern aan. Een aangepaste bestrating met een versterkt groen karakter zorgt voor een duidelijke profilering van deze wegen.

Naast dit netwerk wordt **een nieuw tracé voor het bovenlokaal verkeer tussen de N405 en N208** voorgesteld. Dit tracé ontsluit de pendelparking aan de Kouterbaan en zorgt zo voor een vlotte verkeersafwikkeling van de stationsomgeving. Deze verkeersinfrastructuur wordt functioneel en ruimtelijk van het netwerk gescheiden zodat de overlast op lokaal niveau wordt ingeperkt. De woon- en leefkwaliteit rond de stationsomgeving verhoogt hierdoor sterk.

### **Stationsfilosofie van NMBS-Holding**

De rol van stations evolueert steeds verder naar plaatsen waar men niet meer alleen komt om de trein te nemen. De grote stations, beheerd door de NMBS-Holding, maken deel uit van het stadsleven. Men komt er niet alleen meer om de trein te nemen, maar ook om te winkelen, te ontspannen of om af te spreken met vrienden.

Het station Denderleeuw is met dagelijks bijna 11.000 instappende reizigers het **tweede belangrijkste station van Oost-Vlaanderen**. Het station kreeg een nieuwe visuele identiteit van 'het Station' en een herkenbaar logo. Het trekt de aandacht en doet de klant 'opmerken' dat een nieuwe stationsrealiteit zijn intrede heeft gedaan op het terrein.

Het ideale station moet een dynamische en efficiënte plek zijn, waar men **geen tijd verliest**. Een goed georganiseerde omgeving, waar je gemakkelijk je weg vindt. Dat betekent ook een vlotte overstap met ander openbaar vervoer, voldoende stationsparkings en fietsparkeerplaatsen. Ook aan wie minder goed te been is, wordt gedacht.

In het station is altijd wat te beleven. Het is **een ontmoetingsplaats** en het bruist er van energie. Comfort gaat hand in hand met netheid en veiligheid. De komst van steeds meer winkeltjes zorgt voor extra activiteit en gezelligheid.

Het aanbod in de stations stelt de klant of de buurtbewoner in staat om tijd te winnen. Het is **slimme tijd**. Naast een aangepast aanbod van commerciële producten vinden steeds meer diensten hun weg naar het station: toeristische infobalies, fietspunten, ...

Deze basisideeën worden samengebond in het merk "het Station". Het kleurrijke logo verwijst naar architectuur, slaat een brug tussen binnen en buiten, tussen het station en de stad. Dynamisme en beweging maar ook bescherming en gezelligheid. Ontmoetingen en emotie. De kleuren versterken de filosofie van vitaliteit en verscheidenheid.

### **Nieuw stationsgebouw**

Het stationsgebouw van Denderleeuw voldoet niet meer aan de huidige eisen van comfort en klantvriendelijkheid. De NMBS-Holding grijpt het Masterplan Denderleeuw aan om een volledig nieuw stationsgebouw te bouwen met loketten en wachtzaal. Verder komt er ook een nieuw buffet, winkeltjes en kantoren voor de NMBS-Groep.

Het nieuwe gebouw zal ongeveer op dezelfde plaats als het huidige worden opgetrokken. Het sanitair zal ook een plaats krijgen in het nieuwe stationsgebouw. Het sanitairblok en de kleine dienstgebouwen ernaast worden afgebroken.

Het seinhuis dat zich nu nog in het stationsgebouw bevindt, krijgt een nieuwe plaats aan de kant Kouterbaan. Wanneer in 2011 het nieuwe seinhuis in dienst is, wordt het stationsgebouw afgebroken.

### **Hoogtechnologisch seinhuis**

Infrabel, de infrastructuurbeheerder van het Belgische spoorwegnet, bouwt naast de ingang van de onderdoorgang kant Kouterbaan een nieuw, hoogtechnologisch seinhuis. De werkzaamheden hiervoor zijn sinds begin 2008 volop bezig. Dit past in de stapsgewijze **modernisering van het beheer van het treinverkeer** met het oog op een stelselmatige verbetering van de veiligheid en stiptheid van dat spoorverkeer.

In het voorjaar van 2011 zal het nieuwe seinhuis van Denderleeuw klaar zijn. Het krijgt een functionele en moderne architectuur met aandacht voor de ergonomie en het comfort van het personeel. Het nieuwe seinhuis zal de activiteiten overnemen van het grootste deel van de seinhuizen van Zuid-Oost-Vlaanderen (Aalst, Ninove, Geraardsbergen, Zottegem, etc.). Tegen eind 2012 zal het Belgische netwerk 31 soortgelijke, ultramoderne controlecentra tellen in plaats van de huidige 267 seinhuizen.

Met het nieuwe seinhuis krijgt de kant Kouterbaan een gezicht. Het wordt als poort tot het station een aanknopingspunt om beide stationsingangen meer in evenwicht met elkaar te brengen. Infrabel heeft zowat 8 miljoen euro geïnvesteerd in het gebouw van het nieuwe seinhuis.

### **LCI, hypermoderne uitvalsbasis voor technische ploegen**

Infrabel heeft in Denderleeuw ongeveer 6 miljoen euro geïnvesteerd in het bouwen van een Logistiek Centrum Infrastructuur (LCI). In dit nieuwe centrum vinden technische diensten, die tot voor kort geografisch verspreid waren, een moderne en ergonomische huisvesting. Tegelijk draagt de nieuwe accommodatie bij tot een geoptimaliseerd stockbeheer en rationeel gebruik van de werktuigen. Het LCI is dus niet alleen een hypermoderne uitvalsbasis voor de technische ploegen maar het zorgt vooral voor een snelle en efficiënte interventie bij eventuele technische storingen op het net.

### **Een nieuwe onthaalinfrastructuur ten voordele van de treinreizigers**

In het kader van de aanleg van het Gewestelijk ExpresNet (GEN) rond Brussel start infrastructuurbeheerder Infrabel eind 2010 met de vernieuwing van de perrons, luifels en onderdoorgangen van het station Denderleeuw. Horizon 2014 zullen de werkzaamheden klaar zijn.

#### ***Comfortabele perrons***

Infrabel vernieuwt de perrons en maakt ze hoger en langer. Er komen nieuwe luifels uit staal en glas die 50 meter langer zullen zijn dan de huidige en een maximale bescherming bieden tegen regen en wind.

De perrons worden uitgerust met schuilhuisjes, windschermen, zitbanken, etc. Ook alle vertrekboards en schermen, seininrichting, dienstregelingborden, vuilnisbakken, sonorisatie, stationsborden en uurwerken worden vernieuwd. Er komen ook blindegeleidetegels en perronranden met noppentegels. Al deze maatregelen zullen het comfort voor de treinreiziger in het station sterk verhogen.

#### ***Aangename onderdoorgangen***

De twee onderdoorgangen onder de sporen blijven behouden maar worden aangenamer gemaakt. De doorlopende onderdoorgang naar de kant Kouterbaan is lang en vrij laag. Met een betere verlichting en andere materialen zal deze onderdoorgang opener worden. Er wordt ook een maximum aan natuurlijk daglicht in de onderdoorgangen gebracht door delen van de perronluifels van beglazing te voorzien.

Naast de vaste trappen, komen er nieuwe roltrappen naar alle perrons en in de doodlopende onderdoorgang komen liften. Zo worden de nieuwe perrons toegankelijker voor minder mobiele reizigers en reizigers met een kinderwagen of zware bagage.

#### ***Luifel aan Stationsplein***

Beide onderdoorgangen worden met elkaar verbonden. Een trappenpartij met lichte helling zorgt voor een geleidelijke overgang tussen het Stationsplein en de onderdoorgang-verbinding. Het is de bedoeling dat het geheel als één ruime zone wordt ervaren zodat de reiziger in één oogopslag de logische wandelroutes ziet. De trappenpartij wordt overdekt met een luifel waarvan het ontwerp verder bouwt op dat van de perronluifels. Er wordt gestreefd naar een eenheid van vormgeving in alle ontwerpen. De luifel wordt met het nieuwe stationsgebouw en busstation uitgewerkt als een architecturale strip. Zo ontstaat de mogelijkheid om een aangenaam stationsplein te creëren.

### **Parking en veiligheid prioritair voor treinreizigers**

NMBS-Holding organiseerde vorig jaar een uitgebreide enquête onder de pendelaars in het station Denderleeuw. Er werd de reizigers gevraagd naar hun wensen en suggesties. Zo kwamen er 1.423 voorstellen binnen. Bovenaan hun verlanglijstje staan voldoende kwaliteitsvolle parkeerplaatsen (559 personen), veiligheid (228) en de netheid van het station (216). Daarnaast vragen de reizigers meer aandacht voor het comfort op de perrons, voor fietspaden en -stallingen, een goede zoenezone en een sfeervol station (winkeltjes, muziek en meer groen).

De meerderheid van de pendelaars komt met de auto naar het station Denderleeuw. Uit onderzoek blijkt dat bijna 40% (39,71%) de auto neemt, 22,08% wordt met de auto naar het station gebracht, 20,20% komt te voet en bijna 12,88% komt per fiets. Daarna volgen de bus (4,29%) en de bromfiets of motor (0,84%).

#### ***Nieuwe autoparking***

Uit het onderzoek blijkt dat er bij het station Denderleeuw behoefte is aan een parking voor 1.500 à 1.600 auto's. Momenteel zijn er ongeveer 1.000 plaatsen. Om tegemoet te komen aan deze vraag gaat NMBS-Holding een nieuwe parking bouwen aan de kant Kouterbaan. Het autoverkeer wordt daar geconcentreerd zodat de verblijfskwaliteit van het stationsplein wordt verhoogd.

Deze parkinguitbreiding past in het beleid van NMBS-Holding om de stations met alle voortransportmiddelen goed bereikbaar te maken. Parkings maken deel uit van de nieuwe stationsfilosofie dat klanten in het station geen tijd mogen

verliezen. Er dient voldoende parkeercapaciteit te zijn en er moet een vlotte overstap mogelijk zijn van het ene transportmiddel op het andere.

### **Fietsenstallingen**

Ook bij de fietsende pendelaars is er vraag naar meer stallingen. Aan de kant Kouterbaan is er behoefte aan een stalling voor 500 fietsen en aan de kant Stationsstraat voor 300 fietsen.

### **Veiligheid**

Alle toegangen en perrons van het station Denderleeuw worden sinds 2008 in de gaten gehouden door 44 camera's. Deze blijven uiteraard behouden met de modernisering. De videobeelden worden 24 uur per dag en 7 dagen per week in 'real time' bekeken in het Security Operations Center (SOC), een hoogtechnologische controlekamer vlakbij het station Brussel-Zuid. Bij problemen worden onmiddellijk veiligheidsteams ter plaatse gestuurd.

### **Nieuw busstation**

De gemeente Denderleeuw moet een echt vervoersknooppunt worden waar je vlot kan overstappen van het ene transportmiddel op het andere. Met andere woorden de nieuwe stationsomgeving zal een optimale doorstroming en vlotte circulatie voor de bus van en naar het station garanderen. De looproutes tussen trein en bus zullen zo kort mogelijk gehouden worden, met zo weinig mogelijk fysieke en visuele barrières om een optimale veiligheid te garanderen.

Het nieuwe busstation zal duidelijk verlicht, helder en transparant zijn, dit zowel overdag als 's nachts. Natuurlijk zal deze vernieuwde omgeving optimaal toegankelijk zijn voor minder mobiele personen. En tenslotte wordt er in het ontwerp eveneens rekening gehouden met een groeimarge om toekomstige uitbreidingen of aanpassingen van het openbaar vervoernet mogelijk te houden.

### **Dorpskernvernieuwing**

Niet alleen de stationsomgeving wordt grondig aangepakt. Met het Masterplan Bipool Stationsomgeving-Centrum wordt ook de dorpskern van Denderleeuw onder handen genomen.

Voor het centrum van Denderleeuw dient een ruimtelijk uitvoeringsplan opgemaakt, dat de optimale inrichting van de open leefruimte in de dorpskern moet aangeven en de inplanting van een nieuwe bibliotheek, een polyvalente zaal en de uitbreiding van het administratief centrum moet onderzoeken.

Daarnaast is er nog plaats voor allerlei ingrepen. De ligging van de kerk naast de Dender geeft een uniek uitzicht aan de dorpskern en dus dient ook de band met de rivier aangehaald. Langs de Dender is immers ruimte om een aangename verblijfsruimte te creëren. Zo zal het kerkplein en het Denderpark deel uitmaken van een aaneengesloten centrumruimte die een groot aantal functies herbergt: gemeentehuis, bibliotheek, feestzaal, school, etc.

Uiteindelijk moet het Masterplan twee polen in de gemeente met elkaar verbinden en in harmonie brengen. Enerzijds de dynamische stationsomgeving: een draaischijf van openbaar vervoer en een zone waar werken, winkelen, dienstverlening en mobiliteit centraal staan. Anderzijds de dorpskern met een aangenaam woonkarakter: een plaats die de verblijfskwaliteit benadrukt door een aangepaste inrichting van de publieke ruimte in een groen kader, ondersteund door de uitbouw van culturele, recreatieve en toeristische infrastructuur. Kortom, een aangename plek om te wonen en te leven.