

# Heropening stationsgebouw Leuven op 30 maart - 27 maart 2014

## Restauratie vergde tonnen vakmanschap

**Op zondag 30 maart kunnen reizigers terug terecht aan de loketten in het gerenoveerd stationsgebouw van Leuven. Meteen zien ze het resultaat van drie jaar renovatiewerken. De restauratie van de monumentale stationshal en de voormalige wachtzalen vergden arbeidsintensief specialistenwerk. Ook de neoklassieke stationsgevel aan het perron werd in zijn oorspronkelijke pracht hersteld. De NMBS investeerde ruim 10 miljoen euro. In juni staan in het station extra diensten en winkels ter beschikking van de reizigers.**

De loketten krijgen terug hun originele plaats in de centrale inkomhal. Via de twee zijvleugels kunnen de reizigers vlot naar de perrons. In de zijvleugel kant Tienen is een speciaal loket voor rolstoelreizigers. Daar komt weldra een krantenwinkel en een horecazaak. Aan de kant Brussel zal in het prachtig erfgoeddecor een eigentijdse opvolger van het vroegere buffet worden ingepast. Op de bovenverdieping van het gebouw komt in het najaar een satellietkantoorruimte voor de reizigers.

Deze investering van 10 miljoen euro is het sluitstuk om van het station een ideaal mobiliteitsknooppunt en ontmoetingsplaats te maken. Leuven is met zo'n 30.000 instappende reizigers per dag, één van de belangrijkste stations van Vlaanderen. Met de ultieme renovatie wordt het stationsgebouw een levend monument van wereldformaat.

Nu de loketten terug in gebruik zijn, worden weldra de tijdelijke containers weggehaald op het Martelarenplein. Zo kan het station opnieuw de spilfiguur worden van de ganse stationsomgeving die bruist van het leven. Eind april zal het station ook officieel feestelijk worden geopend voor het grote publiek.

In de tweede helft van 2010 werd gestart met de binnenkant van het stationsgebouw en de gevel aan de kant van de sporen. De Tweede Wereldoorlog had niet alleen de oorspronkelijke perronoverkapping zwaar beschadigd. Het schrijnwerk aan alle gevels was aan vervanging toe en werd aan de hand van het historische model aangebracht. Ook het gebouw kwam niet ongehavend uit de strijd en werd nooit in zijn pracht hersteld. Het gebouw onderging ook een aantal aanpassingen, die meer aansloten bij de gewijzigde behoeften van de reizigers.

De loketten en het buffet verhuisden in de jaren '50 naar de steeds minder gebruikte wachtzalen aan weerszijden van de centrale hal. Bij de ingebruikname in 1879 van het station in neoclassicistische stijl moest de architectuur de nationale trots en bloeiende economie uitstralen. Met zijn grote hoogte en beperkte diepte werd in de centrale stationshal een monumentale indruk gewekt door de spoorwegingenieur Henri Fouquet. Deze ruimtewerking ging verloren door het aanbrengen van een vals plafond en de functionele herindeling van de hal.

Dit vals plafond in de centrale werd verwijderd en de levensgrote basreliëfs van Gerard Van der Linden, die meer dan zestig jaar verstopt zaten boven dit plafond, werden vakkundig gerestaureerd. Ze werden voor de duur van de resterende werkzaamheden opnieuw nauwkeurig afgedekt. Het herstellen van de schade aan kroonlijsten en muurdecoratie vergde arbeidsintensief restauratiewerk. In deze ruimte ligt een 170 m<sup>2</sup> marmeren vloer, die maximaal het originele uitzicht nastreeft. Het gedreven team stootte regelmatig op verrassingen en de restauratie vergde veel (historisch) speurwerk, onder andere naar gebruikte materialen.

Ook de twee zijvleugels van de centrale inkomhal hebben weer hun uitstraling. Ze deden oorspronkelijk dienst als wachtzalen 1e/2e en 3e klas. In de wachtzaal kant Tienen (1e/2e klas) werden dikke oude verflagen van het plafond weggehaald om de geraffineerdheid en de details van het stukwerk weer volop tot zijn recht te laten komen. De fraaie decoratie van wanden en pilasters is opnieuw geconstrueerd. In de wachtzaal aan de kant Brussel, dat het voormalige buffet huisvestte, was de houten dakstructuur zo zwaar aangetast door de boktorkever, dat het samen met het beschadigde plafond volledig moest worden vervangen.

Bij het uitbreken van de oude vloer stootten de restaurateurs op de oorspronkelijke vloer in cementtegels. Na enig zoekwerk werd een fabrikant van keramische tegels gevonden die een kopie van de originele tegels vervaardigde. In beide zijvleugels ligt nu een tegelvloer van samen 330 m<sup>2</sup> met het oorspronkelijk fraaie motief. De neoklassieke buitengevel aan de kant van de sporen onderging doorheen de tijd allerlei aanpassingen, onder andere door de verhoging van het aanpalende perron, en had veel waterschade geleden. Door de vele verbouwingen was het uniforme uitzicht van de gevel verloren gegaan. Het zwaar verminkte historische schrijnwerk werd op basis van de oorspronkelijke plannen helemaal hersteld. Nu vormen de 15 deuren aan de perronkant weer een harmonisch geheel.

De bovenverdieping en de zijtorens van het stationsgebouw waren onbruikbaar geworden om redenen van brandveiligheid en indeling. De zijtorens en de zone kant plein van de centrale toren die geen waardevolle historische elementen bevatten werden vanbinnen volledig gestript.

Met liften en trappen zijn 6 niveaus met 2400 m<sup>2</sup> hedendaagse kantoorruimte gecreëerd, zonder dat dit de aanblik aan de gevelkant verstoort. Hier komt in het najaar een satellietkantoor voor reizigers. De NMBS kijkt momenteel de offerte van kandidaat uitbaters na. Stationsdiensten die vroeger elders onderdak moesten zoeken in containers, krijgen opnieuw onderdak op de bovenverdieping van het gebouw.

De volledige stationsomgeving aan het Martelarenplein onderging de voorbije twee decennia een wederopstanding. Eerst werden de buitengevels van het station grondig gerenoveerd. Kroon op het werk was het terugplaatsen van een beeldengroep boven het gevelfronton in 1997. Tegelijkertijd werd de onderdoorgang volledig gemoderniseerd. Over de perrons en sporen kwam een moderne perronoverkapping uit staal en glas. Daarna startte de complete heraanleg van het Martelarenplein. Er werden ook een nieuw busstation, een ondergrondse parking en een tunnel voor het doorgaande verkeer aangelegd. Het plein zelf werd autoluw.