

Sam Haccour  
District Manager

NMBS-Stations  
Head of Exploitation & Constr. Area St. 90-26  
B-ST.N  
Koningin Fabiolalaan 190  
9000 Gent

[www.nmbs.be](http://www.nmbs.be)

Vervoerregio Leuven

Diestsepoort 6 bus 82  
3000 Leuven

[vervoerregio.leuven@vlaanderen.be](mailto:vervoerregio.leuven@vlaanderen.be)

Contact  
[gebouwen.terreinen@belgiantrain.be](mailto:gebouwen.terreinen@belgiantrain.be)

Onze referentie  
22.MER.14 Vervoerregio Leuven  
Uw referentie  
Advies NIA MER Mobiliteitsplan Vervoerregio  
Leuven

Brussel, 22/09/2022

**Betreft: Bericht betreffende de adviesronde bij het strategisch MER voor het Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Leuven.**

Geachte,

De NMBS heeft kennis genomen van het bovengenoemd project en wenst volgende bemerkingen te formuleren:

Op pagina 28 bij scenario 1 staat vermeld : *“In dit scenario worden geen grote wijzigingen aangebracht in de bestaande dienstregeling van de trein. Enkel station Rotselaar, t.h.v. Danone, wordt extra geopend op lijn 35 Leuven – Aarschot, aanvullend op station Wezemaal.”* Gezien de gewijzigde visie op een mogelijk station Rotselaar eerder dit jaar is het de vraag of dit project nog langer behouden moet blijven in scenario 1.

Op pagina 29 staat bij scenario 3 o.a. het volgende : *“De enige extra infrastructuur is een nieuw perron. De meeste stations bestonden vroeger al, dus vaak is het nog zichtbaar in het landschap waar het perron lag/zal liggen.*

*Lijn 36 Leuven – Tienen:*

- Haasrode
- Lovenjoel
- Kumtich

*Lijn 35 Leuven – Aarschot:*

- Wilsele-Putkapel
- Gelrode”



Deze paragraaf doet uitschijnen dat een bijkomend station louter een nieuw perron vergt op de plaats van het oude. De impact van een extra station is evenwel veel omvangrijker. Doordat treinen tegenwoordig vaak langer zijn dan in het verleden zullen nieuwe perrons een groter ruimtebeslag hebben dan de oude. Een bijkomend station vergt aanzienlijke investeringen in lange, brede en hoge perrons, parkeerplaatsen en allerhande voorzieningen om er een attractieve mobiliteitshub te creëren. Eventueel dient ook de seininrichting aangepast te worden. De exploitatie van een station veroorzaakt ook recurrente onderhouds- en reinigingskosten naast het bijkomend energieverbruik voor het weer op snelheid te brengen van de treinen die er halteren. Daarenboven betekent elke bijkomende stop van een trein een verlengde rijtijd voor de reeds aanwezige reizigers op deze trein en wordt de capaciteit op de spoorlijn verminderd. Een beslissing voor een bijkomend station moet met al deze elementen rekening houden.

Algemeen dient opgemerkt te worden dat de Vervoerregioraden een louter adviserende rol vervullen inzake het treinaanbod, inclusief mogelijke bijkomende stations, overeenkomstig artikel 8 van het Decreet Basisbereikbaarheid dat op 12 juni 2019 in het Belgisch Staatsblad gepubliceerd werd.

Met vriendelijke groeten,

Sam Haccour  
Head of Exploitation & Constr. Area St.

