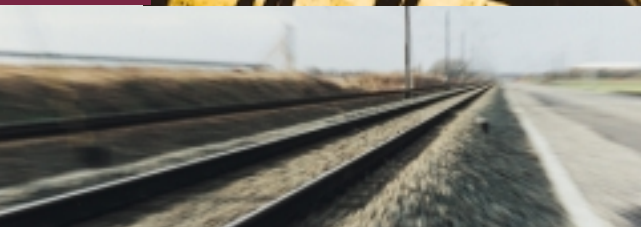


Moderniseringswerken Brussel-Leuven *en aanleg hsl* langs E40



www.nmbs.be

nmbs



infobrochure over de werken





De files op de autowegen worden dagelijks langer. Het vinden van een portie gezonde lucht steeds moeilijker. Een uitbreiding van het wegennet kan niet langer als oplossing naar voren worden geschoven. Daar is iedereen het over eens. Meer en beter openbaar kan ons echter wel verder helpen.

De NMBS voert al enkele jaren een grondige modernisering door van de spooras van Brussel naar de Duitse grens. Het binnenlands en internationaal treinverkeer verbeteren is het doel van deze werken. Deze behelzen ook de aanleg van een hogesnelheidslijn (hsl) in een aparte bedding en de aansluiting op het bestaande net. Voor de modernisering en de aanleg van de hsl zijn op verschillende plaatsen werven opgestart.



as Brussel-Duitse grens

in 2005 voltooid

Moderniseringswerken Brussel-Leuven

Eind 2005 wordt de gemoderniseerde spoorlijn tussen Brussel en Leuven in dienst genomen. Vanaf dan krijgen deze twee steden een verbinding via vier sporen. De twee middenste sporen bedienen de binnenlandse IC-treinen en de hogesnelheidstreinen (hst's) richting Keulen. Het tragere treinverkeer, waaronder de stoptreinen, zal gebruik maken van de twee buitenste sporen. Deze bijkomende capaciteit zal toelaten om in de toekomst meer treinen in te leggen op de verbinding Brussel-Leuven en verder richting Limburg en Luik. De grootscheepse moderniseringswerken die deze uitbreiding mogelijk maken, zijn momenteel nog volop aan de gang. Zij omvatten niet alleen de aanleg van de bijkomende en de vernieuwing van de bestaande spoorbedding, maar ook de totale vernieuwing van bovenleidingen, seininrichting en stationsinfrastructuur volgens de meest moderne technieken.

Hsl langs E40

Leuven en Luik worden binnenkort verbonden door een nieuwe hogesnelheidslijn, die de autosnelweg E40 volgt. De opening van dit gedeelte komt er al in 2002. Momenteel zijn de werken van burgerlijke bouwkunde (grondwerken, bouwen van bruggen,...) voor de aanleg van de hsl bijna afgerond. De volgende stap is het aanbrengen van spooruitrustingen zoals rails, ballast en bovenleidingen.

Tussen Brussel en Leuven wordt de bestaande spoorlijn uitgebreid tot vier sporen. Binnenlandse IC-treinen en hst's zullen gebruik maken van de twee middenste sporen. De binnenlandse stoptreinen van de twee buitenste sporen.

Vlottere doorstroming

De NMBS werkt al sinds 1996 aan de modernisering van haar spoorverbinding tussen Brussel en de Duitse grens. Deze werken hebben als doel het treinverkeer over de gehele lijn vlotter en sneller te laten verlopen en de capaciteit van deze hoofdas te verhogen.

Binnenlandse IC-treinen en hst's zullen in de toekomst tussen Brussel en Leuven een snelheid van 200 km/u halen. Vanaf Bierbeek loopt de nieuwe hogesnelheidslijn naast de autosnelweg E40. Ook de binnenlandse IC-treinen zullen van deze lijn gebruik maken. Snelle binnenlandse treinen kunnen hier een snelheid van 200 km/u halen, de hst's rijden op deze sporen tot 300 km/u.

De doortocht van de Luikse agglomeratie gebeurt via vernieuwde, opgevaardeerde sporen. Na een tunnel van 6,2 km in Soumagne komt de lijn opnieuw naast de autosnelweg E40 te liggen. Van hieruit rijden de treinen verder op een nieuwe hogesnelheidslijn tegen 220 km/u tot Welkenraedt of tegen 250 km/u tot Walhorn. De keuze tussen deze twee mogelijkheden moet nog verder worden afgewogen. Vervolgens zetten de treinen hun route richting Duitsland verder via gemoderniseerde sporen met een snelheid van 140 km/u.

Ook vanaf de Duitse grens tot Keulen wordt de bestaande lijn gevolgd. De Duitse spoorwegen maken deze over het grootste gedeelte geschikt voor 200 of zelfs 250 km/u, al naargelang het tracé.



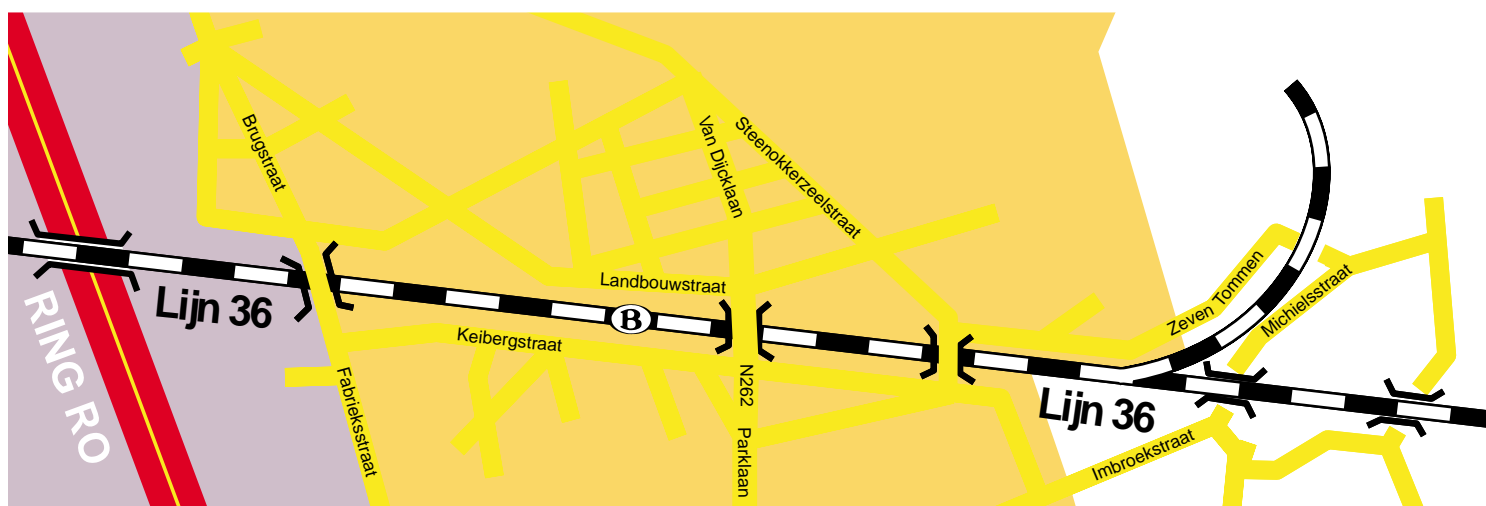
Dankzij de moderniseringswerken zal het treinverkeer tussen Brussel en de Duitse grens vlotter en sneller verlopen.



Dankzij de nieuwe hsl kunnen de hogesnelheidstreinen vanaf 2005 in 1 uur en 39 minuten van Brussel naar Keulen flitsen.

Zaventem

› De spoorlijn tussen Brussel en Zaventem beschikte over drie sporen. Om een vierde spoor aan te leggen, moesten ook de bestaande sporen worden opgeschoven. Een extra moeilijkheid in Zaventem is de spooraftakking naar de luchthaven, welke ook aanpassingen vereist. Voorbij deze aftakking komt er zowel aan de noord- als aan de zuidkant een extra spoor tot Leuven.



aandachtspunten

Zaventem Zaventem Zaventem Zaventem Zaventem Zaventem Zaventem Zaventem Zaventem Zaventem

Tunnel aan de industriezone

Het moeilijkste werk op de werf van Zaventem was ongetwijfeld de persing van de koker tussen de Brusselse Ring en de Fabrieksstraat. Met zijn enorme afmetingen (lengte 28 meter, hoogte 11,5 meter, breedte 12 meter en gewicht 3500 ton) is hij de grootste koker die ooit in België onder de sporen is geduwd.

Dankzij deze tunnel ontstaat er een nieuwe verbinding tussen de noord- en zuidzijde van het Zaventemse industriegebied. Een extra toegangsweg naar het bedrijvencomplex zorgt ervoor dat het verkeer voor deze zone niet meer door het gemeentecentrum hoeft te rijden.

Nieuwe fietsers- en voetgangersbrug

Tussen de Parklaan en de Steenokkerzeelbrug werd een extra fietsers- en voetgangersbrug gebouwd. Deze brug zorgt niet enkel voor een vlottere verbinding tussen de Parklaan en de Spoorwegstraat, maar biedt ook toegang tot de perrons van het station van Zaventem. Zo kan de NMBS zijn klanten beter van dienst zijn...

Nieuw stationsgebouw

Samen met de modernisering van de lijn Brussel-Leuven voorziet de NMBS ook een vernieuwing van alle stationsomgevingen. Aangezien het huidige Zaventemse station niet meer beantwoordt aan de behoeften, krijgt het een eigentijdse vervanger.



De nieuwe tunnel aan industriezone van Zaventem is de grootste koker die ooit in België onder de sporen is geperst.



De fietsers- en voetgangersbrug tussen de Parklaan en de Steenokkerzeelbrug zorgt voor een vlottere verbinding en biedt een snelle toegang tot de perrons.



Het huidige station van Zaventem wordt afgebroken en krijgt een eigentijdse vervanger voorzien van alle comfort.

aanpassingen

Bruggen en tunnels

- › aanleg van nieuwe brug aan de Parklaan
- › extra fietsers- en voetgangersbrug tussen de brug van de Parklaan en de Steenokkerzeelbrug, met een bijkomende tweede toegang tot de perrons
- › heraanleg van tunnel aan de Michielstraat
- › vernieuwing van tunnel aan de Sint-Martinusweg
- › bouw van nieuwe tunnel tussen de Brusselse Ring en de Fabrieksstraat

Station

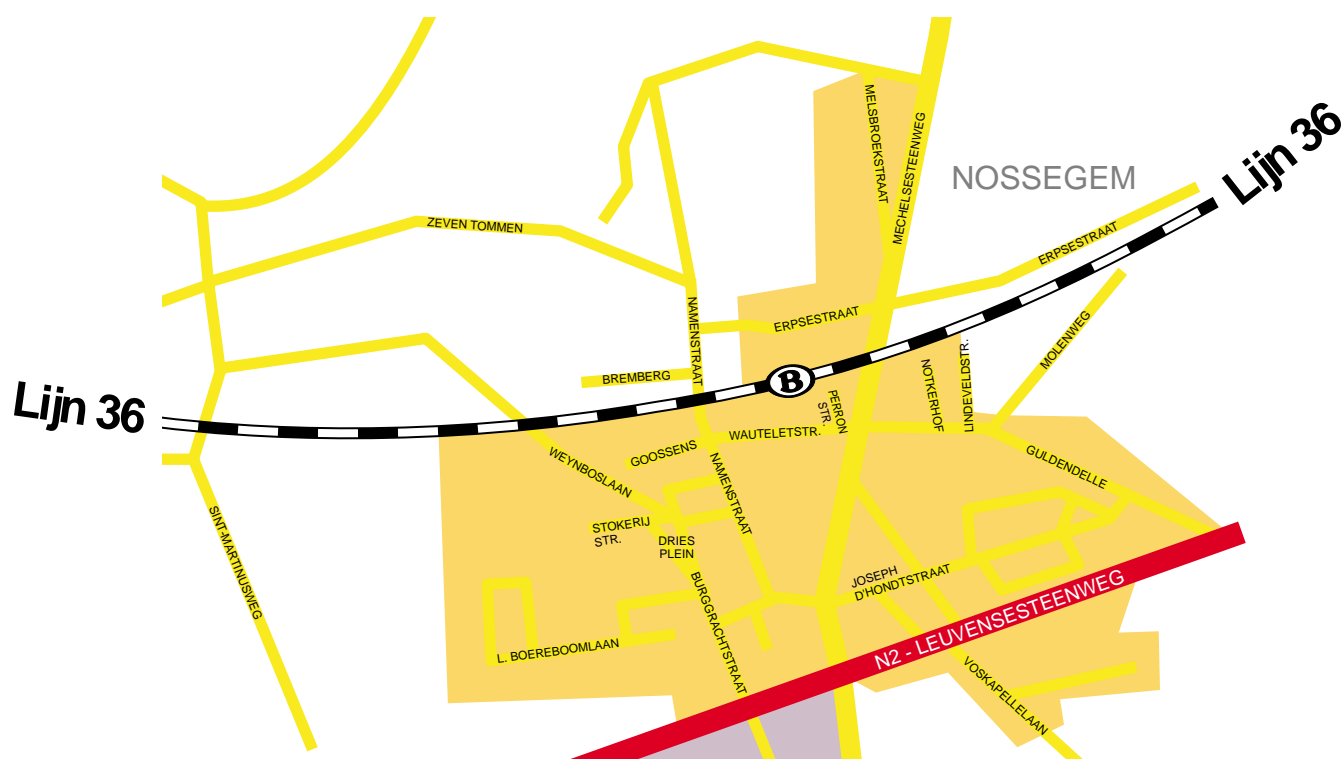
- › bouw van nieuw stationsgebouw
- › vernieuwing van de perrons
- › bouw van een nieuwe voetgangerstunnel tussen het Karel Quitmannplein en het Heldenplein. Openstelling gepland voor eind 2001

Straten en pleinen

- › vernieuwing van Karel Quitmannplein met buseiland
- › aanleg van nieuwe parkeerplaatsen aan de Spoorwegstraat
- › ombouwen van Landbouwstraat tot voetweg
- › aanpassing van Keibergstraat met parkeerzone en aanplantingen
- › verleggen van Sint-Martinusweg voor betere aansluiting op tunnel

Nossegem

› Nossegem is de gemeente waar de moderniseringswerken tussen Brussel en Leuven als laatste van start gingen. In juni 2000 werd hier het startsein gegeven voor de werken. Het aantal sporen wordt uitgebreid tot vier. Aan beide kanten van de lijn komt een extra spoor. Tegelijk wordt ook het kruisingscomplex voor de verbingsboog naar de luchthaven gebouwd. De boog zal in een latere fase worden aangelegd.



aandachtspunten

Nossegem Nossegem Nossegem Nossegem Nossegem Nossegem Nossegem Nossegem Nossegem Nossegem Nossegem

Wisselcomplex voor verbinding nationale luchthaven

Wie per trein vanuit de richting Leuven de luchthaven van Zaventem wil bereiken, moet via Brussel sporen. Dat is de huidige situatie. De toekomst zal hier echter verandering in brengen. De lang aangekondigde spoorboog van Nossegem zal een welkome verbinding brengen tussen het oosten van België en de luchthaven. Deze verbindingsspoorboog zal aangelegd worden na afloop van de moderniseringswerken, in 2003.

Het wisselcomplex om de verbinding met de luchthaven te maken, wordt wel al tijdens de moderniseringswerken gecreëerd. Het zuidelijke deel van de tunnel onder de toekomstige sporen wordt aangelegd van augustus 2000 tot juli 2001. In een latere fase worden hier ook de nieuwe sporen aangelegd. Aan het centrale gedeelte van de tunnel (waar nu de bestaande sporen liggen) wordt gewerkt van november 2002 tot mei 2003.

Brug Mechelsesteenweg

De brug van de Mechelsesteenweg wordt op dezelfde plaats vervangen door een nieuwe, met toegangen naar de perrons. Alvorens de bestaande brug wordt afgebroken, wordt er een voorlopige overbrugging gebouwd. Het gewone verkeer zal hierlangs worden geleid tot de nieuwe brug klaar is. Enkel het zware verkeer (+3,5 ton) moet omrijden via de Ring. De huidige brug wordt afgebroken in december 2000. De nieuwe brug zal volgens de huidige planning voltooid zijn in november 2001.



De nieuwe brug aan de Mechelsesteenweg is volgens de huidige planning klaar in november 2001.



In Nossegem zijn sinds juni 2000 moderniseringswerken aan de gang. Aan beide kanten van de lijn komt een extra spoor.

aanpassingen

Bruggen en tunnels

- > herbouwen van brug aan Namenstraat
- > bouwen van nieuwe fietsers- en voetgangersbrug Namenstraat, met toegang tot de perrons
- > vervanging van brug aan Mechelsesteenweg
- > aanleg van nieuwe onderdoorgang ter hoogte van Weynboslaan

Straten en pleinen

- > extra parkeerplaatsen ter hoogte van de Mechelsesteenweg

Stopplaats

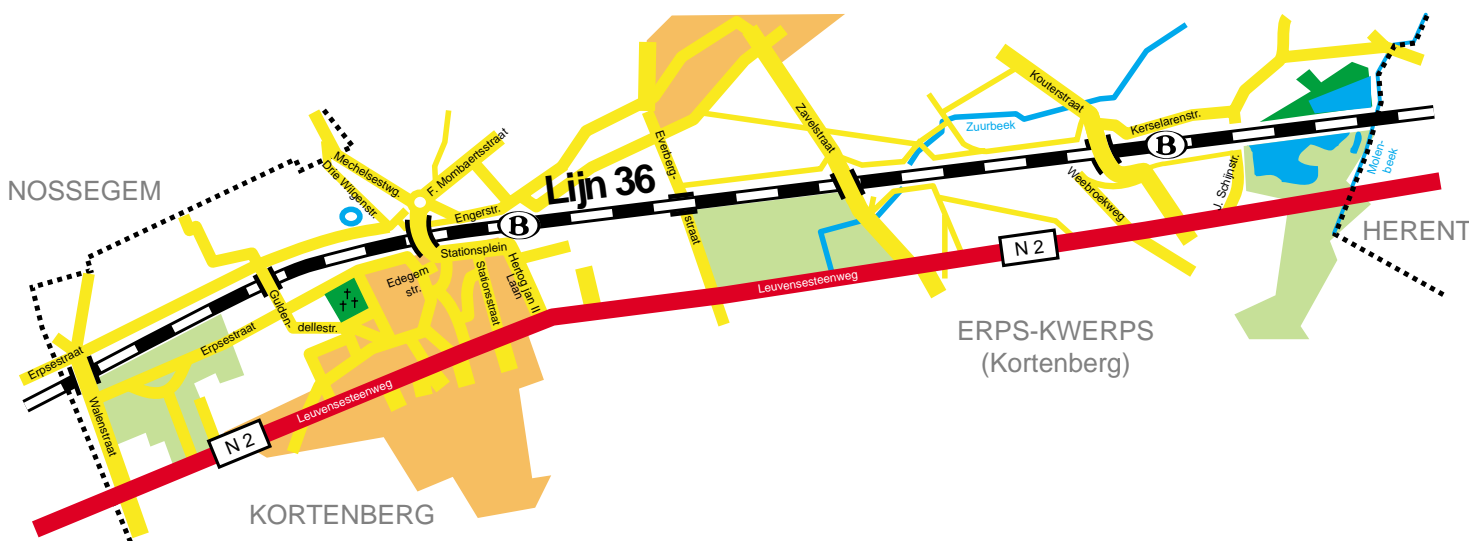
- > opfrissen van stationsomgeving
- > aanleg van nieuwe perrons

Steunmuren

- > aanleg van steunmuren van de Weynboslaan tot Erpsestraat (noordkant) en van de Perronstraat tot Molenweg (zuidkant)

Kortenber

› Sinds begin januari 2000 wordt er gewerkt op het grondgebied van de gemeente Kortenber. Alle voorbereidende infrastructuurwerken worden uitgevoerd, zodat later het derde en vierde spoor kunnen worden aangelegd. In Erps-Kwerps begonnen de moderniseringswerken begin september 1999.



aandachtspunten

Kortenber Kortenber Kortenber Kortenber Kortenber Kortenber Kortenber Kortenber Kortenber Kortenber



De nieuwe brug aan de Mechelsesteenweg wordt gebouwd naast de bestaande en zal aansluiten op de Frans Mombaertsstraat.



Ook Kortenber krijgt een gloednieuw stationsgebouw. Het oude station wordt afgebroken en vervangen.

Brug van de Mechelsesteenweg

Aan de Mechelsesteenweg wordt een nieuwe brug gebouwd naast de bestaande. Alleen de nieuwe op- en afritten sluiten aan op de bestaande brug ter hoogte van de Stationsstraat en het rond punt van de Mombaertsstraat. De nieuwe brug zal aansluiten op de Frans Mombaertsstraat.

De bouwwijze van deze brug is zeer speciaal. Eerst worden er twee landhoofden en zeven pijlers opgetrokken. Nadien worden de brugmoten vanaf het eerste landhoofd over de pijlers en over de sporen geduwd.

Nieuw stationsgebouw

Naast Zaventem krijgt ook Kortenber een nieuw stationsgebouw. Ook de stationsomgeving wordt volledig heraangelegd.

Niet enkel in Egypte zijn er piramiden te bezichtigen...

Bufferbekken aan de Frans Mombaertsstraat

Samen met de afwatering van de spoorbedding wordt het rioleringstelsel van de omgeving gesaneerd volgens de meest recente reglementering. Om die reden wordt er een storbekken gebouwd aan de Frans Mombaertsstraat. Dit bekken zal een eind stellen aan het vroegere overstromingsgevaar voor dit gebied.

De piramiden van Erps-Kwerps

Wie per trein van Brussel naar Leuven spoort, zal ze ongetwijfeld al gezien hebben: de piramiden van Erps-Kwerps. Het gaat hier om de overtollige grond van de werven van Kortenber, die gestockeerd wordt vlakbij de vijvers in Erps-Kwerps. De opgestapelde grond zal benut worden voor de beddingswerken in Veltem-Beisem.



aanpassingen

Bruggen en tunnels

- > herbouwen van brug Erpsestraat-Walenstraat
- > herbouwen van brug Guldendellestraat
- > vervanging van brug Mechelsesteenweg-Stationsstraat
- > bouw van nieuwe voetgangerstunnel aan Engerstraat
- > vervanging van brug Everbergstraat door fietsers- en voetgangerstunnel
- > vervanging van brug Zavelstraat
- > aanleg van nieuwe koker voor de Zuurbeek
- > vervanging van brug Kouterstraat

Straten en pleinen

- > aanleg van storbekken voor opvangen van regenwater naast de Drie Wilgenstraat
- > kruispunt Mechelsesteenweg-Mombaertsstraat wijzigt in rond punt
- > aanleg van nieuwe verbindingsweg tussen de Mombaertsstraat en de Mechelsesteenweg
- > heraanleg van Stationsstraat met extra parkeerplaatsen en fietsenstalling
- > afsluiten van toegang Edegemstraat via de Mechelsesteenweg
- > aanleg van pleintje met parkeerplaatsen en fietsenstalling ter hoogte van de nieuwe voetgangerstunnel aan de Engerstraat
- > aansluiting Weebroekweg op de Kouterstraat

Station Kortenber

- > afbraak oude stationsgebouw
- > bouw van nieuw station en heraanleg stationsomgeving
- > aanleg nieuwe perrons
- > aanleg van nieuwe onderdoorgang met toegangshellingen en liften

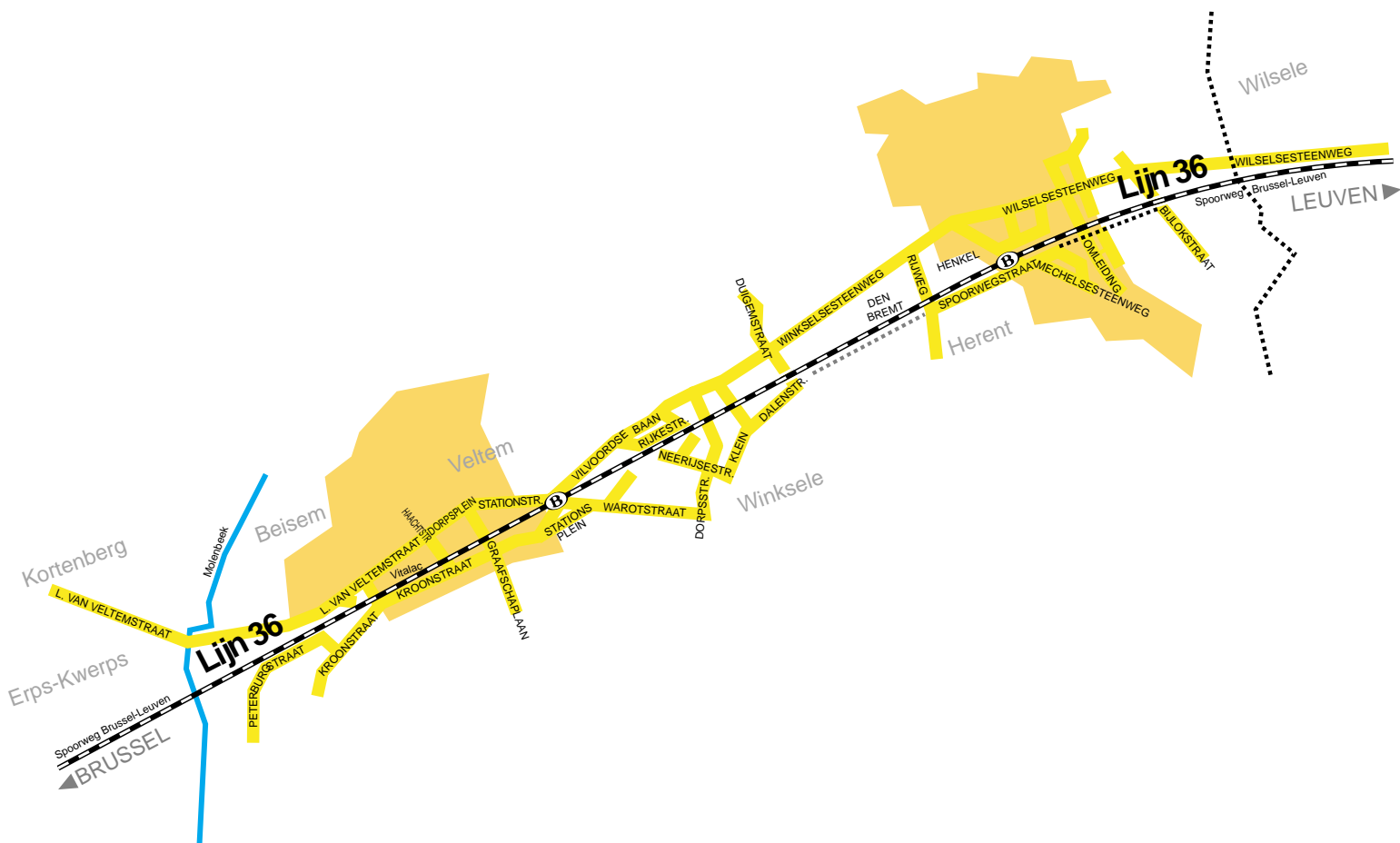
Stopplaats Erps-Kwerps

- > bouw van nieuwe onderdoorgang met toegangstrappen naar de perrons
- > aanleg nieuwe perrons
- > heraanleg stationsomgeving met fietsenstallingen, parkeerplaatsen en groenzones

Herent

› De halte Veltem-Beisem wordt volledig vernieuwd. De toekomst brengt er vernieuwde perrons, een nieuwe onderdoorgang, fietsenstallingen en een parking voor 74 voertuigen.

De stationsomgeving van Herent krijgt een grondige opfrissing. De moderniseringswerken brengen hier niet enkel twee extra sporen, maar ook een vernieuwde halte met overkapping en modern aangeklede perrons. Ook de aanleg van 228 parkeerplaatsen kadert in deze werken.



aandachtspunten

Nieuwe onderdoorgang loopt onder Spoorwegstraat

Toen de plannen bekend raakten dat de NMBS de onderdoorgang in Herent wilde vervangen, besloot de gemeente deze door te laten trekken tot onder de drukke Spoorwegstraat. De meerprijs werd mooi in twee gedeeld. Zo zorgen de gemeente en de NMBS samen voor betere toegankelijkheid en verhoogde veiligheid.

Aanleg van nieuw fietspad

Tussen de Klein Dalenstraat en de Bijlokstraat wordt een nieuw fietspad aangelegd, gelijklopend met de spoorlijn Brussel-Leuven. Dankzij dit fietspad van 2,5 km wordt de weg naar Leuven voor fietsers een heel stuk korter én veiliger.



De opgefriste stopplaats Veltem-Beisem krijgt een nieuwe onderdoorgang met goed verlichte toegangshellingen en -trappen.



De moderniseringswerken brengen in Herent niet enkel twee extra sporen, maar ook een vernieuwde halte met modern aangeklede perrons.



De nieuwe onderdoorgang zal doorlopen tot onder de Spoorwegstraat.

aanpassingen

Bruggen en tunnels

- › aanleg van nieuwe duiker voor de Molenbeek, die ook als wildtunnel zal dienen
- › heraanleg van brug tussen de L. Van Veltemstraat en de Kroonstraat
- › verlenging van de onderdoorgang aan de Haachtstraat
- › heraanleg van brug aan Graafschaplaan
- › verlenging van onderdoorgang tussen Klein Dalenstraat en Duigemstraat
- › herbouwen van brug aan de Rijweg
- › verbreden van spoorwegbrug aan de Omleiding
- › verlenging van brug Bijlokstraat

Straten en pleinen

- › aanleg van rotonde op het kruispunt Kroonstraat en Graafschaplaan
- › aanleg van fietspad tussen Klein Dalenstraat en Bijlokstraat

Stationsomgevingen

Stopplaats Veltem-Beisem

- › vervanging van bestaande onderdoorgang voor voetgangers en fietsers
- › aanleg van nieuwe perrons
- › aanleg van verlichte toegangshellingen en -trappen met extra trap aan Warotstraat
- › nieuwe fietsenstalling en parking langs beide zijden van de stopplaats

Stopplaats Herent

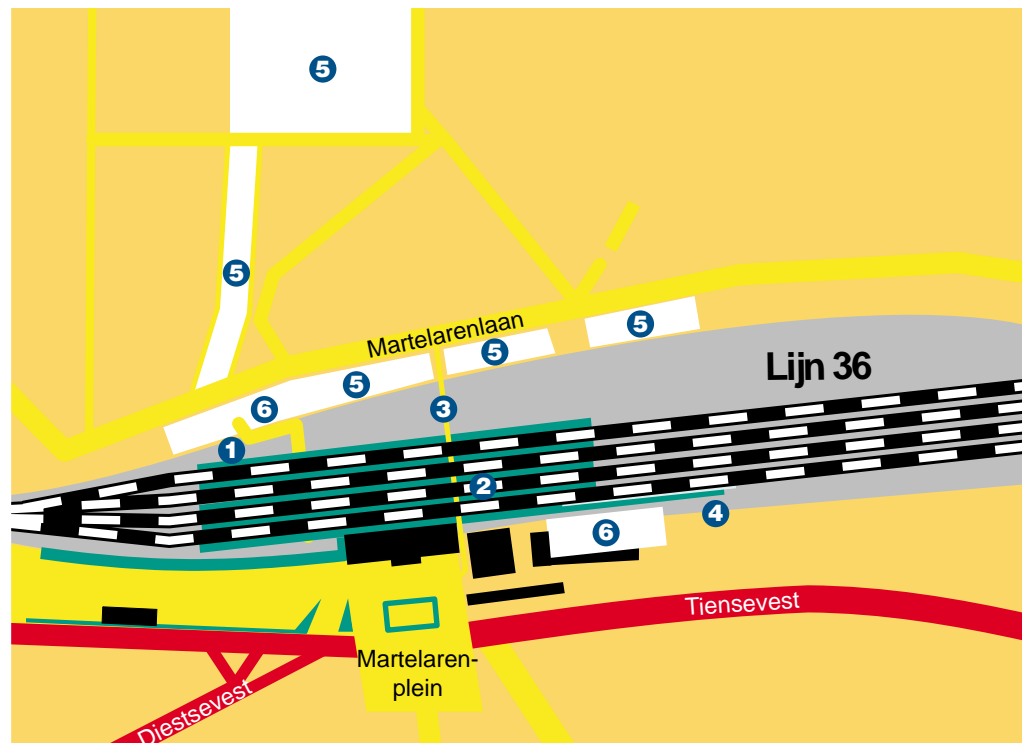
- › vervanging van bestaande onderdoorgang en aanleg van nieuwe perrons
- › aanleg van trappen, liften en toegangshellingen langs beide zijden
- › heraanleg van stationsomgeving
- › tweede toegang naar perrons via Heerstraat en Jozefsdreef

Leuven



> Leuven is het scharnierpunt van de spoorlijn Brussel-Luik. Niet alleen is de stad het regionaal stedelijk centrum, het is ook de centrale plek voor het openbaar vervoer ten oosten van Brussel. Leuven tracht haar stad uit te bouwen via een hele reeks stedenbouwkundige en architecturale projecten. Dit wordt mee gestuurd door de miljardeninvestering die de NMBS de voorbije jaren in deze regio deed.

- 1 nieuwe onderdoorgang
- 2 bestaande opgefriste onderdoorgang
- 3 voetgangersbrug
- 4 perron D opnieuw in dienst voor lokale treinen
- 5 parking
- 6 fietsenstalling



aandachtspunten

Heraanleg van Leuvense stationsomgeving

Samen met het Vlaams Gewest, de Stad Leuven en De Lijn werkt de NMBS aan één van de grootste stedenbouwkundige projecten in Vlaanderen: de heraanleg van de Leuvense stationsomgeving.

Voor de verkeersveiligheid van de wegen, een verbeterde woon- en werkomgeving en beter op elkaar afgestemde vervoersmodaliteiten (trein, bus, fiets, voetgangers en auto) zijn hierbij belangrijke aandachtspunten.

Op het Martelarenplein komt een nieuw busstation en een verkeersarm pleintje. Ondergronds worden de auto's via de nieuwe tunnel naar hun knooppunt aan de industriële vaartsite geleid of kunnen ze zich enkele uren in de city-parking plaatsen. De wegen krijgen nagelnieuwe fiets- en voetpaden, groen en een nieuw ondergronds netwerk van kabels en rioleringen.

Nieuwe onderdoorgang

De oude voetgangerstunnel ruimt plaats voor een acht meter brede onderdoorgang. Hij is verlicht door daglicht en wordt verlevendigd met een reeks van winkels. Deze doorgang verwelkomt niet alleen de passanten tussen Leuven en Kessel-Lo, maar ook de treinreizigers die van en naar hun perron stappen. Meteen de eerste vernieuwing van het station dat in de nabije toekomst een totaal nieuw gezicht krijgt.



De oude gang ruimt plaats voor een acht meter brede onderdoorgang.

De perronoverkapping

Als bekroning krijgt het vernieuwde station een nieuwe perronoverkapping. Het dak wordt opgebouwd uit glas en metaal en overdekt de hele zone tussen het oorspronkelijke stationsgebouw en Kessel-Lo. Een onderdeel van het project is de verbreding en modernisering van de bestaande voetgangersbrug. Bovendien wordt deze voorzien van liften zodat ook gehandicapten en personen met een kinderwagen makkelijk de verschillende perrons kunnen bereiken. De bouw van de nieuwe perronoverkapping start in het najaar van 2000.

Abdij van Park

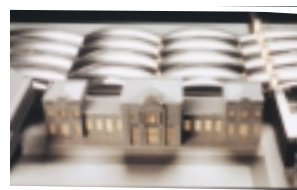
Vlakbij de Abdij van Park en ter hoogte van de aftakking van de spoorlijn naar Ottignies wordt een kruisingscomplex gebouwd. De bestaande spoorlijn Leuven-Tienen en de nieuwe hogesnelheidslijn zullen elkaar hier kruisen. Naast de aanleg van de bedding voor de hogesnelheidslijn worden ook de bestaande spoorlijnen vernieuwd.



De NMBS deed de voorbije jaren een miljardeninvestering in de Leuvense regio. De heraanleg van de stationsomgeving is één van de grootste stedenbouwkundige projecten in Vlaanderen.

Spoorboog Aarschot-Leuven

Momenteel moeten de treinen van de verbinding Hasselt-Aarschot die richting Brussel sporen via het station van Leuven. Vanaf midden 2003 starten de werken voor de spoorboog ter hoogte van de Leuvense Vaart. Wanneer deze boog eind 2005 voltooid is, zal dit de reizigers 20 minuten tijdsbesparing opleveren.



Het vernieuwde station van Leuven krijgt een gloednieuwe perronoverkapping waarvan het dak is opgebouwd uit glas en metaal.



In de omgeving van de Abdij van Park komt een nieuw kruisingscomplex. Hier zullen de bestaande spoorlijn 36 en de nieuwe hsl elkaar kruisen.

aanpassingen

Bruggen en tunnels

- > aanleg van nieuwe tunnel langs de Oude Wakkerzeelsebaan (Wilsle)
- > vernieuwing van brug over Leuvense Vaart en Aarschotse Steenweg
- > bouw van viaduct over de Dijle en de Leibeek
- > verbreding van Blauwputbrug aan de Diestsesteenweg
- > aanleg van kruisingscomplex aan Abdij van Park (Heverlee)
- > bouw van nieuwe kokerbrug aan Meerdaalboslaan (onder de N25)

Straten en pleinen

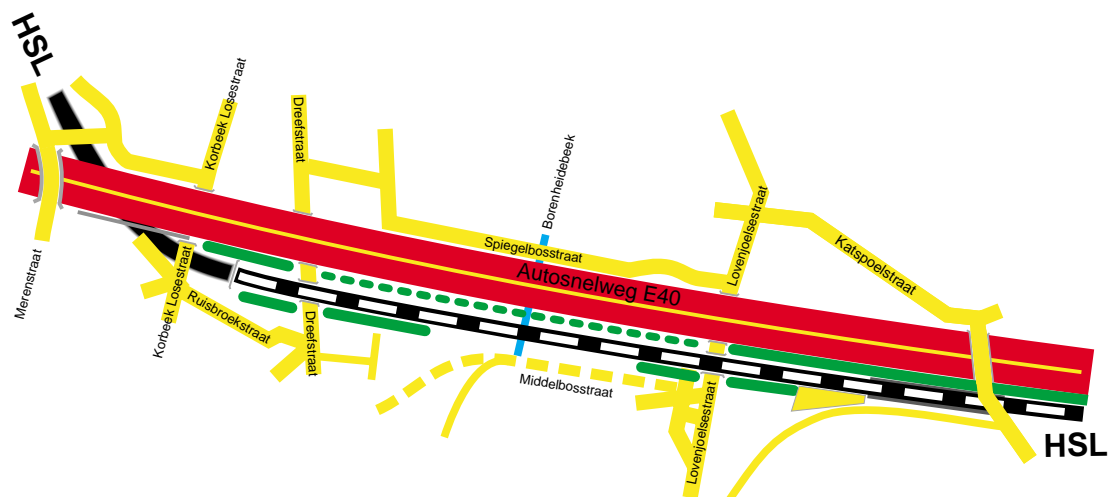
- > heraanleg van Leuvense stationsomgeving

Station

- > aanleg van nieuwe voetgangersbruggen
- > bouw van stationoverkapping

Bierbeek

› Het startpunt van de eigenlijke hogesnelheidslijn ligt in Bierbeek. Voorbij Leuven (aan de Abdij van Park) verlaat de lijn immers de bestaande spoorlijn 36 en gaat ze in de richting van de E40. De tunnel van Bierbeek is het kruisingspunt tussen deze autosnelweg en de hogesnelheidslijn. De nieuwe lijn kan al in 2002 in dienst worden genomen.



aandachtspunten

Bierbeek Bierbeek Bierbeek Bierbeek Bierbeek Bierbeek Bierbeek Bierbeek Bierbeek Bierbeek Bierbeek Bierbeek

Tunnel van Bierbeek

De werken voor de tunnel onder de E40 begonnen in 1993. Intussen is hij volledig afgewerkt. Enkel de sporen van de nieuwe hsl moeten nog worden gelegd.

Veiligheidswal tussen hsl en E40

Tussen de hogesnelheidslijn en de autosnelweg E40 komt er een groene wand met een hoogte van 4 meter. Deze dient niet enkel om de geluidsoverlast zoveel mogelijk in te perken, maar vermijdt ook dat automobilisten per ongeluk op de sporen terechtkomen. De concentratie van automobilisten wordt niet verstoord als ze in tegengestelde richting een trein voorbij zien flitsen.



De tunnel onder de E40 in Bierbeek is al enige tijd volledig klaar. Enkel de spooruitrusting moet nog worden aangelegd.

U-vormige constructie Katspoelstraat

Ter hoogte van de Katspoelstraat wordt een 520 meter lange U-vormige constructie gebouwd. In deze betonnen bak komen de nieuwe sporen te liggen. Dankzij deze U-bak blijft een geklasseerde hoeve aan de Katspoelstraat van onteigening gespaard.



Dankzij een U-vormige constructie blijft de geklasseerde hoeve aan de Katspoelstraat van onteigening gespaard.

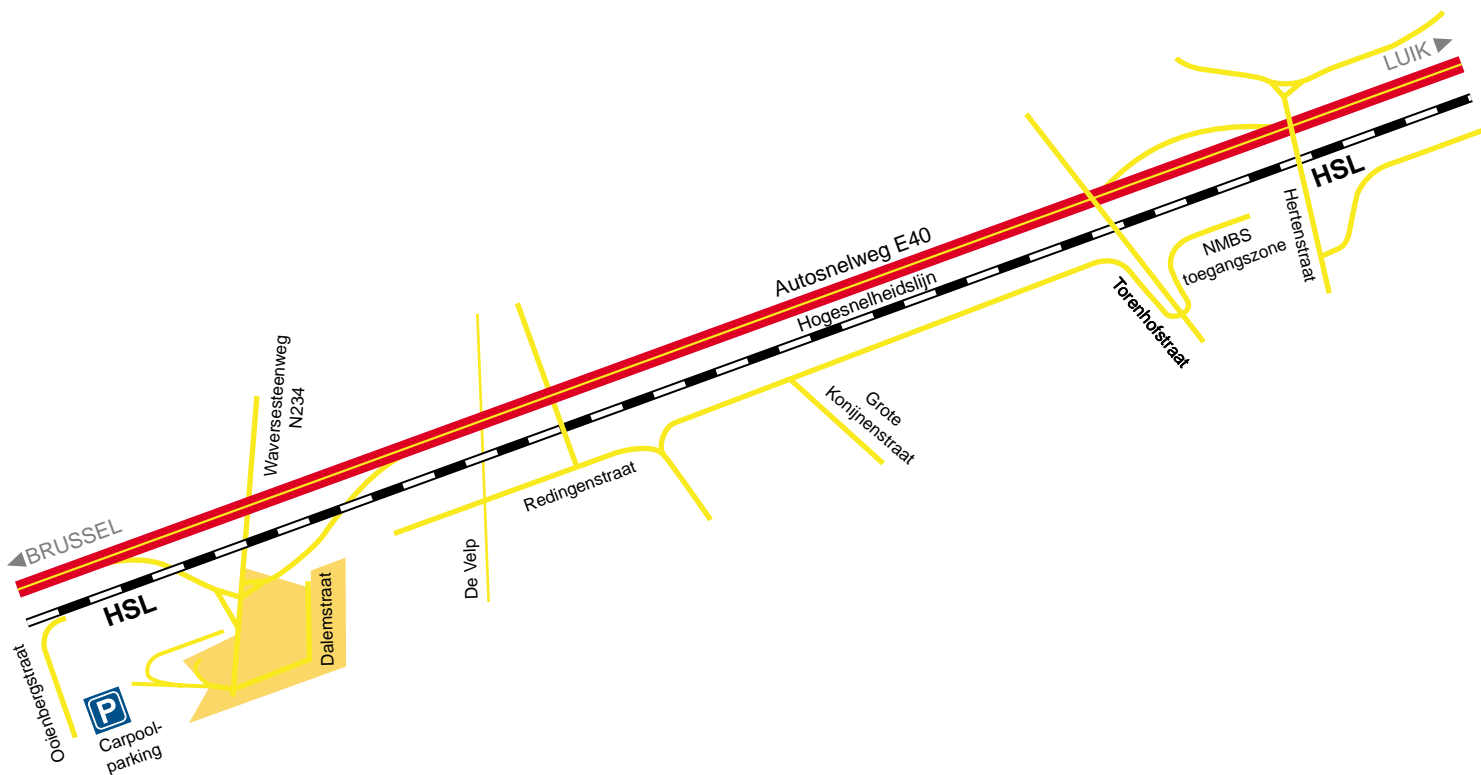
aanpassingen

Bruggen en tunnels

- › verdere afwerking van de tunnel van Bierbeek
- › bouw van brug aan de Dreefstraat
- › verlenging van bestaande koker onder de E40 voor de Bovenheidebeek
- › bouw van brug aan de Lovenjoelsestraat
- › bouw van U-vormige constructie ter hoogte van de Katspoelstraat

Boutersem

› De werken burgerlijke bouwkunde in de gemeente Boutersem zijn intussen achter de rug. Deze omvatten de grondwerken, het bouwen van bruggen, steunmuren, ... Alles ligt klaar om de spooruitrusting (spoor, bovenleiding, signalisatie, ...) aan te brengen. Al deze werken zullen gebeuren vanop de spoorwegbedding, zodat de hinder voor het wegverkeer en de bewoners zeer klein zal zijn.



aandachtspunten

Boutersem Boutersem Boutersem Boutersem Boutersem Boutersem Boutersem Boutersem Boutersem Boutersem

Nieuwe carpoolparking

Samen met de bouw van de hsl werd langs de E40 in Boutersem een nieuwe carpoolparking aangelegd. Deze parking bevindt zich langs de kant van Neervelp. Hij heeft een capaciteit van 90 wagens en moet carpooling bevorderen.



De nieuwe parking langs de E40 in Boutersem moet het carpoolgedrag stimuleren.



De werken burgerlijke bouwkunde zijn intussen achter de rug. Alles ligt klaar om de spooruitrusting aan te brengen.

aanpassingen

Bruggen en tunnels

- > ophogingswerken en overwelving van de beek in de vallei van de Velp
- > aanleg van kleine brug voor landweg die evenwijdig loopt met hsl en E40
- > nieuwe brug om Torenhofstraat over hsl te leiden
- > nieuwe brug Redingenstraat
- > nieuwe brug Hertenstraat

Straten en pleinen

- > aanpassing van op- en afrit Boutersem
- > sluiting van rustparking Honsem (rijrichting Brussel-Luik)
- > nieuwe carpoolparking (kant Neervelp)

aandachtspunten

Hoegaarden/Tienen Hoegaarden/Tienen Hoegaarden/Tienen Hoegaarden/Tienen Hoegaarden/Tienen



Met de aanleg van de hsl kwam het versteend bos van Hoegaarden aan de oppervlakte. Er zijn volop plannen om er een educatief, geologisch park op te richten.

Versteend bos

Ze stammen uit de tijd dat Hoegaarden nog aan de zee lag, zo'n 54,5 miljoen jaar geleden. Geologen zijn al sinds 1910 op de hoogte van hun bestaan. Toch was het wachten op de aanleg van de hsl om dit geologisch erfgoed naar de oppervlakte te halen: de versteende stronken van een moerasbos.

Net bij de werf in Hoegaarden zijn fossiele restanten van moerascipressen opgegraven. De opstijging van grondwater zorgde ervoor dat de houtstructuur van deze bomen in de loop der jaren versteende en bewaard is gebleven.

Geologisch is een dergelijk versteningsproces al heel bijzonder. Het vinden van deze versteende bomen dicht bij de oppervlakte is des te uitzonderlijker. Momenteel worden dan ook volop plannen gemaakt om een Hoegaards educatief Geopark in te richten.

In onze streken vinden we geen moeraslandschappen met dergelijke levende bomen meer terug. Daarvoor moeten we naar de Amerikaanse Everglades in Florida trekken. Deze versteende bomen getuigen dan ook van de drastische wijzigingen in het milieu en van het klimaat dat zich in de loop van geologische tijden hebben voorgedaan.



Aan het op- en afrittencomplex 25 in Tienen wordt een rotonde aangelegd.

aanpassingen

Bruggen en tunnels

- > brug aan Willebringsestraat-Tassinstraat
- > brug aan Kapittelbergstraat-Hoxemsesteenweg
- > brug aan Sint-Jansstraat-Hoxemstraat
- > brug aan Waversesteenweg-Oorbeeksesteenweg
- > brug aan Klein Overlaar-Groot Overlaar
- > brug aan Rommersom
- > aanpassen op- en afrittencomplex 25 met bouw van 4 overbruggingen
- > brug aan de Aststraat
- > brug aan de Goetsenhovenstraat
- > brug aan de Geldenakensestraat
- > brug aan de Merepoel
- > aanleg van wisselcomplex en wijkspoor met toegangszone
- > verlengen van de kokers voor de riviertjes de Mene en de Grote Gete

Straten en pleinen

- > afwerking van op- en afritten in Tienen
- > vervanging lus van Luik door nieuwe rotonde
- > aanleg van rotonde met toegang tot de nieuwe carpoolparking (in samenwerking met Vlaams Gewest)
- > nieuw fiets- en wandelpad vanaf de bocht Dorpsstraat tot de Hoxemstraat (richting Rommensem)

Landen/Gingelom

› Het traject van de hogesnelheidslijn overschrijdt hier vier maal de taalgrens over een traject van 10 km. Bovendien worden niet minder dan vier provincies aangedaan.

aanpassingen

Landen

Bruggen en tunnels

- › bouwen brug Stelhainstraat
- › aanpassen op- en afritcomplex Walshoutem
- › bouwen van brug aan Holle weg

Straten en pleinen

- › aanpassen van parking Walshoutem

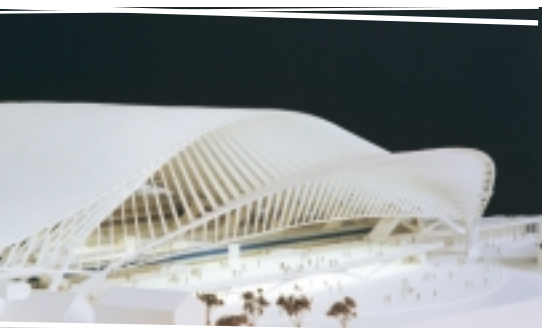
Gingelom

Bruggen en tunnels

- › herbouwen van brug Abdijstraat over hsl en E40 (in samenwerking met Vlaams Gewest)
- › bouwen brug Hekstraat
- › bouwen brug Lagestraat

naar Luik en Duitsland

› Ook na het overschrijden van de taalgrens blijft de hsl de autosnelweg E40 volgen. Tegen 300 km/u flitst hij via Borgworm, Remicourt, Crisnée en Awans tot Bierset.



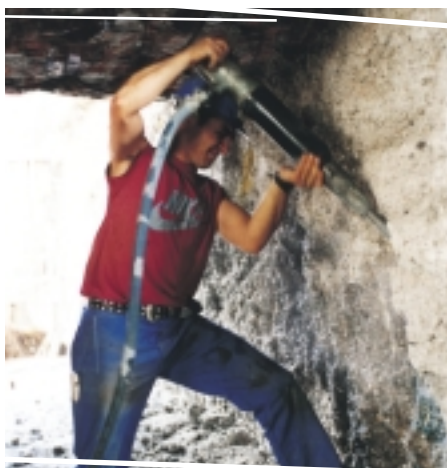
Het nieuwe stationsgebouw Luik-Guillemins werd ontworpen door de Spaanse architect Santiago Calatrava en zal in 2002 klaar zijn.

In Bierset takt de hsl opnieuw samen met de bestaande lijn 36 (Brussel-Luik). Ter hoogte van het viaduct van Hemricourt (noordelijk sporencomplex van Luik-Guillemins) worden de kruisingen tussen deze lijn 36 en de lijn 34 (Luik-Palais-Herstal) verplaatst.

Dit moet voor een vlotter verkeer en een hogere snelheid voor de binnenlandse treinen en de hst's bij het binnenrijden van Luik-Guillemins zorgen. Luik-Guillemins krijgt daarnaast ook een gloednieuw stationsgebouw.

veiligheid op de werf

› Een ongeluk schuilt in een klein hoekje, en zo heeft een werf met een lengte van 139 km er heel wat. Het is dan ook logisch dat de spoorwerken tussen Brussel en Leuven en langs de E40 een waaier aan veiligheidsmaatregelen met zich meebrengen.



Voor de moderniseringswerken tussen Brussel en Leuven en de aanleg van de hsl langs de E40 worden een waaier aan veiligheidsmaatregelen voorzien.

Tussen Brussel en Leuven is het de lijn 36 die een stevige moderniseringsbeurt krijgt. Deze spoorlijn is niet enkel een drukbereiden traject, maar doorkruist bovendien belangrijke woonkernen. Naast de veiligheid van de NMBS-werknemers moet dus ook die van de buurtbewoners en het treinverkeer hier in de gaten gehouden worden.

Dat laatste uit zich vooral in het aantal nachtelijke arbeidsuren. Heel wat werken mogen pas uitgevoerd worden als het treinverkeer volledig stil ligt. 's Nachts dus. Diezelfde treinen zorgen er ook voor dat de werken extra nauwgezet moeten worden uitgevoerd. De sporen moeten immers stevig genoeg blijven om tientallen treinen per dag te kunnen dragen.

Dat dit niet zo eenvoudig is als je er een tunnel onder perst, hoeft ongetwijfeld geen uitleg. Om de veiligheid van de buurtbewoners te garanderen, wordt de volledige werf afgesloten met oranje matten. Deze vormen een 'visuele' afbakening van de werf. De aannemers dienen zich te houden aan de veiligheidsvoorschriften zodat in alle omstandigheden de veiligheid van zowel het treinverkeer als van de werknemers als de omwonenden verzekerd blijft.

Gebeurt er ondanks alle voorzieningen toch nog een ongeluk, dan kan snel worden ingegrepen. De hele werf is opgedeeld in verschillende zones, die staan aangeduid met een genummerd plaatje. Deze zones zijn bekend bij zowel werknemers, werfleiders, de dienst 100 als de politie.

comfort als leidraad

› De moderniseringswerken op de spoorlijn Brussel-Leuven brengen heel wat bouwkundige werken met zich mee: bruggen worden herbouwd, langswegen en waterlopen verlegd.

Maar tegelijkertijd wordt van de gelegenheid gebruik gemaakt om alle stationsomgevingen en stopplaatsen aangenamer te maken.

Zo komen er gloednieuwe stationsgebouwen in Zaventem en Kortenberg. Ook de stopplaatsen Haren, Diegem, Nossegem, Erps-Kwerps, Veltem en Herent worden grondig opgefrist. De reizigers zullen kunnen genieten van volledig vernieuwde stations en stopplaatsen met alle modern comfort. Bovendien wordt er naar een herkenbare samengang in de ontwerpen gestreefd.



De moderniseringswerken brengen vernieuwde haltes met modern aangeklede perrons.



Meer info?

Hebt u nog verdere vragen? Dan kan u ons op de volgende manieren bereiken.

Project-ijflijn: **078 15 48 04**.

Website: **www.nmbs.be** of **www.tucrail.com**

E-mail: **kathleen.vanvaerenbergh.476@nmbs.be** of **geert.dierckx.293@nmbs.be**

Brieven: **NMBS Communicatie, Public Relations, C0.032-sectie 50, Frankrijkstraat 85, 1060 Brussel.**

Gratis infobrochure van de Belgische spoorwegen

v.u. Louis Gillieaux, NMBS Communicatie, Frankrijkstraat 85, 1060 Brussel - redactie Dienst Communicatie NMBS - foto's Leo Goossenaarts - druk NMBS - lay-out Image Plus - november 2000