B-media
nmbs pers & public relations 85 frankrijkstraat 1060 brussel telefoon 02/524 20 34 fax 02/525 40 45

Spoorwerk op de luchthaven

In 1993 is de NMBS begonnen met de bouw van een nieuw station op de nationale luchthaven, dat geïntegreerd is in de nieuwe vliegtuigterminal. Om nog vlottere treinverbindingen naar de luchthaven te bieden, wordt ook de spoorlijn die vanaf de lijn Brussel - Leuven aftakt naar de luchthaven, heraangelegd. Het bochtige lijntje wordt vervangen door een nieuw, recht tracé, dat in tunnel onder het vliegveld doorloopt.

De werken bieden naar de toekomst toe heel wat mogelijkheden. De oriëntatie van station en sporen laat een eventuele uitbreiding toe naar de spoorlijnen Brussel - Antwerpen en Brussel - Luik, wat nieuwe mogelijkheden zou scheppen voor verbindingen van of naar de belangrijkste Belgische steden.
Ook langere treinen zullen naar de luchthaven kunnen rijden, waarmee de huidige beperkingen van het station definitief van de baan zijn.

De huidige werken - goed voor een uitgave van 3 miljard frank - zullen vanaf de zomer van 1998 al een gevoelige comfortverhoging bieden aan de treinreizigers.

België kaapte in 1952 een Europese primeur weg op het vasteland, toen de luchthaven van Melsbroek een directe spoorverbinding kreeg. In 1958 werd de nationale luchthaven van Zaventem in dienst genomen. Een S-vormige spoorlijn werd gelijktijdig aangelegd om de luchthaven van een eigen treinverbinding met Brussel-Centraal te voorzien.
De luchthaven was ondertussen aan modernisering toe. Die kwam er met de bouw van een nieuwe luchthaventerminal. De NMBS heeft die modernisering willen doorzetten met de bouw van een nieuw, beter uitgerust station.

De werken op de luchthaven

De werken die de NMBS uitvoert op de luchthaven, vallen uiteen in twee luiken:
- de aanleg van een nieuw ondergronds station;
- de aanleg van een nieuwe spoorverbinding met de lijn Brussel - Leuven.

Vanwege de hoofdzakelijk ondergrondse uitvoering, doet de NMBS beroep op de Centrale Studiedienst van De Lijn, die een ruime ervaring heeft met dit soort werken. Zij doet ook de aankleding en afwerking van het stationsgebouw.

Het nieuwe stationsgebouw

Het nieuwe station moet de luchthavengebruiker meer comfort bieden. Om zijn reisweg zo kort mogelijk te houden, is het station ondergronds ingeplant langs de gevel van de nieuwe terminal, onder de opritten voor het wegverkeer. Verder houdt het ontwerp rekening met de bepalingen in

B-media
nmbs pers & public relations 85 frankrijkstraat 1060 brussel telefoon 02/524 20 34 fax 02/525 40 45

het akkoord van Schengen, die een scheiding vooropstellen van EU- en niet EU-passagiers. Reizigers kunnen dus meteen naar het juiste deel van de luchthaventerminal. Het station kan dan ook opgedeeld worden in een "Europees" en "internationaal" gedeelte.

Het internationale gedeelte ligt aan de nieuwe luchthaventerminal en sluit aan op de "Diamant" van de terminal. Het Europese gedeelte bevindt zich ter hoogte van het bestaande station. Daar blijft enkel de verbinding met het oude luchthavengebouw van bestaan. Op termijn wordt het oude gebouw aangepast en gemoderniseerd voor de vluchten binnen Europa.

Het station omvat **drie ondergrondse niveaus:**
- op het **laagste niveau** (-3) vinden we de sporen en de perrons. Waar het huidige station over twee sporen beschikt, zal het nieuwe er met drie worden uitgerust. Dat laat toe meer treinen naar de luchthaven in te zetten. De perrons zullen 375 m lang zijn, voldoende om de langste treinen in te zetten (met meer plaatsaanbod). Dit is meteen het grote pluspunt van het nieuwe station ten opzichte van het bestaande station, dat met zijn perrons van slechts 80 m niet toelaat om langere treinen te ontvangen;

- het **tweede niveau** (-2) is een doorstromingszone; het bevat ook de technische lokalen;

- het **eerste niveau** (-1) ligt vlak onder het straatoppervlak en verbindt de luchthaventerminal met het station. Op dit niveau bevinden zich de loketten. Er is ook ruimte voor het onderbrengen van technische en administratieve diensten van het station (lokale televerbindingen, sanitair, magazijn,...).

De nieuwe spoorlijn

Omdat het nieuwe station haaks op het bestaande wordt ingeplant, bleek een nieuwe spoorlijn noodzakelijk. Die nieuwe lijn loopt onder de startbanen door en is dus grotendeels ondergronds (over een lengte van één kilometer). De volledige lijn meet **1600** meter. Ze vervangt de momenteel gebruikte, zeer bochtige lijn. Omdat het over een zeer kleine afstand gaat, is de tijdwinst beperkt. Dankzij de mogelijkheid langere treinen in te zetten, kunnen vanaf de zomer van 1998 bijvoorbeeld IC- treinen vanuit het Gentse of Bergen en Doornik via Brussel rechtstreeks de luchthaven aandoen.

Van lokaal belang is de afschaffing van de huidige overweg "Zeven Tommen" op de lijn naar de luchthaven, die wordt vervangen door een brug over de sporen.

B-media
nmbs pers & public relations 85 frankrijkstraat 1060 brussel telefoon 02/524 20 34 fax 02/525 40 45

Kalender werken

- **fase 1:**
  - ruwbouw eerste deel station, om technische redenen gelijktijdig met de nieuwe luchthaventerminal gebouwd
  - einde werken: maart 1993
- **fase 2:**
  - ruwbouw tweede deel station, gelegen onder de oude luchthaventerminal
  - begin werken: maart 1993
  - einde werken: maart 1995
- **fase 3:**
  - ruwbouw derde deel station, globale afwerking, aanleg tunnel onder het vliegveld en nieuwe spoorverbinding
  - begin werken: maart 1995
  - einde werken: einde 1997
- **fase 4:**
  - werken ten zuiden van het vliegveld, aanleg van de spoorbedding, plaatsen elektromechanische uitrusting, plaatsen van de sporen en elektrificatie, bouw brug "Zeven Tommen"
  - begin werken: maart 1997
  - einde juni 1998
  - de nieuwe lijn zal wel beschikbaar zijn voor de nieuwe zomerdienst van mei 1998

De ombouw van het bestaande station gebeurt gelijktijdig met de bouw van het nieuwe station. Ondertussen blijven alle stationsfuncties behouden, met een minimalisering van de hinder voor de reizigers.

Door de groei van de luchthaven en de daarmee gepaard gaande verkeersbeslommeringen op de weg zullen meer en meer passagiers de weg naar het station vinden. In 1998 kan de NMBS haar klanten alvast een verbeterde treindienst en een gloednieuwe infrastructuur aanbieden.