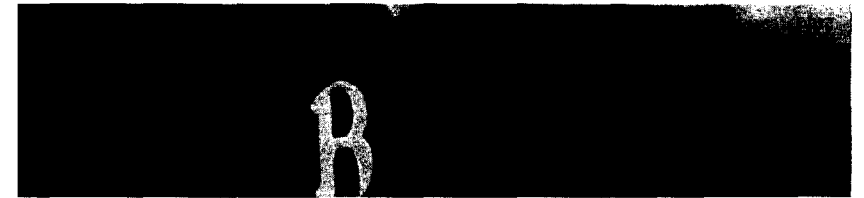


Zaventem centrum



werken aan de spoorlijn Brussel - Leuven

vragen ?

In deze folder kunnen we niet alle details van de modernisering van de spoorlijn bespreken. Als u vragen heeft, kunt u tijdens de kantooruren steeds terecht op de **info-lijn** van de NMBS.

We beschikken over de bouwplannen, die u na afspraak steeds bij ons kunt komen inkijken. We kunnen ook contact opnemen met de ingenieurs die verantwoordelijk zijn voor de opvolging van de werken, en zorgen voor een eventuele tussenkomst bij de aannemer als zich onverwachte moeilijkheden voordoen.

U kunt telefoneren naar het nummer **078/15.48.04** (groen nummer), van 9 tot 12.30 uur en van 13.30 tot 16 uur.

Of u kunt schrijven:
NMBS - communicatie
hst/star 21
Frankrijkstraat 85,
1060 Brussel.

hst en star 21

De NMBS voert de laatste jaren aanzienlijke werken uit op twee verschillende domeinen: de modernisering van het binnenlandse spoorwegnet (het star 21-plan) en de aanleg van hogesnelheidslijnen in ons land.

Over de periode 1996 - 2005 investeert de NMBS 370 miljard frank om het spoorwegnet klaar te maken voor de 21e eeuw. Het grootste gedeelte van die investeringen gaat uitsluitend naar het binnenlandse spoorwegnet.

Sinds 1993 zijn ook de werken van start gegaan voor de aanleg van hogesnelheidslijnen. Er worden drie takken gebouwd in België:

- de westelijke tak, tussen Brussel en de Franse grens (en verder naar Parijs en Londen);
- de oostelijke tak, tussen Brussel en de Duitse grens (via Luik);
- de noordelijke tak, tussen Brussel en de Nederlandse grens (via Antwerpen).

Eén hogesnelheidslijn is al in dienst. Sinds 14 december 1997 kan men al supersnel sporen tussen Brussel en de Franse grens. In het jaar 2005 moeten alle werken voor de aanleg van de hogesnelheidslijnen in ons land klaar zijn.

Het hst-net zal 314 km lijnen tellen, waarvan 200 km nieuwe hogesnelheidslijnen geschikt voor 300 km/u. Daarnaast zal de NMBS ongeveer 114 km bestaande spoorlijnen vernieuwen. Daarop kunnen de hogesnelheidstreinen 160 tot 220 km/u rijden.

De nieuwe spoorlijnen en de modernisering van bestaande lijnen komen op heel wat plaatsen ook ten goede aan het binnenlandse verkeer. Op de lijn Brussel - Leuven bijvoorbeeld.

modernisering lijn Brussel - Leuven

De bestaande spoorlijn van Brussel naar Leuven, de lijn 36, maakt integraal deel uit van het hst-tracé in de richting van Duitsland. Van Brussel tot Zaventem beschikt de lijn over drie sporen, verderop over twee.

Nu wordt de lijn over de hele lengte op vier sporen gebracht. Snelle treinen (de hst maar ook snelle binnenlandse treinen) zullen van de middelste sporen gebruik maken. Trager, voornamelijk lokaal verkeer zal op de buitenste sporen rijden. Een modernisering waar al het treinverkeer dus baat bij heeft, niet alleen de hst!

De moderniseringswerken die nu aan de gang zijn, zijn gespreid over iets meer dan vier jaar. De einddatum is gepland voor midden 2003.

verbreding spoorbedding

Van Brussel tot Zaventem zal het ene, bijkomende spoor ten zuiden van de bestaande lijn worden aangelegd, maar alle sporen worden wat herschikt, zodat de lijn langs de beide kant uitbreidt. Voorbij de spooraftakking naar de luchthaven komt er zowel ten noorden als ten zuiden een spoor bij.

De verbreding heeft uiteraard gevolgen voor de meeste bruggen en tunnels over en onder de spoorlijn. Ze moeten aangepast of herbouwd worden en zijn dus tijdelijk buiten gebruik. Verschillende weg-omleggingen zullen in de komende jaren het wegverkeer beïnvloeden. Maar wees gerust: de bruggen en tunnels worden beurtelings aangepakt, zodat er altijd wel een paar open blijven op het grondgebied Zaventem-centrum.

Alle werken hebben onvermijdelijk een directe of indirecte invloed op de omgeving. De bouwactiviteit brengt vrachtverkeer met zich mee, er is geluidshinder, er worden steunmuren, geluidsmuren en andere constructies gebouwd, bepaalde straten worden heraangelegd... Daarom vragen we uw begrip.

We doen ons best om de werken met een minimum aan hinder uit te voeren. Het grootste deel van de spoormaterialen zal bijvoorbeeld over de sporen worden aan- en afgevoerd. Nachtwerk is alleen in uitzonderlijke gevallen toegestaan, als het niet anders kan met het oog op de vereisten van het treinverkeer.

4. Stopplaats Zaventem

- herschikking **Quitmannplein**: het bestaande parkje blijft zoveel mogelijk behouden. Voor het busverkeer bouwt men een rotonde en een stopplaats. Aan de **Spoorwegstraat** worden nieuwe parkeerplaatsen gepland. De **Landbouwstraat** wordt een voetweg door de verminderde breedte. Er komt een nieuw **stationsgebouw**. De **Keibergstraat** wordt aangepast, met o.a. een parkeerzone en aanplantingen.
- Er komen twee nieuwe, brede perrons.
- Een nieuwe onderdoorgang, ruim en veilig, met toegangshellingen voor fietsers en gehandicapten. Aan beide kanten van het station: fietsenstallingen.

5. Brug Van Dijkklaan - Parklaan

Ook deze brug wordt vervangen door een nieuwe, met een afzonderlijk fiets- en voetpad. Een extra voetgangersbrug zal toegang geven tot de perrons. De brug van de **Steenokkerzeelstraat** blijft zoals ze is.

waar wordt er gewerkt ?

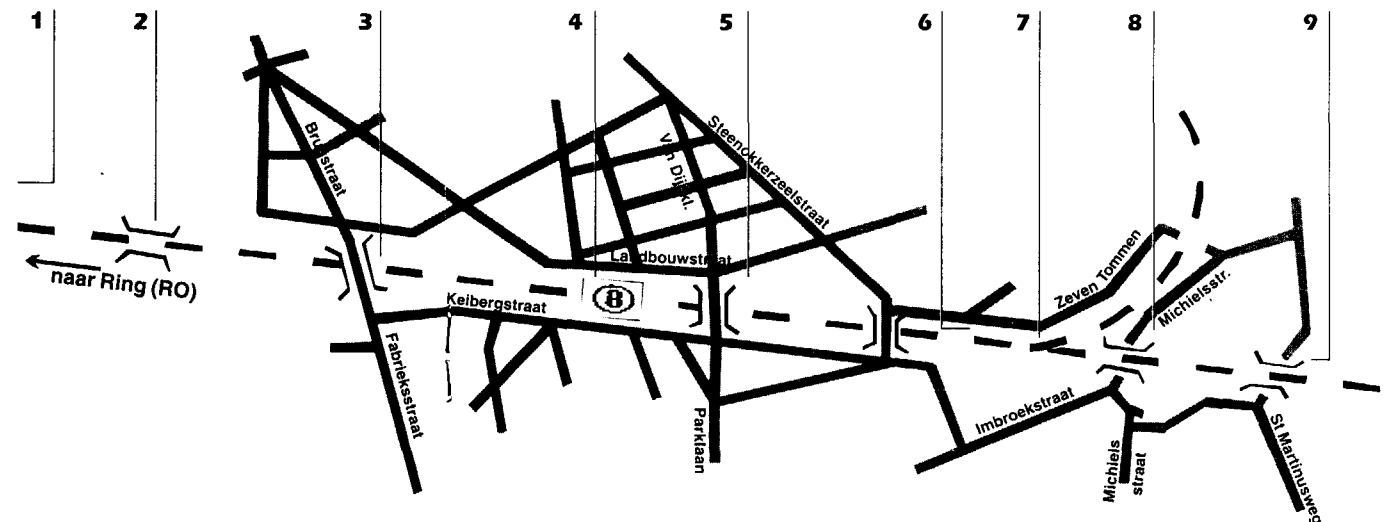
1. Ring (RO)

De bestaande brug biedt maar plaats aan drie sporen. Een extra brug wordt over de Brusselse ring gelegd.

2. Tussen de Brusselse ring en de Fabrieksstraat zal een **nieuwe tunnel** onder de sporen worden gebouwd en een toegangsweg naar de naastgelegen industriezones, zodat het verkeer naar die zones niet meer door het gemeentecentrum hoeft te rijden.

3. Brug Brugstraat - Fabrieksstraat

Deze brug wordt verlengd en zal na de werken zijn voorbehouden voor lokaal verkeer.



6. Montageplatform

Aan de noordzijde van de sporen wordt langs de **Zeven Tommen** een montageplatform aangelegd, dat de NMBS later zal gebruiken voor het voor-monteren van wissels in de vertakkingszone daar vlakbij.

7. Spoorvertakking naar de luchthaven

Alle wissels worden aangepast aan de toekomstige spoortoestand.

8. Tunnel Michielsstraat

Moet eveneens langer gemaakt worden.

9. Tunnel van de Sint Martinusweg

Naast de verlenging van de tunnel zal het tracé van de weg verlegd worden om een betere aansluiting op de tunnel te verkrijgen. De wegen langs de huidige spoorbedding worden verlegd.

zeven fasen

Opmerking vooraf: er zijn zeven hoofdfasen in de planning. Dit overzicht geeft alleen een aanduiding van de voornaamste werkzaamheden. Bruggen en tunnels zijn open, behalve waar anders vermeld. En werken aan de spoorbedding houden ook de bouw in van steunmuren, geluidswerende wanden e.d.

De duur van de fasen die hier is aangeduid kan in de loop van de werken nog wat veranderen. Het kan ook gebeuren dat bepaalde bruggen of tunnels al terug opengesteld worden voor het einde van een fase, omdat de meeste fasen ook spoorwerkzaamheden omvatten zonder weerslag op de wegen.

Duur: 4 maanden (september - december '98).

Waar? Brug Fabrieksstraat - Brugstraat; stationsomgeving (Quitmannplein); steunmuren naast brug Van Dijkklaan - Parklaan; spoorvertakking luchthaven; Keibergstraat.

Gesloten: Brug Fabrieksstraat - Brugstraat.

Beperkte toegang: Keibergstraat.

Duur: 11 maanden (januari - november '99).

Waar? Brug Fabrieksstraat - Brugstraat; stationsomgeving; steunmuren naast brug Van Dijkklaan - Parklaan; Zeven Tommen; tunnel St.-Martinusweg.

Gesloten: Brug Fabrieksstraat - Brugstraat; tunnel St.-Martinusweg; Zeven Tommen (gedeeltelijk)

Duur: 11 1/2 maanden (december '99 - november 2000).

Waar? Volledige noordkant van de spoorbedding van Ring tot voorbij Steenokkerzeelstraat; ; stationsomgeving; brug Van Dijkklaan - Parklaan; tunnel Michielsstraat; noordkant van de spoorbedding voorbij vertakking.

Gesloten: Brug Van Dijkklaan - Parklaan; tunnel Michielsstraat.

Open: Voetgangersbrug Van Dijkklaan - Parklaan; voorlopige voetgangersbrug station.

Duur: 6 1/2 maanden (november 2000 - mei 2001).

Waar? Spoorwerken ter hoogte van Lindenstraat tot even voorbij Steenokkerzeelstraat; stationsomgeving.

Gesloten: tunnel Van Dijkklaan - Parklaan.

Duur: 9 maanden (juni 2001 - februari 2002. Start gelijktijdig met fase 6.).

Waar? Volledige zuidkant van de spoorbedding tot aan spoorvertakking naar luchthaven.

Beperkte doorgang: Imbroekstraat; Keibergstraat.

Duur: 12 maanden (juni 2001 - mei 2002).

Waar? Zuidkant van de spoorbedding tot Steenokkerzeelstraat; en vanaf de spoorvertakking; bedding vanaf vertakking.

Beperkte doorgang: Keibergstraat.

Duur: 13 maanden (juni 2002 - juli 2003).

Waar? Centrale deel van de spoorbedding over de hele lengte.

Open: Overal