

Brussel, 1 december 2006

Infrabel stelt vier nieuwe spoorinfrastructuren ter beschikking van het binnenlandse en internationale treinverkeer

Infrabel, de infrastructuurbeheerder van het Belgische spoorwegnet, wijdt deze vrijdag vier nieuwe spoorinfrastructuren in die de globale capaciteit van haar netwerk zullen verhogen. Het zijn de boog van Leuven, het viersporig traject van de spoorlijn Brussel – Leuven én de viaducten van Brussel-Noord en Brussel-Zuid. Infrabel stelt deze nieuwe infrastructuur ter beschikking van de verschillende operatoren bij het begin van de nieuwe dienstregeling van de spoorwegen op 10 december 2006. De vier infrastructuur zorgen voor een kortere reistijd op diverse lijnen van en naar Brussel én een betere regelmaat van zowel het binnenlandse als het internationale treinverkeer.

De 4 nieuwe infrastructuur zijn een belangrijke stap

De inwijding van de vier nieuwe Belgische spoorinfrastructuur vormt een belangrijke stap voor Infrabel en de verschillende betrokken spoorwegoperatoren. De infrastructuur zullen immers toelaten om de capaciteit en de kwaliteit van het Belgische netwerk gevoelig te verhogen en dit ten voordele van het binnenlandse en het internationale treinverkeer.

1. Een nieuw spoorviaduct te Brussel-Zuid

Brussel-Zuid is een belangrijk knooppunt van het Belgische netwerk voor zowel binnenlandse als hogesnelheidstreinen. Tot nu moesten de (internationale en binnenlandse) treinen vanuit Brussel richting noorden van Frankrijk en de regio Bergen-Doornik de sporen kruisen bij het binnen- en buitenrijden van het station Brussel-Zuid. Vanaf 10 december kunnen deze treinen gebruik maken van het **nieuwe dubbelsporige viaduct** van Brussel-Zuid, dat 22 sporen overspant. Het nieuwe 435 meter lange viaduct verbindt de verlenging van de westelijke tak van het hogesnelheidsnet met de perrons van Brussel-Zuid (kant Frankrijkstraat).

Dankzij deze nieuwe spoorinfrastructuur zal vanaf 10 december – bij de start van de nieuwe dienstregeling van de spoorwegen – de reistijd voor de hogesnelheidstreinen (Thalys, Eurostar, TGV) met 3 minuten inkorten. Door het afschaffen van de kruisingen zal ook de capaciteit en de regelmaat van de treinen die via Brussel-Zuid passeren sterk verbeteren, in het bijzonder voor de verbindingen tussen Brussel en de regio Bergen-Doornik. De werken voor het spoorviaduct zijn gestart in maart 2004 en vertegenwoordigen een **investering van 11 miljoen euro**.

2. Een nieuw spoorviaduct te Brussel-Noord

Bij de uitrit aan het station van Schaarbeek in het noorden van Brussel, splitst het snelle spoor zich in twee takken: de noordelijke tak richting Antwerpen en Nederland (L.25) en de oostelijke tak richting Leuven, Luik en de Duitse grens (L.36N). Het nieuwe viaduct van Brussel-Noord (of het viaduct van Schaarbeek), op de lijn Brussel – Leuven (L.36N), zal de treinen die in het station Schaarbeek vertrekken, toelaten om **rechtstreeks de HSL Oost op**

te rijden. Ze zullen de bestaande sporen niet langer kruisen en rijden dus via het viaduct over de belangrijke lijn Brussel – Antwerpen.

Alle internationale treinen richting Duitsland of Parijs en bepaalde binnenlandse verbindingen (De Panne – Landen, Quiévrain – Luik, Gent – Genk, ...) zullen van deze nieuwe infrastructuur gebruik kunnen maken. Samen met de verdubbeling van de lijn tussen Brussel en Leuven (zie volgende paragraaf), zal de capaciteit en de regelmaat van het treinverkeer gevoelig verbeteren en de reistijd aanzienlijk worden ingekort. De werken voor de bouw van deze metalen boogbrug, 136 meter lang en 1.480 ton zwaar, zijn in maart 2003 gestart. De investering van Infrabel voor deze brug bedraagt **4,25 miljoen euro**.

3. Verdubbeling van de spoorlijn Brussel – Leuven

Op de spoorlijn Brussel – Leuven zal Infrabel het **laatste 4-sporige baanvak tussen Brussel en Diegem** in dienst nemen. Hierdoor zullen de treinen vanaf 10 december 2006 permanent op 4 sporen kunnen rijden op deze belangrijke as. Deze werken maken deel uit van de aanleg van de oostelijke tak van het hogesnelheidsnet richting Duitsland. De buitenste sporen worden voorbehouden voor het tragere treinverkeer – GEN en lokaal verkeer – terwijl de middelste sporen worden gereserveerd voor het snelle verkeer – IC en HST – dat 160 km/u zal kunnen rijden in plaats van de huidige 120 km/u.

Dankzij deze capaciteitsverhoging en de specialisatie van de sporen volgens het type van treinen, zal de regelmaat verder verbeteren én zal het treinverkeer van en naar Brussel vlotter en sneller gebeuren. Samen met het nieuwe viaduct van Brussel-Noord laat die verdubbeling ook een tijdwinst van 3 minuten toe tussen Brussel en Leuven voor het binnenlandse treinverkeer en tot 6 minuten voor het hogesnelheidsverkeer (in eerste instantie tussen Brussel en Luik én op termijn tot de Duitse grens). De totale investering van Infrabel voor deze werken bedraagt **670 miljoen euro**, waarvan 320 miljoen euro voor de verbetering van het binnenlandse netwerk en 350 miljoen euro voor de HST-werken.

Modernisering van stations en stopplaatsen op de lijn Brussel – Leuven

Bij de werken voor het GEN (Gewestelijk ExpresNet) zullen ook de stopplaatsen en stations op de lijn Brussel – Leuven volledig worden gemoderniseerd. Zo zullen Haren-Zuid, Diegem, Zaventem, Nossegem, Kortenbergh, Erps-Kwerps, Veltem en Herent worden uitgerust met moderne en onthaalvriendelijke perrons (wachthuisjes, luifels, verlichting, vloerbedekking, ...). De werken zullen plaatsvinden in de periode tussen midden 2007 en eind 2008. Infrabel investeert hiervoor **12,4 miljoen euro**.

4. De boog van Leuven

Infrabel wijdt vandaag ook de nieuwe boog van Leuven in, ten noorden van het gelijknamige station. Die zal de reizigers toelaten om **rechtstreeks vanuit de regio Hasselt-Diest-Aarschot naar Brussel, en omgekeerd, te sporen** zonder overstap in Leuven. Deze nieuwe infrastructuur levert een tijdwinst op tot 20 minuten voor bepaalde verbindingen.

Deze nieuwe spoorboog bestaat uit een enkel spoor van 1.750 meter lang en verbindt de lijnen Hasselt – Leuven (L.35) en Leuven – Brussel (L.36/L.36N). De boog van Leuven omvat eveneens een 520 meter lang viaduct dat verscheidene wegen, de Leuvense Vaart, de Dijle, de spoorlijn Leuven – Mechelen en de toegangswegen naar het waterzuiveringsstation Aquafin overbrugt. De werken voor de Leuvenboog zijn gestart in november 2004. Infrabel investeert in totaal **22,4 miljoen euro** in deze nieuwe spoorverbinding.

Capaciteitsuitbreiding, een strategische prioriteit voor Infrabel

Deze vier nieuwe infrastructuren passen in de strategie van Infrabel om de **capaciteit op haar spoorwegnet te verhogen** van zodra dit mogelijk is én op die plaatsen waar nodig. Bovendien kan zowel het binnenlandse als het hogesnelheidsverkeer van eenzelfde spoorinfrastructuur gebruik maken en er voordeel uithalen.

Infrabel investeert zo **stapsgewijs** in een verdere verbetering van de regelmaat van het treinverkeer. Kwaliteit (stiptheid) vormt samen met veiligheid immers de prioriteit voor Infrabel in het beheer en de uitbouw van haar spoorwegnet.

Voor het downloaden van enkele **foto's** van deze vier infrastructuren, kan u terecht op:

http://www.tucrail.be/nl/infra_dec2006.htm

Gelieve bij gebruik van de beelden wel de bron te vermelden a.u.b.: 'Infrabel & TUC RAIL'.

** Infrabel is de naamloze vennootschap van publiek recht, verantwoordelijk voor het beheer, onderhoud, vernieuwing en ontwikkeling van het Belgische spoorwegennet. Het bedrijf is ook verantwoordelijk voor de toekenning van de licenties en de rijpaden aan alle Belgische en buitenlandse operatoren. De specifieke structuur van de aandeelhouders van Infrabel waarborgt een volledige onafhankelijkheid. Infrabel werd op 1 januari 2005 opgericht na de splitsing van de Belgische spoorwegen en maakt deel uit van de NMBS-groep. De onderneming stelt vandaag zo'n 14.500 personen te werk en realiseert een omzet van ongeveer 1 miljard euro (2005).*

Courbe de Louvain - Boog van Leuven - The Leuven curve - Übergangsbogen von Leuven**Dédouplement de la ligne Bruxelles-Louvain - Verdubbeling van de spoorlijn Brussel - Leuven
Extension of the Brussels - Leuven line to four tracks - Verdoppelung der Strecke Brussel - Leuven****Viaduc de Bruxelles-Midi - Viaduc van Brussel-Zuid - The Brussels-Midi viaduct - Viadukt von Bruxelles-Midi****Viaduc de Bruxelles-Nord - Viaduc van Brussel-Noord - The Brussels-Nord viaduct - Viadukt von Bruxelles-Nor**

© TUC RAIL S.A.

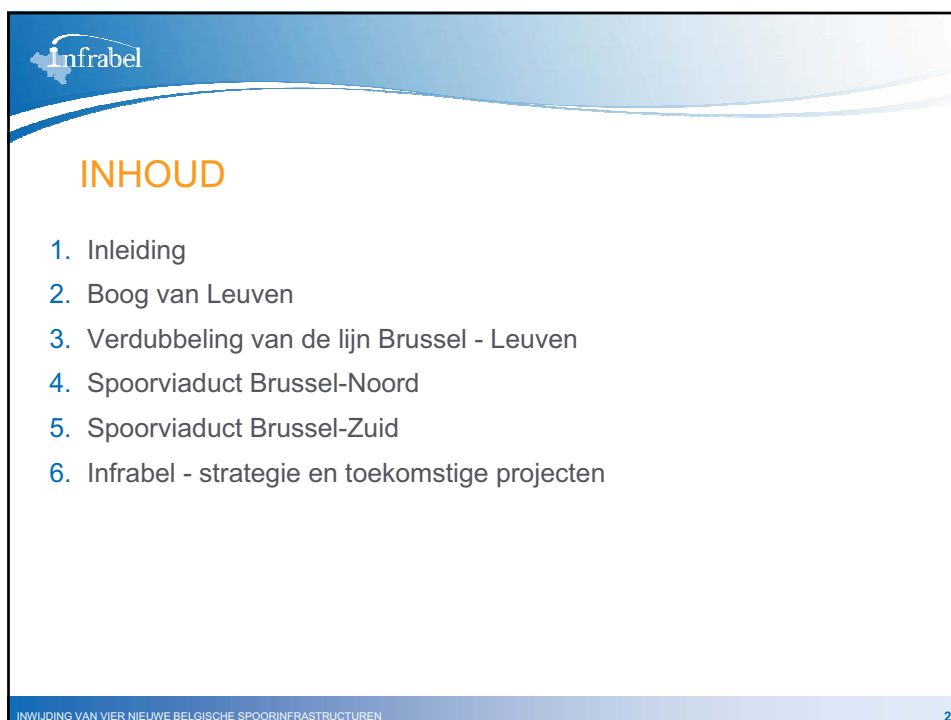


Infrabel

When rail means service

> **INWIJDING VAN VIER NIEUWE BELGISCHE SPOORINFRASTRUCTUREN**
1 december 2006

LUC LALLEMAND
Gedelegeerd Bestuurder - Infrabel



Infrabel

INHOUD

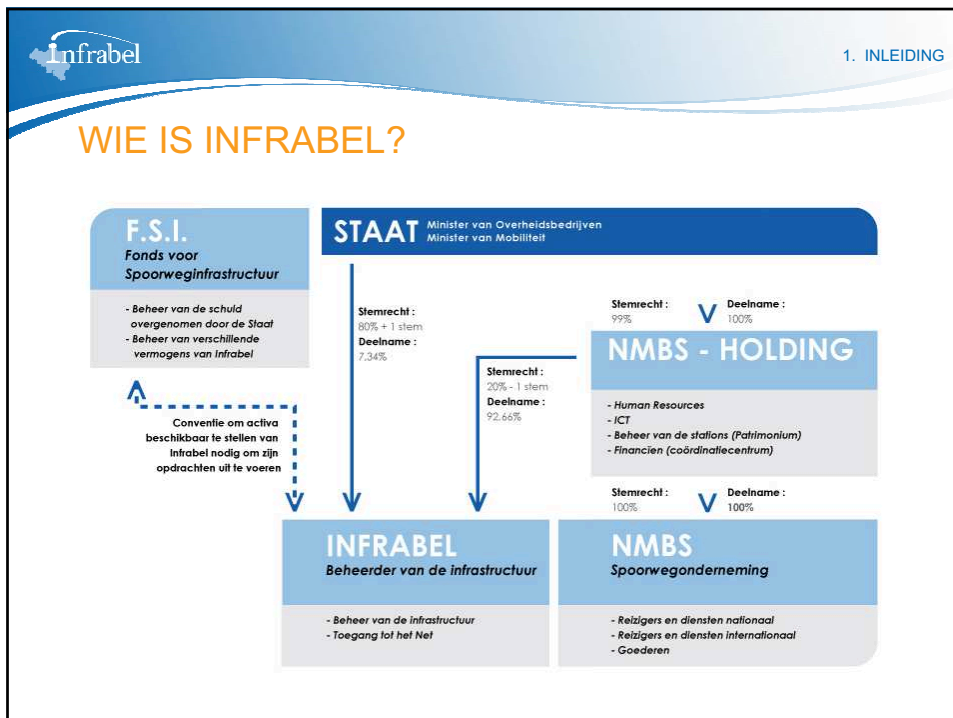
1. Inleiding
2. Boog van Leuven
3. Verdubbeling van de lijn Brussel - Leuven
4. Spoorviaduct Brussel-Noord
5. Spoorviaduct Brussel-Zuid
6. Infrabel - strategie en toekomstige projecten

INWIJDING VAN VIER NIEUWE BELGISCHE SPOORINFRASTRUCTUREN

2



INWIJDING VAN VIER NIEUWE BELGISCHE SPOORINFRASTRUCTUREN



KENMERKEN

- **Boog verbindt lijnen**
L.35 (Hasselt - Leuven) en L.36/L.36N (Leuven - Brussel)
- **Enkel spoor van 1750 meter lengte** → viaduct van 520 meter lang



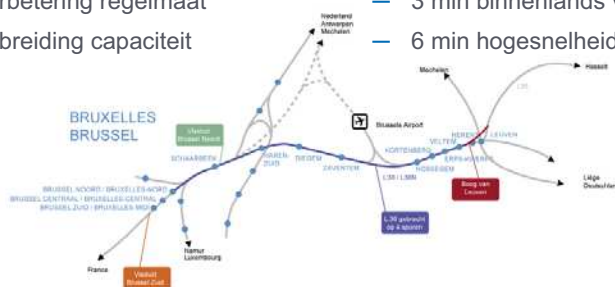
- **Start van de werken**
november 2004

- **Investing**
22,4 miljoen €



DOEL

- Verbeteren van toegankelijkheid naar Brussel
 - Meer frequente en snellere verbindingen
 - Verbetering regelmaat
 - Uitbreiding capaciteit
- Voor binnenlands en internationaal verkeer
- Voordeel: tijdwinst tussen Brussel en Leuven
 - 3 min binnenlands verkeer
 - 6 min hogesnelheidsverkeer



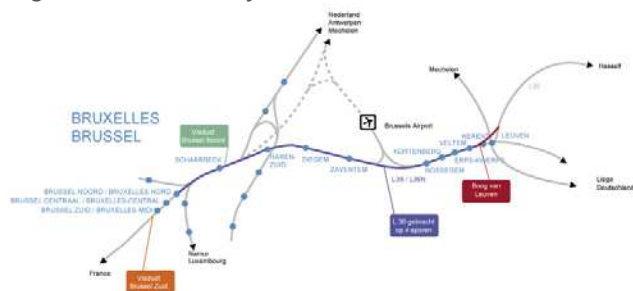
KENMERKEN

- **2 nieuwe sporen op L.36/L.36N tussen Leuven en Brussel:**
 - Lokaal en GEN-verkeer op de buitenste sporen
 - Snel verkeer (IC en HST) op de binnenste sporen
- **Verhogen maximale snelheid** → van 120 km/u naar 160 km/u
- **Start van de werken:** 1997 (in fasen)
- **Totale investering:** 670 miljoen €
 - HST-werken: 350 miljoen €
 - Verbetering binnenlands netwerk: 320 miljoen €



VERNIEUWING STOPPLAATSEN TUSSEN BRUSSEL EN LEUVEN

- Tussen Brussel en Leuven: Haren-Zuid, Diegem, Zaventem, Nossegem, Kortenberg, Erps-Kwerps, Veltem, Herent
- Timing werken: midden 2007 – eind 2008
- Investering Infrabel: 12,4 miljoen €



Infrabel 4. SPOORVIADUCT BRUSSEL-NOORD

DOEL

- Laat toe dat treinen die het noorden van Brussel verlaten onmiddellijk aansluiten op de snelle lijn richting Leuven, Luik en Duitse grens
- Vermijdt het kruisen van sporen
- Voor binnenlands en internationaal verkeer
- Voordeel: tijdwinst tussen Brussel en Leuven
 - 3 min voor het binnenlandse verkeer
 - 6 min voor het hogesnelheidsverkeer

INWIJDING VAN VIER NIEUWE BELGISCHE SPOORINFRASTRUCTUREN 13

Infrabel 4. SPOORVIADUCT BRUSSEL-NOORD

KENMERKEN

- **Metalen boogbrug**
- **136 meter lang en 1480 ton zwaar**
- **Aangelegd bij het buitenrijden van Schaarbeek**
- **Start van de werken → mei 2003**
- **Investing → 4,25 miljoen €**

INWIJDING VAN VIER NIEUWE BELGISCHE SPOORINFRASTRUCTUREN 14

┌

01/12/2006



INWIJDING VAN VIER NIEUWE BELGISCHE SPOORINFRASTRUCTUREN

DOEL

- Vermijdt het kruisen van sporen in het station Brussel-Zuid voor de treinen richting Franse grens
- Verbetert de vlotheid en regelmaat van het treinverkeer
- Voor binnenlands en internationaal verkeer
- Voordeel: tijdwinst van 3 min voor het hogesnelheidsverkeer

INWIJDING VAN VIER NIEUWE BELGISCHE SPOORINFRASTRUCTUREN

 5. SPOORVIADUCT BRUSSEL-ZUID

KENMERKEN

- Tweesporig viaduct
- 435 meter lang
- Verbindt de verlenging van de HSL West met Brussel-Zuid
- Start van de werken maart 2004
- Investering 11 miljoen €



INWIJDING VAN VIER NIEUWE BELGISCHE SPOORINFRASTRUCTUREN 17

 6. INFRABEL – STRATEGIE EN TOEKOMSTIGE PROJECTEN



INWIJDING VAN VIER NIEUWE BELGISCHE SPOORINFRASTRUCTUREN 18

┌

01/12/2006

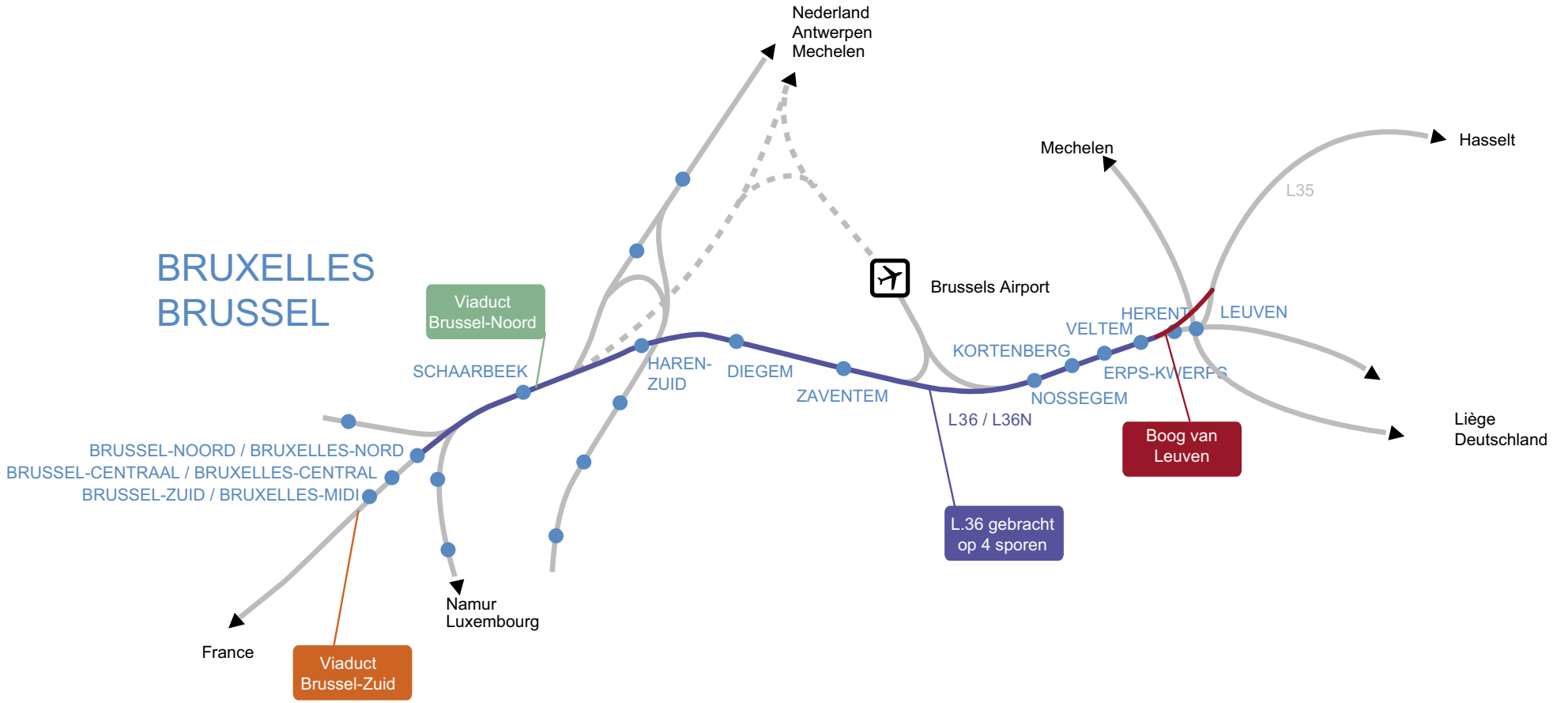
INFRABEL STRATEGIE

- Zodra de infrastructuur klaar zijn, stelt Infrabel ze stelselmatig ter beschikking van haar klanten
- Stapsgewijze ontwikkeling van de grote projecten

TOEKOMSTIGE PROJECTEN ...

- Afwerking van het Belgisch HST-project aan de grenzen
 - HSL Noord en Antwerpse noord-zuidverbinding (april 2007)
 - HSL Oost (eind 2007)
- Gewestelijk ExpresNet (horizon 2012)
- Modernisering van de spoorinstallaties in de Belgische havens (Antwerpen, Zeebrugge ...)

VRAGEN?



Verbeterd NMBS-aanbod door nieuwe infrastructuur

De nieuwe dienstregeling vanaf 10 december 2006 zal vooral voor klanten uit Limburg, Luik, Bergen en een deel van Brabant enkele opmerkelijke verbeteringen met zich meebrengen. Het in dienst nemen van de bocht van Leuven (rechtstreekse verbinding tussen Hasselt en Brussel), de 4 sporen tussen Leuven en Brussel en de viaducten bij het binnenrijden van Brussel-Zuid en Brussel-Noord (ten noorden van Schaarbeek) levert vele minuten tijdswinst op en zal de treinen hier nog stipter laten rijden.

De 'Bocht van Leuven' maakt een snelle verbinding mogelijk met Hasselt, Diest en Aarschot met Brussel zonder in Leuven binnen te rijden. In de ochtend- en avondpiek zullen vier treinen van en naar Brussel sporen over deze nieuwe spoorverbinding. Dit levert aanzienlijke tijdswinst voor het treinverkeer uit deze stations naar de hoofdstad. Bovendien worden in Hasselt goede aansluitingen aangeboden, waardoor ook klanten uit o.m. Genk, Tongeren, Zolder of Beringen 10 minuten tot een half uur minder lang onderweg zijn. De snelste verbinding Hasselt – Brussel duurt zo nog slechts 49 minuten, de maximale tijdswinst vanuit Hasselt bedraagt 21 minuten.

Door het einde van de werkzaamheden aan de spoorlijn 36 Brussel - Leuven kunnen een aantal treinen opnieuw via hun 'oorspronkelijke' traject rijden. Dit betekent een tijdswinst van 5 à 10 minuten tussen Leuven en Brussel, o.m. voor de IC-treinen Genk – Gent, Liège – Quiévrain, Tongeren – Knokke/Blankenberge en Eupen – Oostende. Daarnaast kan dankzij deze aanpassing het City Rail-aanbod tussen Leuven en Brussel worden verdubbeld tot 2 CR-treinen per uur. De IR o-verbinding vanuit Brussel naar de luchthaven in Zaventem wordt verlengd tot Nijvel en zal de hele dag door rijden. Er komen ook twee 'semi-directe' P-treinen tussen Landen en Brussel. Ten slotte rijdt er een nieuwe rechtstreekse trein tussen Bergen en Brussel in 35 minuten (tegenover nog 41 minuten vandaag voor de snelste IC-treinen). Die zal voor Bergen ook alle stations vanaf Doornik bedienen. De klanten op deze verbinding kunnen voortaan in aanzienlijk minder tijd naar Brussel sporen.

De nieuwe spoorviaducten bij Brussel-Noord en Brussel-Zuid moeten het makkelijker maken om de Brusselse Noord-Zuidverbinding binnen te rijden. Ze zullen vooral worden gebruikt door de hogesnelheidstreinen. Voor de treinen van de binnenlandse dienst leveren ze geen bijzondere tijdswinst op, maar hebben een positieve invloed op de stiptheid van het treinverkeer in het belangrijkste spoorknooppunt van het land.

Verbeteringen in het NMBS-aanbod dankzij nieuwe infrastructuur



Marc Descheemaecker
Gedelegeerd Bestuurder NMBS

1



Verbeterd piekuuraanbod «Hasselt – Brussel» via de bocht van Leuven

Bocht van Leuven is afgewerkt waardoor snellere treinen tussen Hasselt en Brussel mogelijk zijn.

➔ 4 treinen 's morgens en 4 's avonds via de bocht van Leuven.



- 4 van deze 8 treinen zijn nieuw
- reistijd bedraagt 49 à 57 minuten (= tot 21 minuten sneller)
- 6 van deze 8 treinen stoppen in Diest en Aarschot
- 4 van de 8 treinen bedienen Tongeren
- goede aansluitingen in Hasselt, Diest en Aarschot

2



Verbeterd piekuuraanbod «Hasselt – Brussel» via de bocht van Leuven

ochtendspits:

Tongeren	Vertrekstation			Bestemmingsstation			Reistijd Hasselt- Brussel-Noord
	Hasselt	Diest	Aarschot	Brussel- Noord	Brussel- Centraal	Brussel- Zuid	
06.36 u.	06.18 u.	06.32 u.	06.45 u.	07.12 u.	07.18 u.	07.22 u.	00.54 min.
	06.59 u.	07.13 u.	07.26 u.	07.54 u.	07.59 u.	08.03 u.	00.55 min.
	07.18 u.	07.33 u.	07.45 u.	08.12 u.	08.18 u.	08.22 u.	00.54 min.
07.38 u.	08.03 u.			08.52 u.	08.57 u.	09.01 u.	00.49 min.

avondspits:

Brussel- Zuid	Vertrekstation			Bestemmingsstation			Reistijd Brussel- Noord - Hasselt
	Brussel- Centraal	Brussel- Noord	Aarschot	Diest	Hasselt	Tongeren	
16.14 u.	16.18 u.	16.24 u.	16.49 u.	17.01 u.	17.15 u.	17.38 u.	00.51 min.
16.55 u.	16.59 u.	17.05 u.	17.35 u.	17.48 u.	18.02 u.		00.57 min.
17.39 u.	17.43 u.	17.48 u.	18.15 u.	18.28 u.	18.42 u.		00.54 min.
18.05 u.	18.09 u.	18.13 u.			19.02 u.	19.25 u.	00.49 min.

3



Verbeterd piekuuraanbod «Hasselt – Brussel» via de bocht van Leuven

Enkele voorbeelden van tijdwinst tot Brussel-Noord

- **Hasselt:** 49 minuten → 21 minuten sneller
- **Aarschot:** 25 minuten → 16 minuten sneller
- **Diest:** 37 minuten → 17 minuten sneller
- **Tongeren:** 74 minuten → 23 minuten sneller
- **Genk:** 68 minuten → 21 minuten sneller
- **Zolder:** 75 minuten → 36 minuten sneller

4



Dankzij de 4 sporen van de Lijn 36 ...

- > rijden 2 CR tussen Leuven en Brussel
- > rijdt de IR o de hele dag tot de luchthaven:
IR o Brussel – Luchthaven wordt Nijvel – Luchthaven – Leuven
- > rijden 2 P-treinen 'semi-direct' tussen Landen en Brussel:
Landen – Neerwinden – Ezemaal – Tienen – Vertrijk – Leuven – Kortenberg – Zaventem – Diegem – Schaarbeek – Brussel

5



IC-verbindingen naar Brussel over de Lijn 36:

Rittijd tussen Leuven en Brussel-Noord

	nu	12/2006	winst
IC A Eupen - Oostende	23'	19'	4'
IC E Tongeren – Knokke/Blankenberge	29'	21'	8'
IC F Liège - Quiévrain	23'	19'	4'
IC K Genk - Gent	23'	18'	5'

6

