

## Moderniseringswerken Brussel-Leuven & aanleg hsl Brussel-Luik

In september 1997 werd de eerste spadesteek gegeven voor de modernisering van de lijn Brussel-Leuven en de aanleg van de hogesnelheidslijn tussen Brussel en Luik. Aan deze 'oostelijke tak' van het Belgische spoorwegnet wordt nu al ruim drie jaar volop gewerkt. Het gaat hier om een zeer uitgebreid en uiterst complex project dat zowel het binnenlands treinverkeer als de hogesnelheidstreinen een flinke duw in de rug zal geven. Dit project zal in verschillende fasen zijn voltooiing kennen tussen 2003 en 2005.

Een van de grootste uitdagingen blijft het verzoenen van een vlotte vooruitgang van de werken met een zo stipt mogelijk treinverkeer op een van de drukste spoorlijnen van het land. Het is onvermijdelijk dat werken met een dergelijke omvang hinder met zich meebrengen voor de vele treinreizigers tussen Brussel en Luik (\*).

Een blik op de einddatum volstaat om te beseffen dat de hinder voor treinreizigers en omwonenden nog niet afgelopen is. Maar hun geduld is niet vergeefs, want de afgelopen drie jaar heeft de NMBS allesbehalve stilgezeten. Heel wat belangrijke voorbereidende werken zijn al achter de rug en iedere dag weer wordt er op de verschillende werven langs het oostelijke hst-traject flink opgeschoten. Op verschillende plaatsen zijn de voorlopige resultaten indrukwekkend en geven ze al een idee van wat het eindresultaat zal worden. Waar het tenslotte allemaal om draait, is dat de reizigers na afloop van de werken veel beter door de trein zullen worden bediend dan voorheen.

*(\*) Dit weekend van 9 en 10 december vindt een belangrijke omschakeling plaats in de werken tussen Brussel en Leuven. Hierdoor zal er tussen Zaventem en Kortenberg slechts een van de twee sporen kunnen worden gebruikt vanaf 22.30 uur vanavond (8/12/00) tot zondagavond. Jammer genoeg zal dit onvermijdelijk hinder veroorzaken tussen Brussel en Leuven en tussen Brussel en Brussel-Nationaal-Luchthaven.*



## Waarom zijn deze werken nodig?

Dat deze grootschalige werken hinder veroorzaken staat buiten kijf. Maar er zijn tal van pertinente argumenten die het belang en de noodzaak van dit spoorproject duidelijk maken:

- De laatste jaren is iedereen zich steeds meer bewust van de mobiliteitsproblematiek. Zeker in functie van de almaar groeiende nood aan **mobilititeit** is het uiterst belangrijk dat het aandeel van de spoorweg op zijn minst behouden blijft, en bij voorkeur nog een stuk toeneemt. Het aantal treinreizigers neemt nu al gestaag toe, maar het plafond is – zeker tijdens de piekuren – bijna bereikt. Daarom is het absoluut noodzakelijk dat de capaciteit wordt uitgebreid.
- Door het baanvak Brussel-Leuven van twee op vier sporen te brengen wordt de **capaciteit** zowat verdubbeld. Van zodra de werken voltooid zijn kunnen de Thalys- maar ook de snelle IC-treinen gebruik maken van het binnenste paar sporen zonder rekening te moeten houden met de stoptreinen en andere tragere treinen. Hierdoor wordt het ook mogelijk om grotere snelheden te halen tussen de grotere stations. Treinreizigers die langere afstanden moeten overbruggen zullen deze troef zeker kunnen appreciëren. De stoptreinen zullen dan weer ongestoord op de buitenste sporen kunnen rijden en de kleinere stations veel vaker bedienen dan nu het geval is. Op die manier zullen de omwonenden van deze spoorlijn alvast worden beloond voor de inspanningen die van hen worden gevraagd.
- Het op vier sporen brengen van de lijn Brussel-Leuven is ook een essentieel gegeven en een absolute voorwaarde bij de uitbouw van het **Gewestelijk Expressnet (GEN)** rond Brussel. Alleen een voldoende uitbreiding kan het aanbod van het treinverkeer van en naar Brussel doen groeien en het treingebruik doen toenemen.
- De uitbreidingswerken tussen Brussel en Leuven zijn tegelijkertijd ook **moderniseringswerken**. Bij de zo noodzakelijke werkzaamheden voor de uitbreiding van het spoornet is het ook de gedroomde gelegenheid om een zeer ingrijpende modernisering van de spoorinfrastructuur uit te voeren. Nieuw, hypermodern treinmaterieel stelt hogere eisen, en de mogelijkheden van deze treinen kunnen maar ten volle worden benut als de spoorinfrastructuur ook aan de modernste criteria voldoet. Een van de voordelen van deze moderniseringswerken is dat er een snelheidsverhoging komt tot 200 km/u.
- Omdat de NMBS **veiligheid** hoog in haar vaandel draagt, worden de sporen sowieso om de zoveel jaren volledig vernieuwd en gemoderniseerd. Bij deze werken worden spoorrails, dwarsliggers, ballast en ondergrond aangepakt. Die moderne onderbouw vermindert dan ook het aantal onderhoudswerkzaamheden die meestal 's nachts gebeuren. Bovendien is ook de invoering van een nieuw revolutionair seininrichtingssysteem gepland dat de veiligheid nog beter moet kunnen garanderen.

- Tenslotte speelt het aspect van de **hogesnelheidstreinen** zelf natuurlijk ook een cruciale rol. Investeren in de hogesnelheidstrein is zeker ook investeren in de toekomst. Op dit moment rijden de hogesnelheidstreinen in België enkel tussen Brussel en Parijs volledig op een hogesnelheidslijn, en de reizigers- en tevredenheidscijfers zijn hier vaak ronduit verbluffend. De Thalys tussen Brussel en Duitsland zal pas echt naar waarde kunnen worden geschat van zodra deze hogesnelheidslijn eveneens voltooid zal zijn. Ook hier ligt een mooie markt klaar voor vele geïnteresseerde reizigers uit alle lagen van de bevolking.



## Hoe zien de werken aan de oostelijke tak eruit?

De werken aan de oostelijke tak van de hogesnelheidslijn vallen ruwweg op te splitsen in drie onderdelen:

### 1) Brussel – Leuven

**30 kilometer lang op de bestaande binnenlandse lijn Brussel–Leuven**

Tussen Brussel en Leuven wordt het aantal sporen verdubbeld van twee naar vier. Op het stuk Brussel-Zaventem waren er wel al drie sporen aanwezig. Een dergelijke aanpassing van de infrastructuur heeft een enorme impact op het treinverkeer en op de omgeving. De lijn Brussel-Leuven leidt door verschillende dorpskernen en heeft dan ook de nodige gevolgen voor het lokale leven en het wegverkeer. Bovendien is het een van de drukste spoortrajecten van het land. Het is dan ook geen sinecure om het treinverkeer hier tijdens de enorme werkzaamheden permanent te garanderen en zo vlot mogelijk te laten verlopen.

Hiervoor is het best mogelijke compromis gezocht. Aan de ene kant is het zo al complexe werkschema nog verfijnd en wordt zoveel mogelijk vermeden dat het treinverkeer hinder ondervindt. Daarom wordt in verschillende fasen gewerkt, is er weekend- en nachtwerk, enzovoort. Aan de andere kant is de dienstregeling iets ruimer opgesteld omdat er snelheidsbeperkingen zijn ter hoogte van de werven, omdat bepaalde IC-treinen via een andere lijn worden omgeleid en ook om te anticiperen op mogelijke vertragingen. Maar zelfs dan blijft het uiterst moeilijk om stipt te rijden.

Het op vier sporen brengen van het baanvak Brussel-Leuven komt in grote lijnen op het volgende neer:

- Naast de huidige twee sporen komen aan de buitenkant twee extra sporen.
- Om deze nieuwe sporen te kunnen aanleggen zijn heel wat voorbereidende werken nodig: afbraak en heropbouw van bruggen of verbreding van bestaande bruggen, verplaatsen van nutsleidingen, bouwen van steunmuren, aanpassen van wegen, aanleggen van afwatering en drainering, plaatsen geluidswanden, nieuwe kabelwegen...
- Pas dan kunnen de eigenlijke buitenste sporen worden aangelegd met alles wat daarbij komt kijken: elektrificatie, nieuwe seininrichting, telecommunicatie en geluidswerende voorzieningen.
- Wanneer de buitenste sporen afgewerkt zijn, kunnen de treinen hierop gaan rijden.
- Van zodra het treinverkeer naar de buitenste sporen verplaatst is, worden de binnenste sporen uitgedoken en de bedding gesaneerd. De twee nieuwe middelste sporen worden aangelegd en geschikt gemaakt voor 200 km per uur, zodat de snelle IC's en de hogesnelheidstreinen erop kunnen rijden.
- Als alle sporen klaar zijn, zullen de snelle binnenlandse treinen en de hst's op de binnenste sporen rijden. Op de buitenste sporen zullen de meeste binnenlandse treinen worden ingezet.

De grootschalige moderniseringswerken tussen Brussel en Leuven hebben natuurlijk ook gevolgen voor de stations en bieden een unieke kans tot moderniseren. In Leuven



zijn daarom al verschillende jaren ingrijpende werken bezig. Op 8 september van dit jaar kreeg de NMBS-dochtermaatschappij Eurostation ook de opdracht voor de studie van de herinrichting van twee stations en zes stopplaatsen op de lijn Brussel-Leuven. Het gaat om de stations van Zaventem (dorp) en Kortenberg en de stopplaatsen Haren, Diegem, Nossegem, Erps-Kwerps en Herent. De studies zijn intussen volop bezig en er wordt gewerkt aan de eerste voorontwerpen. Deze investeringen worden verder besproken in functie van het nieuwe tienjareninvesteringsplan 2001-2010.

Vast staat in ieder geval dat er aan de stations en de stopplaatsen heel wat meer parkeerruimte komt voor auto's en fietsen. Er is bijzondere aandacht voor het aansluitende vervoer per bus. En door het openstellen en verlengen van onderdoorgangen en/of bijkomende voetgangersbruggen wordt de barrièrewerking van de spoorlijn in heel wat gemeenten drastisch verminderd. Ook deze veranderingen zullen de omwonenden en de treinreizigers enkel kunnen toejuichen.

Binnen enkele jaren wordt er in Nossegem ook een nieuwe spoorverbinding aangelegd naar Brussel-Nationaal-Luchthaven. Dankzij die verbindingsboog zal het vliegveld van Zaventem per trein veel beter toegankelijk zijn vanuit Leuven, Limburg en Luik. Omdat er nu volop aan de spoorbeddingen en de sporen wordt gewerkt, worden in Nossegem al een aantal voorbereidende werkzaamheden uitgevoerd voor die aansluiting naar Zaventem. Voor de verdere realisatie van de "Nossegemboog" zijn op dit moment technische studies en onderhandelingen bezig.

In Leuven wordt ook werk gemaakt van een verbindingsboog tussen de lijnen Aarschot-Leuven en Leuven-Brussel. De vooropgestelde einddatum van zowel de Nossegemboog als deze tweede spoorverbinding ligt in 2005.

## **2) Leuven – Luik**

**72 kilometer waarvan 62 kilometer eigen bedding langs de E40**

Op dit onderdeel wordt vanuit negen aansluitende werven gewerkt aan het spoortraject tussen Brussel en Luik. In Bierbeek duikt de hogesnelheidslijn onder de E40 en vanaf daar wordt de hsl met de autostrade gebundeld. Door deze bundeling met de autostrade is de hinder voor de omwonenden zeer beperkt. In de zone van de verkeerswisselaar van Crisnée zal de hogesnelheidslijn de E40 weer verlaten en in Bierset aansluiten op de bestaande lijn Leuven-Luik.

Een aanzienlijk deel van de werken van burgerlijke bouwkunde zijn op dit stuk al voltooid. En nu is ook gestart met het aanleggen van de sporen vanuit de werfbasis Voroux in de richting van Ans en Borgworm. Begin 2002 wordt de lijn getest en gehomologeerd, zodat de treinen er vanaf 2002 tegen 300 km/u over kunnen rijden.

## **3) Luik – Duitse grens**

**38 kilometer eigen bedding waarvan 7 kilometer in een tunnel tussen Chênée en Soumagne**

Hier zijn de werken minder ver gevorderd. Sommige bouwvergunningen moeten nog worden afgeleverd en verschillende administratieve procedures moeten nog worden afgerond alvorens de totaliteit van de werken hier echt kunnen beginnen. In ieder geval moet ook dit baanvak klaar zijn in 2006.



## Wat brengt de toekomst?

De reizigers kunnen met vertrouwen uitkijken naar de resultaten van deze grootschalige werken. Want binnen enkele jaren zal er al veel ten goede veranderen. Die positieve evolutie zal zich in verschillende opeenvolgende fasen steeds duidelijker laten voelen.

In december 2002 wordt de hogesnelheidslijn tussen Leuven en Ans opengesteld voor het treinverkeer. Eind 2003 zullen op het baanvak Brussel-Leuven de twee nieuwe buitenste sporen klaar zijn voor het treinverkeer. De twee binnenste hogesnelheidssporen zullen tegen het einde van 2005 kunnen worden afgewerkt. Na de voltooiing van de werken zal de situatie een heel stuk beter zijn dan voor de aanvang van de werken in 1997:

### 1) Brussel – Leuven (gedeeltelijk klaar eind 2003 – volledig klaar eind 2005)

- Wanneer de vier sporen afgewerkt zijn wordt de capaciteit van deze lijn flink verhoogd.
- De langere rittijd die de treinreizigers tussen Brussel en Leuven noodgedwongen oplopen, zullen vanaf eind 2005 worden gecompenseerd. Terwijl het traject 18 minuten duurde voor de hinder van de werken, zal het na de werken nog slechts 13 minuten duren. Het vele geduld zal dus worden beloond.
- De L-treinen zullen door de vele stopplaatsen weliswaar geen extra tijdswinst boeken, maar door de verdubbelde capaciteit van de sporen zullen er wel meerdere treinen per uur de stations tussen Brussel en Leuven kunnen bedienen en zal de stiptheid verhogen. Deze toename van het treinaanbod past perfect binnen de plannen van het Gewestelijk Expressnet.

### 2) Leuven – Luik (klaar vanaf december 2002):

- Van zodra de nieuwe lijn tussen Leuven en Luik klaar zal zijn, kunnen hier zowel Thalys-treinen als IC-treinen over rijden.
- De IC A-verbinding Oostende-Brussel-Verviers-Welkenraedt/Eupen zal ook van deze hogesnelheidslijn gebruik maken. Dankzij het modernste treinmaterieel van de NMBS, de I11-rijtuigen en de nieuwe locomotieven, kunnen deze treinen aan 200 km/u langs de E40 sporen. Dit levert zes minuten tijdswinst op.
- Een hogesnelheidstrein kan hier probleemloos 300 km/u halen. Tussen Leuven en Luik zal de Thalys hierdoor tien à vijftien minuten tijdswinst boeken.
- In functie van de actuele marktvaart zal er op de hogesnelheidslijn in principe om de twee uur een Thalys heen en terug rijden tussen Brussel en Keulen.
- Eind 2005 zal Thalys ongeveer een uur sneller rijden tussen Brussel en Keulen: van de huidige 2 uur en 30 minuten naar een recordtijd tussen anderhalf uur en 1 uur 45 minuten.
- Het wordt ook mogelijk om extra piekuurtreinen over deze lijn te laten rijden.

## Hoeveel kost dit project?

Er worden heel wat middelen geïnvesteerd om dit gigantische project voor het binnenlands treinaanbod en de hst te kunnen realiseren. We geven enkele cijfers om dit te illustreren.

De werken voor het binnenlands treinverkeer en de hogesnelheidstrein op het stuk van Brussel tot en met Luik kosten 46 miljard in courante Belgische franken. 23,4 miljard frank hiervan wordt gefinancierd door het NMBS-filiaal Hst-Fin dat speciaal is opgericht om de hogesnelheidswerken te bekostigen. 22,5 miljard wordt betaald door de overheid en is specifiek bedoeld voor het binnenlands treinverkeer.

## Welke middelen worden ingezet?

Ook enkele andere cijfers schetsen een beeld van de omvang en de impact van de werken aan de oostelijke hst-tak:

### Technische fiche

Deelvak Machelen – Luik:

Gebouwde/aangepaste kunstwerken: 141 stuks  
Steunmuren: 28.991 m

Aantal m<sup>3</sup> beton: 705.123 m<sup>3</sup>  
Aantal ton wapeningsstaal: 42.799 ton

Aantal m<sup>3</sup> ophopingen: 7.414.175 m<sup>3</sup>  
Aantal m<sup>3</sup> afgravingen: 7.664.332 m<sup>3</sup>

Opgebroken sporen: 67.950 m  
Aangelegde sporen: 239.625 m

Spoorstaven: meer dan 450 km  
Houten dwarsliggers: ± 20.000 stuks  
Betonnen dwarsliggers: ± 400.000 stuks  
Verwerkte ballast: 1 miljoen ton

Verspreide werfinfo's naar omwonenden tot nu: 124 stuks



## Hoe informeert de NMBS de omwonenden?

Grote werken brengen onvermijdelijk hinder met zich mee. In de gemeenten tussen Brussel en Leuven worden tientallen gezinnen dagelijks geconfronteerd met de modernisering van de spoorlijn 36. Een goede communicatie naar deze mensen toe, is dan ook een belangrijk punt. Voorbij Leuven bundelt de hogesnelheidslijn samen met de E40. Hier situeren de werken zich buiten de woonkernen, waardoor de hinder voor buurtbewoners kleiner is. Niettemin wordt ook hier communicatie gevoerd in verband met de werken.

Bij de start van de werken kregen de inwoners van alle betrokken gemeenten een algemene informatiebrochure in de bus. Hierin stond kort beschreven welke werken precies op het programma stonden en wat het verwachte eindresultaat is.

Bij het begin van de werken zijn verschillende infovergaderingen georganiseerd, en bij het verdere verloop houdt de NMBS de mensen op de hoogte via werfinfo's. Bij werken die werf- en/of verkeershinder met zich meebrengen, krijgen de betrokken omwonenden zo'n nieuwsbrief in de bus. Hierin wordt kort uitgelegd welke werken er op het programma staan en wat de te verwachten hinder is.

De NMBS richtte reeds voor de start van de werken ook een project-ijflijn op (078/15.48.04. voor Nederlandstaligen en 078/15.48.05 voor Franstaligen).

Omwonenden en geïnteresseerden die meer informatie wensen, bijkomende vragen hebben of problemen willen signaleren, kunnen op dit nummer terecht. Ook de websites van de NMBS ([www.nmbs.be](http://www.nmbs.be)) en TUC RAIL ([www.tucrail.be](http://www.tucrail.be)) bieden meer informatie over de werken. TUC RAIL is een dochteronderneming van de NMBS die een aantal grote spoorprojecten beheert, waaronder de werken tussen Brussel en Luik.

In het kader van deze werfcommunicatie zijn er weer twee nieuwe initiatieven. Ten eerste is er een nieuwe brochure die een duidelijk overzicht geeft van de werken in verschillende gemeenten op de Oosttak. Alle inwoners van de betrokken gemeenten krijgen deze brochure in hun bus. Ten tweede loopt er sinds 4 december in het 'Infohuis Werken Stationsomgeving' in Leuven een tentoonstelling over het hele moderniseringsproject. Deze overzichtstentoonstelling met heel wat plannen en foto's over de werkzaamheden loopt nog tot 13 januari.





## Moderniseringswerken Brussel-Leuven en aanleg hsl Brussel-Luik schieten goed op

Al ruim drie jaar wordt volop gewerkt aan de modernisering van de lijn Brussel-Leuven en de aanleg van de hogesnelheidslijn tussen Brussel en Luik. Deze werken zullen zowel het binnenlands treinverkeer als de hogesnelheidstreinen een flinke duw in de rug geven, en ze zullen hun voltooiing kennen tussen 2003 en 2005.

Vele belangrijke voorbereidende werken zijn al achter de rug en iedere dag wordt er op de verschillende werven langs het oostelijke hsl-traject flink opgeschoten. Op verschillende plaatsen zijn de voorlopige resultaten indrukwekkend en geven ze al een idee van wat het eindresultaat zal worden.

Van zodra de nieuwe hogesnelheidslijn tussen Leuven en Luik eind 2002 klaar zal zijn, kunnen hier zowel de Thalys-treinen als de IC-treinen van de verbinding Oostende-Brussel-Verviers-Welkenraedt/Eupen gebruik van maken. Een hogesnelheidstrein kan hier probleemloos 300 km/u halen. De moderne binnenlandse treinen kunnen hier ook aan 200 km/u op rijden.

Eind 2005 zullen de vier sporen tussen Brussel en Leuven afgewerkt zijn. De capaciteit van deze lijn wordt dan flink verhoogd en ook de stiptheid van het treinverkeer zal sterk toenemen. De kleinere stations zullen veel frequenter kunnen worden bediend en de snelle treinen zullen sneller dan ooit tussen Brussel en Leuven kunnen sporen.

Door hun enorme omvang hebben deze moderniseringswerken en de aanleg van de hsl hebben een grote impact op het treinverkeer en het lokale leven rond de werven. De NMBS waakt er over dat de treinreizigers en de omwonenden zo goed mogelijk geïnformeerd blijven over de werken. De werfcommunicatie wordt op tal van manieren gevoerd: infovergaderingen, werfinfo's, brochures...

Twee nieuwe initiatieven zijn een overzichtstentoonstelling in Leuven en een brochure met een overzicht van de werken in verschillende gemeenten tussen Diegem en Tienen die alle inwoners van deze gemeenten in hun bus krijgen.

De NMBS richtte reeds voor de start van de werken ook een project-ijflijn op (078/15.48.04). Omwonenden en geïnteresseerden die meer informatie wensen, bijkomende vragen hebben of problemen willen signaleren, kunnen op dit nummer terecht.