

Persbericht

28 november 2018

Indienstelling van 3de en 4de spoor tussen Brussel en Denderleeuw

Image not found or type unknown

Infrabel is klaar met de vernieuwing van de twee centrale sporen tussen Anderlecht en Sint-Katherina-Lombeek. De hoofdspoorlijn tussen Brussel en Denderleeuw beschikt zo over 4 kwalitatieve sporen. Vanaf 9 december, bij aanvang van de nieuwe dienstregeling, zullen de treinen hiervan gebruik kunnen maken. De modernisering is de laatste belangrijke fase in de uitbreiding van lijn 50A naar 4 sporen en maakt deel uit van het Gewestelijk ExpresNet. Vandaag hebben premier Charles Michel, federaal minister van Mobiliteit François Bellot en de CEO's Sophie Dutoir (NMBS) en Luc Lallemand (Infrabel) de nieuwe spoorinfrastructuur officieel ingehuldigd.

Drukste spoorverbinding van België beschikt nu over 4 sporen. De werken voor het op 4 sporen brengen van de 15 km lange spoorlijn tussen Anderlecht en Sint-Katherina-Lombeek zijn gestart in april 2008. Uniek was dat er al die jaren aan gloednieuwe spoorinfrastructuur werd gewerkt terwijl de twee middelste sporen steeds in dienst zijn gebleven. Eind januari 2016 werden tijdens twee omschakelweekends deze twee nieuwe (buitenste) sporen (lijn 50C) in gebruik genomen.

Aansluitend is Infrabel begonnen met de volgende fase van de werken: de modernisering van de twee bestaande (middelste) sporen van de lijn 50A. Een kleine 3 jaar later zijn deze werken voltooid waardoor de drukste spoorverbinding van ons land (de as Brussel ? Denderleeuw ? Gent) nu tussen Anderlecht en Sint-Katherina-Lombeek over vier kwalitatieve sporen beschikt. Dagelijks passeren er 275 treinen op de spoorlijn Brussel ? Denderleeuw (in beide richtingen) en tijdens de spitsuren kan dit oplopen tot 25 treinen per uur. Stapsgewijze uitbouw van het GEN Deze uitbreiding naar 4 sporen maakt deel uit van het Gewestelijk ExpresNet (GEN) om per spoor de mobiliteit van en naar de hoofdstad stapsgewijs verder te optimaliseren.

Infrabel heeft in totaal 540 miljoen euro geïnvesteerd in de bouw van de twee nieuwe sporen (lijn 50C) en de vernieuwing van de twee bestaande sporen (lijn 50A) tussen Brussel en Denderleeuw. Een investering in het voordeel van de veiligheid, de stiptheid, de capaciteit en dus ook de mobiliteit.

Eerder dit jaar (28 maart 2018) zijn de GEN-werken op de spoorlijn Brussel ? Ottignies (lijn 161) hervat en in augustus zijn ook de voorbereidende werken aan de spoorlijn Brussel ? Nijvel (lijn 124) opnieuw gestart. Vandaag zijn ook al de ?GEN-assen? Brussel ? Halle (lijn 96N sinds 1996) en Brussel-Leuven (lijn 36N sinds 2006) op 4 sporen en in gebruik. In 2016 werd ook de Schuman-Josaffattunnel opengesteld voor het treinverkeer.

Duurzame maatregelen, technische hoogstandjes, marathonwerkweekends. De spoorlijn Brussel ? Denderleeuw was ruim 10 jaar een van de grootste bouwerven van ons land waarbij ook aandacht werd besteed aan duurzaamheid en het milieu met de aanleg van 8 km geluidsschermen en van een fietsroute over de volledige lengte van het spoortraject, de nieuwe aanplanting van 20 hectaren aan spoorbermen als compensatie voor de ontbossing. Maar de uitvoering van de infrastructuurwerken was vooral een echt huzarenstuk met tal van technische hoogstandjes.

Verspreid over het 15 km lange spoortraject werd eerst de bedding aangelegd en vervolgens de nieuwe funderingen en spoorinfrastructuur. Bij de grondwerken werd 1.500.000 ton steenslag (ballast) als onderlaag aangebracht. Bij de spooraanleg kwamen er 100.000 dwarsliggers aan te pas en werden 1.200 nieuwe bovenleidingspalen geplaatst. In totaal installeerde Infrabel ook 80 nieuwe seinen, 200 veiligheidsbakens voor de seinen en 28 seinketen langs de nieuwe sporen.

In totaal zijn er op het volledige traject ongeveer 50 bruggen gebouwd en vernieuwd waaronder het 522 meter lange Pedeviaduct (beschermd monument) in Dilbeek. Andere belangrijke kunstwerken zijn onder andere de nieuwe spoorbruggen over het kanaal Brussel-Charleroi en over de Ninoofsesteenweg in Schepdaal. In Itterbeek (Dilbeek) kwam ook een nieuw tractieonderstation dat instaat voor de stroomtoevoer naar de bovenleiding om de treinen elektrisch te laten rijden.

Aan de spoorknooppunten van de vertakkingen in Anderlecht en Lombeek werden er 28 nieuwe wissels geplaatst met behulp van o.a. een 100 ton zware Kirow-kraan. TUC RAIL, het studie bureau voor de spoortechnologie van Infrabel, dat alle werken heeft gecoördineerd maakte gebruik van een 50-tal marathonwerkweekends waarbij er telkens meer dan 50 uren non stop werd gewerkt. Hierbij waren er soms meer dan 100 mensen actief op het terrein en werden er verschillende werktreinen (sporen, seininrichting, bovenleiding) ingezet.

Beperkte hinder tijdens de werken, meer capaciteit na de werken Tijdens al deze werkweekends werd het treinverkeer in beide richtingen omgeleid via het westelijk ringspoor Brussel-Zuid ? Jette (Lijn 28) en de spoorlijn Jette ? Denderleeuw (Lijn 50). De reizigers moesten hierbij rekening houden met een extra reistijd van 10 minuten richting Brussel, Gent/Kust en omgekeerd richting Denderleeuw.

Vanaf zondag 9 december, bij aanvang van de nieuwe dienstregeling, zullen de treinen beter gespreid over de 4 sporen tussen Anderlecht en Denderleeuw kunnen rijden. De verhoogde capaciteit zal er voor een vlottere doorstroming zorgen en komt ook de robuustheid van het treinverkeer ten goede.

In een latere fase (vanaf midden 2020) komen er nog verbeteringen aan de inrit van Brussel-Zuid (namelijk de aansluiting van 3 km met Anderlecht). De komende 18 maanden werkt Infrabel in die zone aan de spoorbedding, de aanleg van de lijn 50A tot het spoorrooster van Brussel-Zuid en de vernieuwing van de bruggen Gerijstraat en Zenne.

Bron-URL: <https://archive.premier.be/nl/indienststelling-van-3de-en-4de-spoor-tussen-brussel-en-denderleeuw>