Hogesnelheidslijnen in België

Opening:
HSL 1: 14 december 1997
HSL 2: 15 december 2002
HSL 3: 14 juni 2009
HSL 4: 13/ december 2009

Elektrificatie: 25 kV/50 Hz

Totale lengte: 314 km

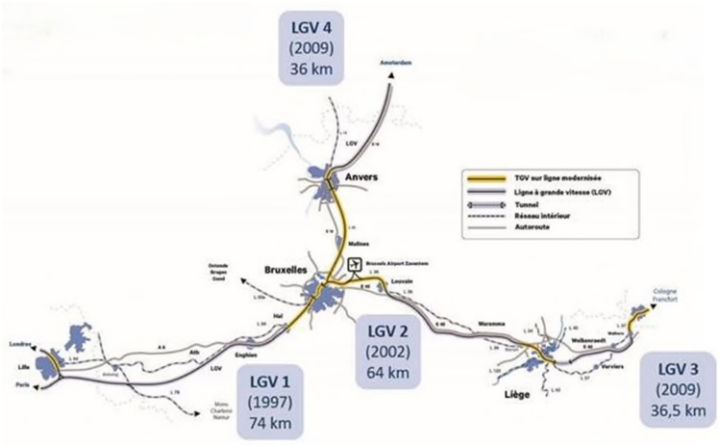
Opvallende kunstwerken:

Viaducten: Antoing, Arbre, Lembeek, Lot, Brussel-Zuid - Vorst, Borgworm, José, Herve, Ruyf, Battice, Hammerbrug

Tunnels: Soumagne, onder Antwerpen (Noord-Zuidverbinding)

Overdekte sleuven: Bruyelle, Halle

In het kort: Als spoorwegknooppunt van West-Europa heeft België tussen 1992 en 2009 een volledig net van hogesnelheidslijnen (HSL1 tot en met 4) aangelegd dat Brussel verbindt met Frankrijk, Nederland en Duitsland. Het project heeft 16 jaar geduurd en heeft ongeveer 5,2 miljard euro gekost.



Historische context

Het idee voor een hogesnelheidslijn in België ontstond al in de jaren 1970, aangewakkerd door het succes van de Trans Europ Express (TEE). Het project kreeg eind jaren 1980 vorm, gelijktijdig met de ontwikkeling van de TGV in Frankrijk en de ingebruikname van hogesnelheidslijnen in Duitsland en Italië.
In 1986 kwam tijdens de jaarlijkse conferentie van de ministers van Mobiliteit van Frankrijk, Duitsland, België en Nederland voor het eerst het idee ter sprake om een hogesnelheidsnet aan te leggen tussen Parijs, Brussel, Keulen en Amsterdam — een project dat al snel de afkorting PBKAL kreeg (waarbij de L

staat voor Londen, dat aan het net zou worden gekoppeld via de Kanaaltunnel, die toen in aanbouw was).

In 1987 besliste Frankrijk om een hogesnelheidslijn (HSL) richting de Kanaaltunnel en de Belgische grens aan te leggen. In november 1989 ondertekenden de vier betrokken ministers in Den Haag een overeenkomst over het toekomstige hogesnelheidsnet. België gaf op zijn beurt in 1990 groen licht.

Het debat in België

Het idee van hogesnelheidstreinen stuitte in België op veel weerstand.

In 1986 presenteerde minister van Communicatie Herman De Croo een door spoorwegingenieurs uitgewerkt plan, waarin was voorzien dat de HST België zonder tussenstops zou doorkruisen. Er zouden enkel haltes worden voorzien in Brussel en eventueel in Zaventem, met een sporendriehoek nabij Herentals voor de vertakkingen naar Nederland en Duitsland.

Het dossier leidde meteen tot hevige politieke en maatschappelijke controverse. De HST werd door een deel van de publieke opinie gezien als nutteloos voor binnenlandse verplaatsingen, duur omdat de lijn door dichtbevolkte gebieden zou lopen, schadelijk voor het milieu, elitair en alleen nuttig voor internationale reizigers. Daarnaast staken de gebruikelijke communautaire spanningen de kop op: Vlaanderen wilde niet dat er een nieuwe lijn door de Kempen zou lopen, en Wallonië eiste dat Luik zou worden opgenomen in het tracé.

Onder internationale druk en in het kader van Europese samenwerking besloot België uiteindelijk om een hogesnelheidsnet 'van grens tot grens' aan te leggen met Brussel als knooppunt: richting Frankrijk, Duitsland (via Luik) en Nederland (via Antwerpen). Het definitieve tracé werd pas in juli 1991 goedgekeurd.

In dit compromis 'à la belge' werd bepaald dat er in Vlaanderen geen nieuwe spoorlijnen meer zouden worden aangelegd, behalve tussen Antwerpen en de Nederlandse grens; elders in Vlaanderen zou de hogesnelheidslijn langs het baanvak van bestaande spoorlijnen lopen, die tegelijkertijd zouden worden gemoderniseerd.

Het HST-project maakte deel uit van een bredere hervorming van het binnenlandse spoorwegaanbod[1], zodat ook het binnenlandse verkeer werd versterkt en niet alleen de internationale verbindingen tussen Parijs, Brussel, Keulen en Amsterdam.

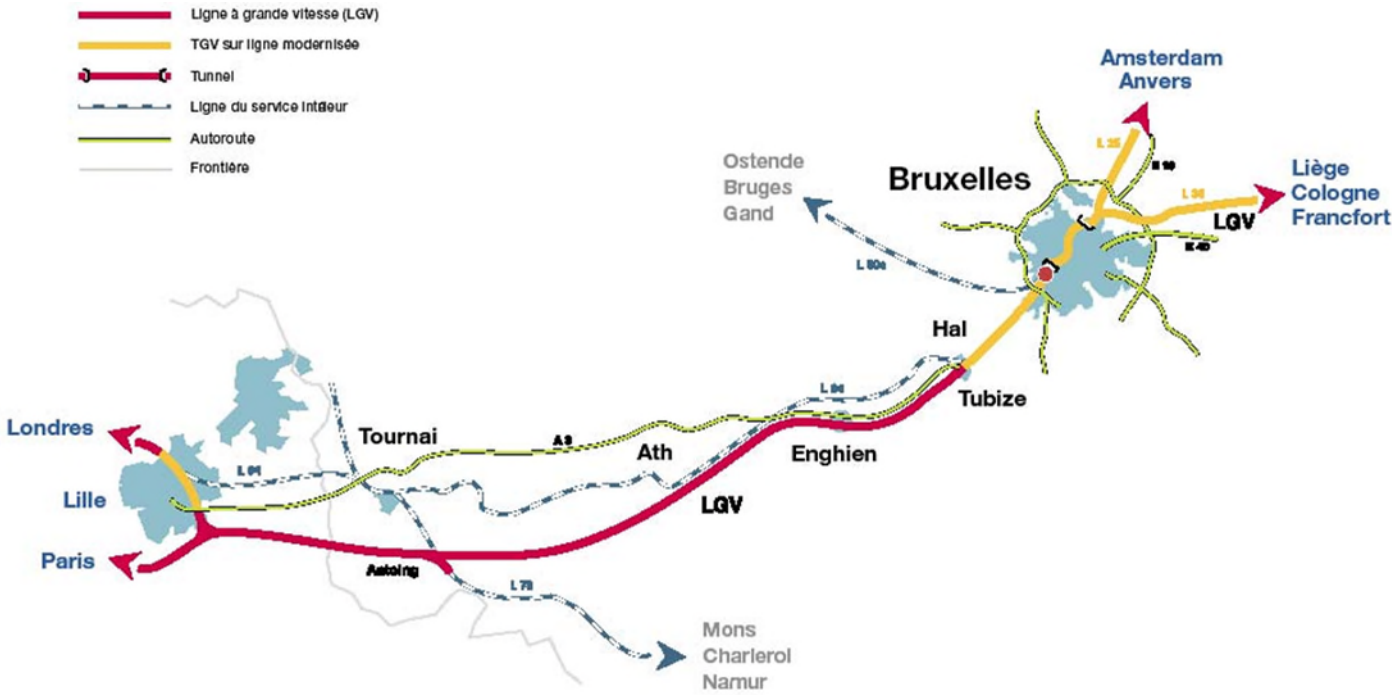
De vier hogesnelheidslijnen

Het Belgische hogesnelheidsnet is opgebouwd rond vier belangrijke assen – HSL[2] 1, 2, 3 en 4 – met in totaal ongeveer 314 km aan baanvakken voor hogesnelheidstreinen en gemoderniseerde lijnen.

[1] Deze visie werd uitgewerkt in het toekomstplan getiteld "STAR 21" dat door NMBS werd gepubliceerd.

[2] HSL, afkorting van hogesnelheidslijn

HSL 1: Westelijke tak: richting Frankrijk (1997)



HSL 1 was de eerste spoorlijn voor hogesnelheidstreinen die in België in gebruik werd genomen. De lijn strekt zich uit over 88 kilometer (waarvan 71 km nieuwe spoorlijn) tussen Lembeek (nabij Halle, ten zuiden van Brussel) en de Franse grens bij Esplechin, en verbindt de Belgische hoofdstad rechtstreeks met Parijs en Londen (via de Franse LGV Nord). Het deel tussen Halle en Brussel-Zuid, een klassieke spoorlijn van 17 km (de L96), is volledig gemoderniseerd.

Op 14 december 1997 huldigden koning Albert II en koningin Paola de eerste grensoverschrijdende hogesnelheidslijn ter wereld in: Brussel – Rijsel – Parijs. Dankzij de HST reis je nu op 1 uur en 22 minuten van Brussel naar Paris-Nord!

De hogesnelheidslijn werd echter al in gebruik genomen voordat het net volledig was voltooid.

Op 14 november 1994 werd de Eurostar-verbinding Brussel – Londen tegelijk met de verbinding Parijs – Londen in gebruik genomen. Tussen Brussel en Rijsel reden de Eurostar-treinen tijdelijk via de klassieke lijnen via Doornik.

Op 2 juni 1996 wijdde de Thalys de eerste kilometers van HSL 1 (Antoing – Esplechin) in en reed daarbij de grens over aan een snelheid van 300 km/u.

Pas op zondag 14 december 1997 werd HSL 1 (Halle – Esplechin) volledig in gebruik genomen voor commerciële trajecten. Sindsdien verbindt deze lijn Brussel met Parijs in ongeveer 1 uur en 22 minuten en met Londen in iets meer dan 2 uur via de Kanaaltunnel.

Het tracé van HSL 1

De hogesnelheidstreinen uit Frankrijk of Londen rijden via Esplechin het Belgische grondgebied binnen en zetten hun reis daarna voort naar Bruyelle, een dorp op ongeveer tien kilometer van de grens, via een overdekte sleuf[3].

[3] Een overdekte sleuf is een soort 'tunnel met een dak'

In de gemeente Antoing steekt de HSL vervolgens de Scheldevallei over via het viaduct van Antoing.

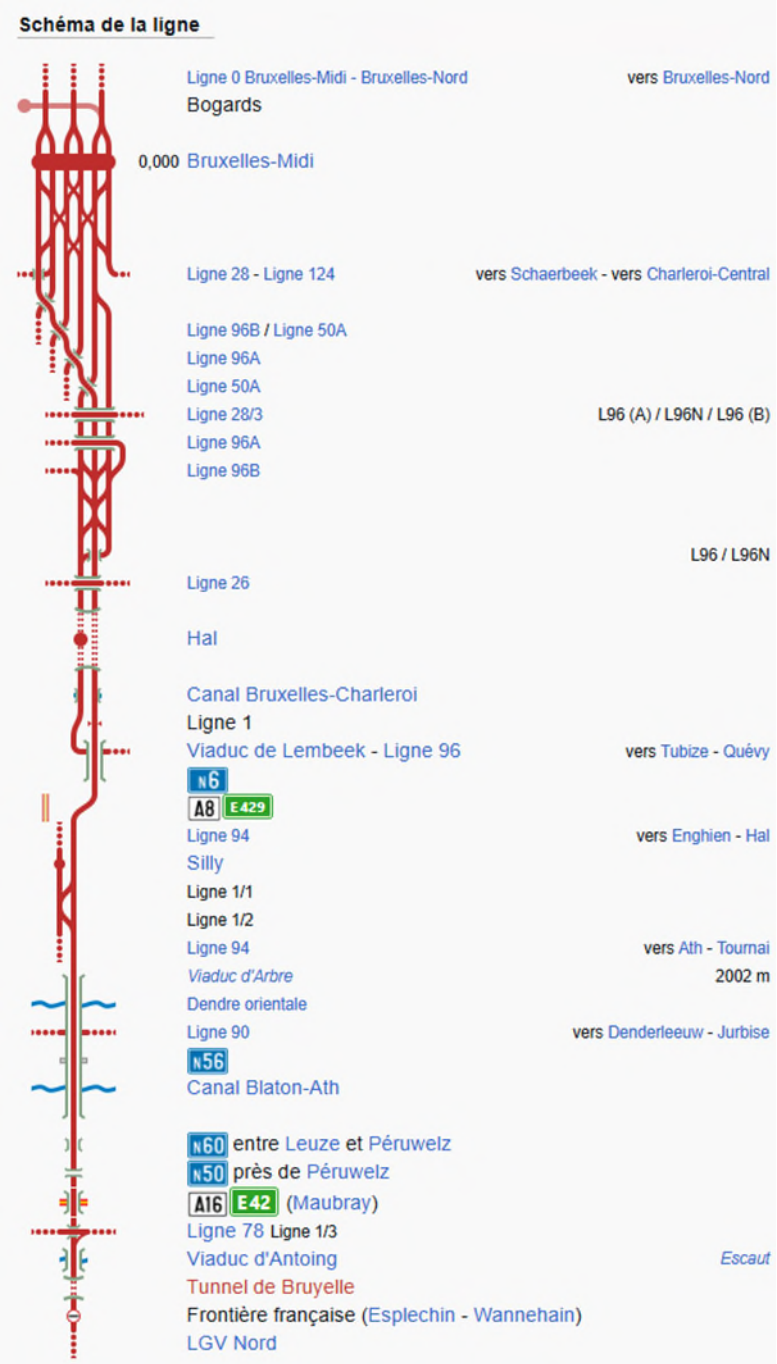
Iets verderop, in de streek rond Aat, torent het viaduct van Arbre uit boven de Dendervallei.

Vervolgens volgt de HSL de bestaande lijn 94 (Doornik – Brussel) aan de zuidkant over een afstand van ongeveer 10 km. Er werden 13 bestaande kunstwerken aangepast.

De HSL wijkt af van het tracé van de klassieke lijn 94 en loopt over een afstand van ongeveer 11 km langs de snelweg A8, vanaf de afrit Edingen tot aan Rebecq.

Vervolgens loopt de lijn richting Tubeke. Er werden twee viaducten en een overdekte sleuf van 270 meter in het ontwerp opgenomen om de verstedelijkte gebieden te ontzien.

Het viaduct van Lembeek vormt de overgang van de hogesnelheidslijn naar de verbeterde lijn. Via dit viaduct kruist de hogesnelheidslijn de bestaande lijn 96 (Bergen – Brussel), waarlangs ze aan de oostkant verderloopt, van Lembeek tot Vorst en Brussel-Zuid.



Verderop kruist de hogesnelheidslijn het kanaal Brussel-Charleroi via een brug met metalen bogen met een lengte van 115 m, even lang als het naburige bouwwerk dat lijn 96 ondersteunt.

De hogesnelheidssectie eindigt in Halle, waar de hogesnelheidstreinen de hoofdtunnel (540 m) van een overdekte sleuf met zeven sporen binnenrijden, waarvan vijf perronsporen voor binnenlands verkeer en twee sporen van HSL 1 waarover treinen rechtstreeks kunnen doorrijden.

Ter hoogte van Lot bevindt zich een viaduct waarlangs de HSL opnieuw lijn 96 kan kruisen en tussen de sporen van die lijn verder loopt. Ten slotte rijden de treinen via lijn 96N, die is gemoderniseerd voor een snelheid van 160 km/u, naar het station Brussel-Zuid.[4]

[4] De maximumsnelheid is vastgesteld op 160 km/u, hoewel de lijn is ontworpen voor referentiesnelheden tot 220 km/u.



Aanleg van de overdekte sleuf van Bruyelle. Foto: Denis Moinil
(Ref. K02017)

Opvallende kunstwerken:

- De overdekte sleuf van Bruyelle: 356 m lang
- Het viaduct van Antoing over de Schelde: 438 m
- Het viaduct van Arbre (Aat): 2.005 meter lang, over de Dendervallei
- Het viaduct van Lembeek: 552 m
- De overdekte sleuf van Halle: met drie tunnelkokers; de langste is 540 m lang
- Het viaduct tussen Brussel-Zuid en Vorst: 939 m

HSL 2: Oostelijke tak richting Duitsland – Eerste baanvak 2002



Dit was het eerste baanvak van de oostelijke tak van het Belgische hogesnelheidsnet. HSL 2 vertrekt vanuit Brussel via de bestaande lijn 36, die tot Leuven werd gemoderniseerd. Van Leuven tot in Luik beslaat de hogesnelheidslijn een baanvak van 64 km.
Op 10 december 2002 wijdde een officiële delegatie onder leiding van prins Filip het traject Leuven – Ans in. Op 15 december 2002 werd het in gebruik genomen voor commerciële ritten.



Het tracé van HSL 2

Tussen Brussel en Leuven was het onmogelijk om een hogesnelheidstrein in een volledig eigen bedding te laten rijden. De bestaande lijn van 32/34 km werd uitgebreid tot vier sporen: de centrale sporen (lijn 36N) werden volledig gemoderniseerd en aangepast voor een snelheid van 200 km/u. Deze sporen worden gebruikt door de HST's en snelle IC-treinen. De nieuwe sporen aan de buitenkant (lijn 36) zijn bestemd voor de langzamere binnenlandse treinen.

De bocht om het station Leuven binnen te rijden werd aangepast, zodat hogesnelheidstreinen dit station met een snelheid van 160 km/u kunnen passeren.

Tussen Leuven en Ans, voorbij het kruispunt met lijn 36 ten zuiden van Leuven, werd een hogesnelheidslijn aangelegd waarvan het tracé afwijkt van lijn 36 in de richting van Bierbeek, om vervolgens de E40 te volgen (Brussel – Luik – Duitsland). De maximumsnelheid bedraagt 300 km/u.

Ter hoogte van het knooppunt Crisnée wijkt de HSL af van het tracé van de E40 en in Bierset voegt de lijn zich opnieuw bij lijn 36. Vanaf Ans, waar het station volledig werd gerenoveerd, vervolgen de hogesnelheidstreinen hun reis over de bestaande sporen.

Kunstwerken

- De tunnel van Bierbeek: een tunnel onder de E40: 770 m
- Het viaduct van Borgworm: over de Jekervallei: 2740 m
- Het nieuwe station Luik-Guillemins, ontworpen door architect Calatrava, maakte deel uit van het ontwikkelingsplan voor de hogesnelheidslijn.

HSL 3: Oostelijke tak richting Duitsland – Tweede baanvak 2009

Dit baanvak vormt een verlenging van de HSL 2 tussen Luik en de Duitse grens, over een afstand van ongeveer 36,5 km. HSL 3, die op 14 juni 2009 officieel in gebruik werd genomen, verbindt Brussel met Keulen in 1 uur en 50 minuten.

Het tracé van de HSL 3

Richting Duitsland verlaat de HSL Luik via de bestaande lijn 37 (Luik – Verviers – Welkenraedt – Aken) tot in Chênée, waar de maximumsnelheid werd opgetrokken tot 160 km/u.

Vanaf Chênée gaan de HST's weer hun eigen weg via de hogesnelheidslijn in volledig eigen bedding. Dit station vormt eigenlijk het begin van de HSL 3.

Verderop kruist de hogesnelheidslijn de Vesder en bereikt Soumagne via een 6,5 km lange tunnel – de langste van België – waar de snelheid oploopt tot 200 km/u, om vervolgens af te nemen tot 160 km/u vóór de Hammerbrug.

Gezien het sterk heuvelachtige karakter van de regio zijn er talrijke kunstwerken aangelegd: overdekte sleuven, open sleuven, aquaducten en onderdoorgangen.

Ter hoogte van José loopt de HSL over een viaduct en volgt daarna de E40. Tussen José en Welkenraedt loopt de spoorlijn over het viaduct van Herve en dat van Battice. In Walhorn voegt de lijn zich vlak voor de Hammerbrug bij de gemoderniseerde lijn 37.

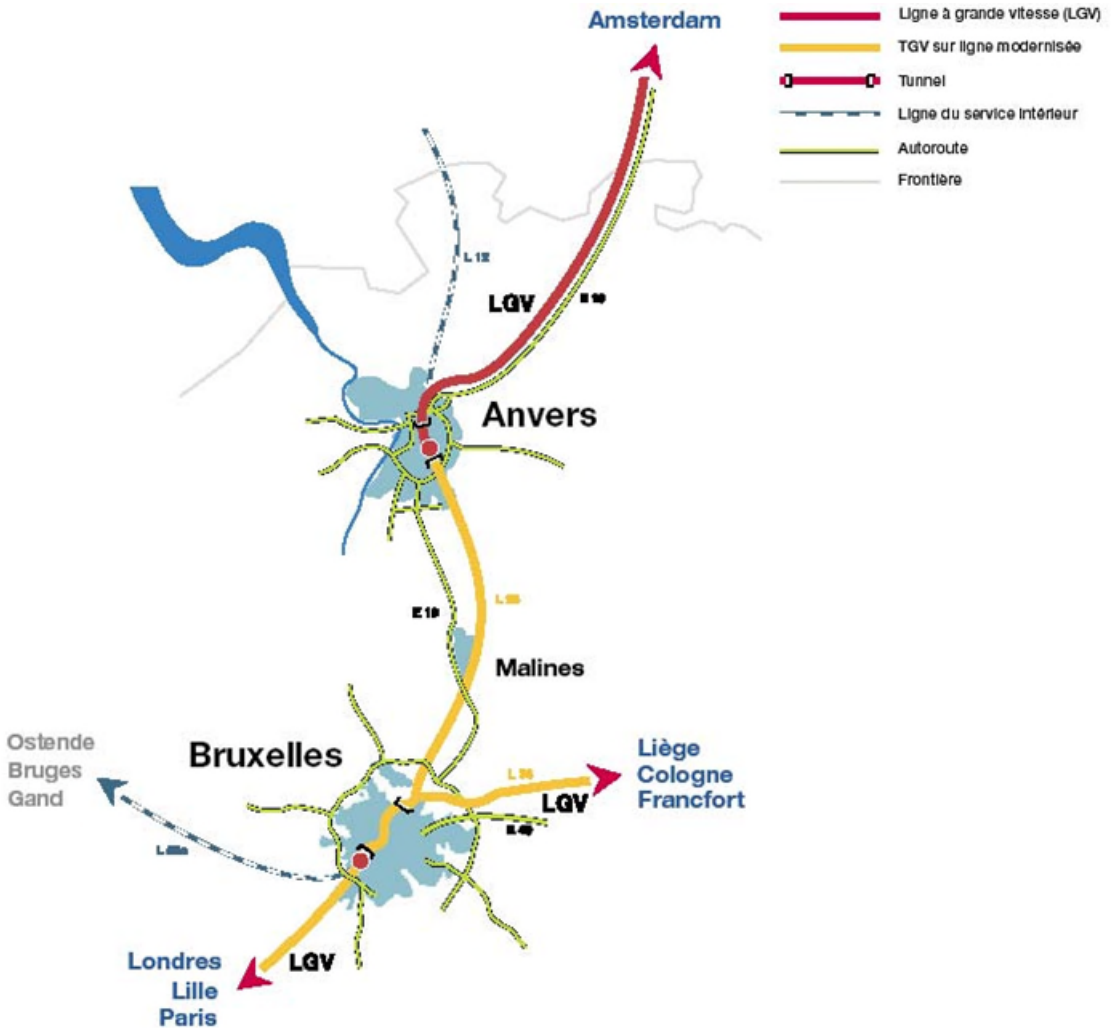


Tussen het viaduct en de Duitse grens werd het 2 km lange baanvak gemoderniseerd, zodat hogesnelheidstreinen Duitsland kunnen binnenrijden met een snelheid van 160 km/u.

Kunstwerken:

- In Vaux-sous-Chèvremont: een brug over de Vesder, twee andere bruggen en een overdekte sleuf
- De tunnel van Soumagne: 6,53 km
- Viaduct van José: 405 m
- Viaduct van Herve: 470 m
- Viaduct van Battice: 1300 m
- Viaduct van Ruyf (Welkenraedt): 280 m
- Hammerbrug: vernieuwd

HSL 4, noordelijke tak naar Nederland (2010)



De geschiedenis van de noordelijke tak van de HST begon in 1996, toen de Vlaamse regering het project goedkeurde.

Om de laatste schakel van het Belgische hogesnelheidsnet te voltooien, werd een lijn van 87 km uitgestippeld. Deze bestond uit drie belangrijke onderdelen: de bestaande lijn Brussel – Antwerpen, een nieuwe verbinding tussen het noorden en het zuiden van Antwerpen en een nieuwe lijn voor hogesnelheidstreinen, maar ook voor het binnenlands verkeer tussen Antwerpen en de Nederlandse grens (36 km).

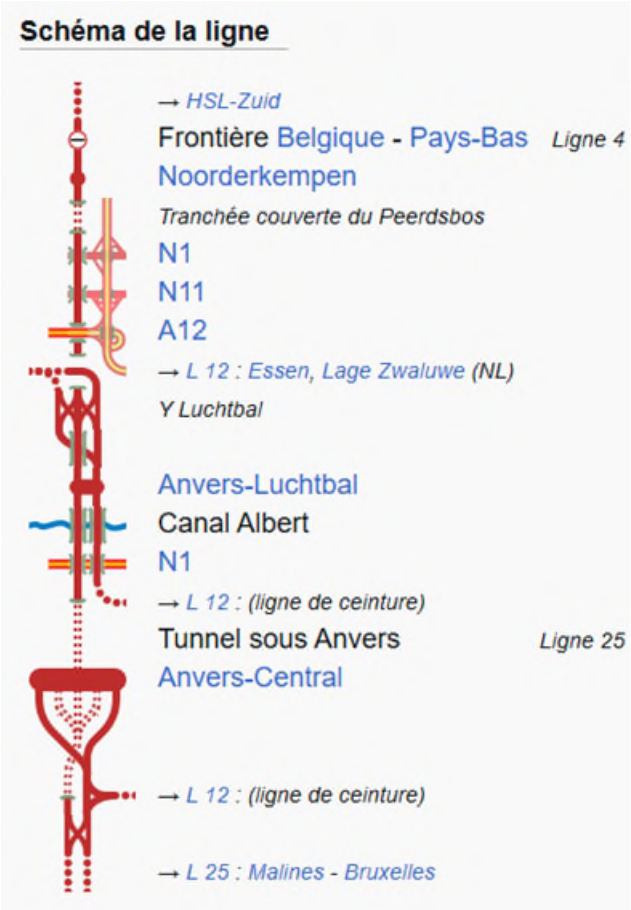
In een eerste fase werd de lijn Brussel – Antwerpen volledig vernieuwd. Vervolgens werd het station Antwerpen-Centraal, dat vroeger een kopstation was, omgevormd tot een doorreisstation met een directe verbinding naar het noorden. Ten derde werd er in de noordelijke Kempen een nieuwe halte aangelegd met de naam Noorderkempen, zodat deze regio beter bereikbaar werd met het openbaar vervoer.

Op 8 december 2009 huldigde NMBS HSL 4 in, die enkele dagen later, op 13 december 2009, in gebruik werd genomen. Deze inhuldiging viel samen met de ingebruikname van het eerste volledig voltooide hogesnelheidsspoorwegnet van Europa.

Reizigers konden vanaf dat moment in 1 uur en 51 minuten van Brussel naar Amsterdam reizen (een tijdwinst van 53 minuten).

Het tracé van de HSL 4

De hogesnelheidstreinen naar Nederland vertrekken vanuit Brussel via Schaarbeek langs de lijn 25N. Daar splitst lijn 25N zich af van de oostelijke tak (richting Luik en de Duitse grens) om via Mechelen verder te rijden naar Antwerpen.



De spoorlijn ligt op de middenberm van de bestaande autosnelweg, maar is geen hogesnelheidslijn.

Na het station Antwerpen-Berchem rijden de treinen een tunnel in die onder de stad en onder het volledig gerenoveerde station Antwerpen-Centraal doorloopt.

Een kilometer na de tunnel onder Antwerpen kruisen de treinen het Albertkanaal richting Antwerpen-Luchtbal. Vanaf het knooppunt van de snelwegen E19 en A12 volgt de HSL de E19 Antwerpen – Breda.

De resterende kilometers tot aan de grens worden in een oogwenk afgelegd, met een maximumsnelheid van 300 km/u langs de E19.

Ter hoogte van Merksem werden twee vrijwel identieke boogbruggen en een nieuwe oprit naar de E19 aangelegd om verkeersproblemen op de autosnelwegen te voorkomen.

De lijn loopt via een spoorkoker door het Peerdsbos, een waardevol natuurgebied op het grondgebied van Brasschaat, langs de E19.

Aan de kant van de snelweg is deze doorgang over de hele lengte voorzien van grote openingen. Hierdoor voelen de reizigers geen plotselinge drukgolf in hun oren wanneer de trein met een snelheid van 300 km/u de tunnel binnenrijdt.

Na Brecht loopt de HSL door open landbouwgebied. Dankzij een ecoduct kan het wild uit de omgeving hier veilig de hogesnelheidslijn en de snelweg oversteken. Zonder verdere obstakels en dus zonder kunstwerken vervolgen de treinen hun weg via Wuustwezel tot aan de grensovergang bij Meer.

Opvallende kunstwerken:

- Noord-Zuidverbinding van Antwerpen: 1,2 km
- Boogbruggen: de spoorbruggen Bredabaan en Kapelsesteenweg
- Spoorkoker Peerdsbos in Brasschaat: 3,2 km
- Het ecoduct De Munt na Brecht: 60 m breed en 100 m lang.

Belangrijkste technische kenmerken van het hogesnelheidsnet in België

In 2011 namen Infrabel en haar dochteronderneming TUC Rail een eerste zonnepark in gebruik nabij het Peerdsbos, ten noordwesten van Antwerpen, om de treinen op de HSL tussen Antwerpen en de Nederlandse grens van stroom te voorzien.

Op 22 mei 2025 werd in Avernas, op de grens tussen Wallonië en Vlaanderen, een tweede zonnepark met 3.828 zonnepanelen in gebruik genomen. Het park bevindt zich langs de sporen en produceert ongeveer 2.700 MWh per jaar om bijna 500 (nationale en internationale) treinen per week op de as Leuven-Luik van stroom te voorzien. Deze energie wordt geleverd aan het onderstation van Avernas, dat al sinds 2015 van stroom wordt voorzien door het windpark Greensky (een samenwerkingsverband tussen Engie, Infrabel, IBE en de gemeente Sint-Truiden).

In het verlengde daarvan zijn Infrabel en TUC Rail bezig met een derde baanbrekend project in de buurt van Boutersem: PV2C (*Photovoltaic to Catenary*). De panelen, die langs de spoorwegberm worden geplaatst, worden rechtstreeks aangesloten op de bovenleiding (2 x 25 kV), zonder via een onderstation te passeren. De voorbereidende werken gaan dit najaar van start en de ingebruikname staat gepland voor midden 2027.

HSL en archeologische vondsten

Voor de aanleg van het HSL-net werden preventieve archeologische onderzoeken van een ongekende omvang uitgevoerd. Als onderdeel van een grootschalig Europees project heeft België zowel in Vlaanderen als in Wallonië specifieke programma's opgezet voor het lineaire verloop van de werken. Deze opgravingen vormden als het ware een dwarsdoorsnede van het Belgische grondgebied en brachten sporen van duizenden jaren geschiedenis aan het licht.

Onderhoud en vernieuwing van het hogesnelheidsnet

De Belgische hogesnelheidslijnen zijn inmiddels vijftien tot dertig jaar oud en gaan een grondige vernieuwingsfase in. Zo is Infrabel begonnen aan een project van 310 miljoen euro om tegen 2035 de rails, dwarsliggers en ballast van de HSL 1 (Halle – Esplechin) volledig te vervangen, met behulp van een 1,3 km lange fabriekstrein.
In bredere zin heeft TUC RAIL sinds 2023 opnieuw de opdracht gekregen om de vernieuwing van het gehele hogesnelheidsnet voor te bereiden, terwijl de exploitatie ervan gewoon doorloopt.

Werken op de HSL 1

Door het drukke treinverkeer op deze lijn, in combinatie met de mechanische belastingen door de hoge snelheid, wordt de spoorweginfrastructuur aan voortdurende slijtage blootgesteld. Daarom heeft Infrabel een reeks werken gepland om alle installaties te vernieuwen en te moderniseren.

Planning

- Fase 1 | 2024-2027 Vernieuwing van de dwarsliggers, de rails en de ballast over 64 km
- Fase 2 | 2028-2030 Vernieuwing van 17 wissels en 21 km rails
- Fase 3 | 2031-2035 Vernieuwing van de rails en de ballast over 63 km en van de dwarsliggers en de ballast over 21 km

Werken op de HSL 2

Gemiddeld rijden er dagelijks 80 treinen tussen Leuven en Luik, met een snelheid van 200 tot 300 km/u.

Aangezien de lijn veel wordt gebruikt en zeer belangrijk is voor het concurrentievermogen van het Europese spoorvervoer, wordt er voortdurend aandacht besteed aan de optimale werking ervan. Met dit doel voor ogen is Infrabel in 2025 begonnen met een omvangrijk project voor de vernieuwing van de spoorweginfrastructuur. De werken zullen plaatsvinden in de periodes 2025-2026 en 2028-2031.

In de zomer van 2026 vonden werken plaats om te voorkomen dat de treinen op deze lijn tussen Leuven en Hoegaarden zouden moeten vertragen. Hiertoe werd 24 km aan betonnen dwarsliggers vervangen en werd onderhoud uitgevoerd aan de bovenleiding, de kunstwerken en de dienstwegen tussen deze twee steden.
De tweede fase van de werken gaat in 2028 van start.

Werken op de HSL 3

Van september tot november 2026 zijn er onderhouds- en moderniseringswerken aan de infrastructuur gepland in de zones rond Chênée en Angleur**.**

Werken op de HSL 4

Er zijn momenteel geen grote werken of langdurige sluitingen gepland die een impact hebben op deze lijn.

De bijbehorende werven

Een aanzienlijk deel van het budget voor het HSL-project is geïnvesteerd in de modernisering van de grote stedelijke spoorwegknooppunten:

- Brussel-Zuid: het station is getransformeerd tot een internationale spoorhub.
- Antwerpen-Centraal: rond het jaar 2000 werd onder dit beschermde station een ondergrondse tunnel van 3,8 km aangelegd, zodat treinen eronderdoor kunnen rijden zonder te hoeven keren.
- Luik-Guillemins: deze site werd volledig herbouwd naar een ontwerp van architect Santiago Calatrava en in 2009 ingehuldigd.

Naast deze grote bouwprojecten kwam in 2012 de Diabolo-verbinding erbij, die het ondergrondse station Brussels Airport-Zaventem rechtstreeks verbindt met de hoofdassen van het net zodat de luchthaven gemakkelijker bereikbaar is via de hogesnelheidslijnen en het nationale spoorwegnet.

Catherine Walravens, met de hulp van Michel Van Ussel
November 2026

Beknopte Bibliografie

Artikels: Après quatre ans de travaux, Paris-Bruxelles en 85 minutes ! *Construction (La)*, 08-01-1998, p.27-28, BIB_K20414

DELIE, M. De HSL Oost, *Spoorweg Journaal*, nr 161, 01-02-2008, p. 12-19, BIB_K41835

HERTOGS, C. Onderhoud en vernieuwing duwen treinen op andere routes Lijn 1: start van een jarenlange vernieuwing van het hogesnelheidsnet, *Spoorweg Journaal,* nr 261, 10/11-2024, p.10-25, BIB_K801577

REMY H., SOUMOY M. HS-lijn Franse grens - Tubeke eerst de archeologen! *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, nr 11, 11-1993, p.12-13, BIB_K800660

VAN USSEL, M. Het boren van de Soumagnetunnel is voltooid! Spoorweg Journaal, nr 143, 01/02-2005, p.12-15, BIB_K38253

Boeken: DEHAENE J.-L. *S.S.T. Dossier*. Brussel : Cabinet Vice-premier Ministre et Min. Communications & Réformes Institution, 1990, 67 p. BIB_C0302

DELARUELLE S.; BUNGENEERS J.; VERBEEK; ANNAERT R.; ALII. *Verloren voorwerpen. Archeologisch onderzoek op het HSL-traject in de provincie Antwerpen*. Antwerpen : Provincie Antwerpen, Dienst Cultureel Erfgoed, 2004, 447 p. BIB_C5528

Hogesnelheidslijn "Leuven - Luik" gevoed door zonne-energie. Brussel: Infrabel, 22-05-2025, BIB_P802951

De hogesnelheidslijn Brussel - Duitse grens. Brussel: NMBS, 2002, 16 p. BIB_C5271

Tout savoir sur la grande vitesse en Belgique. Réalisations et projets. Bruxelles : SNCB, 1998, 22 p. BIB_C4553

Voor een grondiger zoekopdracht kunt u onze database raadplegen met de volgende trefwoorden:

Bibliotheekcatalogus: Lijn 1 Halle - Franse grens (HSL), Lijn 2 Leuven - Ans (HSL), Lijn 3 (Luik-Guillemins) - Chênée - Walhorn (HSL)

Museumcollectie: Lijn 1 Halle - Franse grens (HSL), Lijn 2 Leuven - Ans (HSL), Lijn 3 (Luik-Guillemins) - Chênée - Walhorn (HSL)