

---

## Eurotunnel, een veelzijdig bouwwerk

---

Met de indienstneming van de Kanaaltunnel zal Groot-Brittannië voortaan verbonden zijn met het continent door alle mogelijke vervoermiddelen te land: reizigerstreinen, goederentreinen, auto's, bussen, ...  
Groot nieuws voor het verkeerswezen en een historische datum in het Europese eenwordingsproces.

De Kanaaltunnel is een 50 km lange verbinding, waarvan zich 36 km onder zee bevindt, 4 km onder Franse bodem en 10 km onder Engelse bodem. Hij bestaat uit drie kokers, waarvan één een diensttunnel is. EUROTUNNEL, organisator van de inwijding van de tunnel, zal de tunnel uitbaten. Deze maatschappij is opgericht met kapitaal van investeerders uit de hele wereld, maar hoofdzakelijk uit Frankrijk en Groot-Brittannië.

Zullen van de Kanaaltunnel gebruik maken:

- de EUROSTAR: een reizigerstrein; behoort tot de nieuwste generatie hogesnelheidstreinen. EUROSTAR zal Brussel met Londen en Parijs met Londen verbinden. Hij is het resultaat van een nauwe samenwerking tussen de Belgische, Franse en Britse spoorwegen en werd gebouwd door een consortium onder leiding van GEC-Alsthom. Hij is de eerste echt Europese HST;
- "LE SHUTTLE": een pendeltrein tussen Calais en Folkestone, aan de beide uiteinden van de tunnel. Verschillende pendeltreintypes zijn samengesteld uit speciale wagons voor het vervoer van wagens en bussen of van vrachtwagens. Een produkt van EUROTUNNEL;
- goederentreinen tussen het Britse spoorwegnet en verschillende netten op het continent;
- in de nabije toekomst, nachttreinen voor reizigers tussen Groot-Brittannië en verschillende grote Europese steden.

## Een hogesnelheidstrein vanuit Brussel-Zuid

---

Vandaag, 6 mei 1994, vertrekken de eerste reizigers met een HST vanuit Brussel-Zuid.

De EUROSTAR-stellen voor de verbinding Brussel-Londen en Parijs-Londen, die deze zomer in gebruik worden genomen, voeren nu nog testritten uit in België, Frankrijk en Groot-Brittannië, vooraleer de drie netten ze officieel in ontvangst nemen. Deze netten zijn de SNCF, de EPS (European Passenger Services, voor 100 % een filiaal van British Rail) en de NMBS, die 4 EUROSTAR-treinen bezit. Vanwege de testritten zijn de bestaande stellen nog niet allemaal beschikbaar, wat de reden is waarom vanmorgen een andere HST, de eerste Franse driespannings-"TGV Réseau", uit dit station vertrekt. Hij brengt de Belgische genodigden naar Rijsel (station Lille-Europe). Daar stappen de genodigden over op een EUROSTAR naar de Eurotunnel-terminal te Calais, waar de inwijding van de Kanaaltunnel zal plaatsvinden.

In 1996 zullen de "TGV-Réseau" in driespanningsversie van de SNCF vanuit België de verbinding leggen naar Parijs. In een aangepaste versie zullen deze stellen ook tijdelijk de verbinding Parijs - Brussel - Luik en Parijs - Brussel - Amsterdam verzorgen, dus een deel van de toekomstige PBKA-dienst (Parijs - Brussel - Luik - Keulen en Parijs - Brussel - Antwerpen - Amsterdam). In normale samenstelling biedt de "TGV Réseau" plaats aan 377 reizigers.

## De nieuwe stijl van het station

---

Het reizigersverkeer in het station Brussel-Zuid zal tegen het jaar 2000 met 50 % toenemen. En met de komst van de hogesnelheidstreinen worden er op termijn 45.000 extra reizigers per jaar verwacht.

De werkzaamheden aan het station vormden de aanzet tot het hogesnelheidsproject in België.

In het licht van de toekomstplannen was deze face-lift niet meer dan normaal: het station moest ruimer en toegankelijker worden, aangepast aan de huidige en toekomstige behoeften. Het is de eerste belangrijke vernieuwing sinds de herbouw in 1949.

De hele wijk rond het station wordt trouwens aangepakt. Er zal een groot complex ontstaan met kantoren, hotels, handelsruimten en woningen.

Het station Brussel-Zuid wordt het strategisch centrum van Europa, een internationaal verkeersknooppunt. Het belangrijkste Belgische station moet daarom beschikken over een infrastructuur die tegemoet komt aan de wensen van een modern, gevarieerd reizigerspubliek, zowel voor het binnenlandse als het buitenlandse verkeer.



De herinrichting van het station en zijn omgeving is bestudeerd door de NMBS en kiest resoluut voor een eigentijdse "look", zonder het onthaal en het comfort uit het oog te verliezen.

Architectuur op maat van de mens; de functionaliteit wordt verzacht door het gebruik van ronde vormen.

Het station behoudt zijn twee verdiepingen (gelijkvloers en perrons) en bepaalde basiselementen zoals de lelievormige steunpilaren, die eigen zijn aan het Zuidstation en in het nieuwe design evenveel tot hun recht zullen komen.

De werkzaamheden in Brussel-Zuid zijn begonnen in januari 1992 en gaan in verschillende fasen nog door tot de voltooiing in het jaar 2000.

Het station zal over talrijke nieuwe troeven beschikken:

- een Travel Center in de centrale gang dichtbij de terminal met talrijke verkooppunten voor binnenlandse en buitenlandse reisbiljetten;
- verschillende commerciële zones;
- nieuwe onthaal- en comfortvoorzieningen;
- nieuwe roltrappen en liften;
- gemoderniseerde sporen en perrons;
- nieuwe perronoverkapping;
- een gemakkelijke doorgang tussen de hogesnelheidsterminal en de zone voor het andere treinverkeer.

De EUROSTAR-terminal (sporen 1 en 2 van de nieuwe terminal) en het Travel Center zullen af zijn in de zomer van 1994.

De EUROSTAR-terminal is een kopstation en vormt een afzonderlijke veiligheidszone, aangezien deze hogesnelheidstreinen de Kanaaltunnel door moeten. Deze terminal beschikt dus over zijn eigen handelszaken, wachtzaal, perrons en controle-systemen.

Sporen 3 tot 6 van de nieuwe terminal sluiten aan op de Noord-Zuidverbinding en dienen voor de PBKA-hogesnelheidstreinen. Terwijl men werkt aan de modernisering van de overige sporen (7 tot 22) zullen sporen 3 tot 6 ook gebruikt worden voor het binnenverkeer.

## EUROSTAR, een nieuwe dienst

De EUROSTAR haalt 300 km/u. De synthese van verschillende gevorderde spoor-technieken: de trein kan rijden op drie verschillende elektrische spanningen en is verenigbaar met vier verschillende seinsystemen. De twee locomotieven en 18 rijtuigen hebben samen een lengte van 400 meter en bieden 794 zitplaatsen (584 in tweede, 210 in eerste klas).

EUROSTAR verbindt Brussel en Parijs met Londen.



Zijn grootste voordeel: de reizigers rechtstreeks van het ene stadscentrum tot in het andere brengen. Vanaf de zomer van '94 steekt de EUROSTAR het Kanaal over via de tunnel en legt de afstand Brussel - Londen af in amper 3.15 u. Eenmaal de hogesnelheidslijn af is, worden daar nog 35 minuten van afgeknepen. Uiteindelijk kan er tot één trein per uur tussen Brussel en Londen rijden.

Een reis per EUROSTAR moet op voorhand worden gereserveerd aan de loketten van de grote stations of in de reisagentschappen. Na de vereiste controle neemt de reiziger plaats in de trein, waar hij onthaald wordt door het boordpersoneel, dat minstens twee talen spreekt.

De EUROSTAR is er voor Jan en Alleman. Een familieuitstapje of een zakenreis: iedereen vindt er zijn gading. In de trein bevinden zich twee familieruimten en er is een kamertje om de baby te verschonen. Ook aan de rolstoelgebruikers is gedacht.

Leeslampjes, voetsteunen, airconditioning, pneumatische ophanging, uitstekende geluidsisolatie... dat alles maakt deel uit van het reisplezier. Maar ook het bar-rijtuig, de telefooncabines, bagagerekken, bediening van een maaltijd ter plaatse in 1ste klas en de mini-bar die langskomt in 2e klas... De uitgebreide dienstverlening aan boord staat in het teken van comfort, kwaliteit en efficiëntie.

EUROSTAR is de nieuwe maatstaf voor het reizen tussen Groot-Brittannië en het continent.