


DE H S T IN BELGIE

NIEUWE VERWEZENLIJKINGEN

L. GILLIEAUX





Al bijna drie jaar rijden er in ons land hogesnelheidstreinen. In november 1994 reed de Eurostar tussen Brussel en Londen, via Halle, Aat, Doornik en Rijsel. Vanaf januari 1995 verbond de HST Réseau Brussel en Parijs, nog steeds via Rijsel. In dezelfde maand werd ook de rode Thalys op dat traject ingezet. Sinds begin juni 1996 rijden er nog enkel HST's op de verbindingen tussen Parijs en Brussel – met enkele haltes in Bergen en sommige verlengingen naar Luik, Antwerpen en Amsterdam. De reis duurt sindsdien nog precies 2 uur – sinds eind september 1996 zelfs 1.58 uur – dankzij de indienststelling van de eerste 15 kilometer hogesnelheidslijn in België, tussen Antoing en de Franse grens.

Maar bij die belangrijke spoorvernieuwingen blijft het niet.

De hoge snelheid in België ontwikkelt zich snel, en wat nu op stapel staat betreft zowel de infrastructuur en het materieel als de toekomstige diensten.

Hier volgt een overzicht.

De Thalys «PBKA» kreeg een ovalere voorkant en is vierspannig, waardoor dit treinstel in Frankrijk, België, Duitsland en Nederland kan rijden.

INFRASTRUCTUUR : VERNIEUWINGEN IN ALLE RICHTINGEN

Terwijl de HST's van Thalys via de lijnen 96 (Brussel-Bergen) en 78 (Saint-Ghislain – Doornik) in Antoing de eerste kilometers van de hogesnelheidslijn oprijden, schieten de werken voor de aanleg van de nieuwe lijn tussen Antoing en Lembeek goed op. Over het hele traject zijn de bedding van het spoor en de kunstwerken af. Dat geldt ook voor de viaduct van Arbres (in de gemeenten Aat en Chièvres), die nu met zijn lengte van 2005 m de langste spoorviaduct in België is en een van de allerlangste in Europa. De werkbasis – en de toekomstige onderhoudsbasis van de lijn – in het zogenaamde «koekoeksbos» in Brugellette, bij Aat, is ook al een hele tijd af. Zo konden vanaf mei 1996 de eerste sporen en seinkabels worden gelegd. Die werken liepen in samenwerking met de tijdelijke basis van St.-Druon in Antoing en zijn eind november vorig jaar gereedgekomen. Toen waren de bovenleidingen en de seininrichting aan de beurt; die werken gingen in de lente en de zomer van dit jaar verder. Vanaf nu, midden oktober tot midden november, wordt de lijn vrijgegeven voor intensieve proeven, die tot de officiële goedkeuring van de lijn zullen leiden.

DOEL : DECEMBER 1997

Half december moet de nieuwe lijn over de volle 71 km operationeel zijn, 6 maanden eerder dan gepland. Er staat dan ook heel wat op het spel. Zodra het westelijke lijnvak van de nieuwe lijn open is, zal de reis van Brussel naar Parijs nog welgeteld 1.25 uur duren, een tijdswinst van bijna 40 minuten!

Het publiek heeft de komst van de hoge snelheid erg enthousiast onthaald : bijna 50 000 reizigers per week voor de Thalys. Het is dan ook logisch dat we de dienst zo snel mogelijk nog aantrekkelijker trachten te maken.

Die inspanning is des te belangrijker omdat op hetzelfde ogenblik ook de Eurostar op de nieuwe lijn zal gaan rijden, met dezelfde tijdswinst. Brussel-Londen duurt dan maar 2.40 uur meer (nu : 3.15 uur). Ook die aanzienlijke tijdswinst zal voor Eurostar een steuntje in de rug zijn. De Eurostar heeft jammer genoeg heel wat nadeel ondervonden door het ongeeluk met de brandende goederenpendel november vorig jaar in de Kanaaltunnel. Vóór dat ongeval namen dagelijks gemiddeld bijna 3000 reizigers de Eurostar in beide richtingen tussen Brussel en Londen. Bovendien zorgden promotietarieven geregeld voor propvolle Eurostars op het einde van de week en het weekend en bij

het begin van verlengde weekends. Bedenk bovendien dat er 800 plaatsen zijn per trein, om te vermijden dat de Kanaaltunnel te snel verzadigd raakt. En sinds de Eurostar weer rijdt, is het reizigersaantal gestegen. Met de opening van de nieuwe lijn in december 1997 en de tijdswinst krijgt Eurostar ongetwijfeld een nieuw elan.

HALLE-BRUSSEL

De nieuwe lijn is bijna af, en de werken op de sectie Halle-Brussel verlopen zoals gepland. Het zijn complexe werken van erg lange adem, vooral omdat ze moeten worden uitgevoerd zonder hinder voor het vele bestaande verkeer. Toch zal ook die sectie klaar zijn tegen midden december 1997. De werken, de aanpassingswerken aan de stations en stopplaatsen langs dit stuk inbegrepen, zullen helemaal voltooid zijn tegen begin volgende eeuw. Op de HST-sporen zullen de treinen 220 km/h kunnen halen, op de sporen voor het klassieke verkeer 160 km/h.

BRUSSEL

In Brussel-Zuid verkeert het parkeerterrein (2500 plaatsen op termijn) en het toekomstige vastgoedcomplex met kantoren, diensten en woningen naast het station kant Frankrijkstraat, in de voorbereidende fase. Terzelfder tijd gaan de moderniseringswerken van de rest van het station door, onder andere de aanleg van een zone waar de handelszaken en de dienstenactiviteiten worden ondergebracht. Die zone bevindt zich in de ruimte tussen de grote dwarsgang en de overdekte straat (richting noord).

In verband met het noorden van de Brusselse agglomeratie worden de studies voor de aanleg van een tweede HST-terminal ter hoogte van het vormingsstation van Schaarbeek met een vertakking op twee niveaus naar Luik en Duitsland enerzijds en naar Antwerpen en Nederland anderzijds voortgezet.

NAAR HET OOSTEN

Op de oostelijke tak bereiden we actief de werken op de sectie Machelen – Leuven voor, die gemoderniseerd wordt en nu vier sporen krijgt. De middelste sporen, waarop 200 km/h kan worden gereden, zijn voor de HST's en de IC-treinen voor lange afstanden (IC B Eupen – Oostende), nu al met 111-rijtuigen en later met de tweespanningslocomotieven van de serie 13, die ook 200 km/h kunnen halen. De buitenste sporen zijn voor treinen van het regionale en plaatselijke verkeer, die er 160 km/h op kunnen rijden. De installaties van alle stopplaatsen zullen worden vernieuwd.

De werken op dit gedeelte van de lijn zullen reeds eind dit jaar aanvangen. In een eerste luik zal de zone van de brug in

Warneer een hogesnelheidslijn tussen de Kanaaltunnel en Londen wordt aangelegd, betekent dit dat Brussel-Londen in 1.59 u. kan afgelegd worden.

Deze zomer reden er dagelijks HST's van Brussel naar Bordeaux en tijdens het weekend tot in Quimper.

Diegem, waar lijn 36 over de autosnelweg loopt, aangepakt worden. Deze werken verlopen in verschillende fasen en zullen een hele tijd in beslag nemen. Het is immers uitgesloten om zowel het trein- als het autoverkeer op deze uitzonderlijk drukke plaats te onderbreken.

De boog waarover de treinen Leuven binnenrijden, zal worden aangepast, zodat de HST's het station tegen 160 km/h kunnen doorrijden. De voorbereidende werken starten overigens in de loop van deze maand. Even voorbij Leuven zal een nieuw lijnvak weglopen van lijn 36. Via de tunnel van Bierbeek, die nu af is, en waar ze onder de autoweg Brussel-Luik duikt, zal die lijn, die geschikt is voor verkeer tegen 300 km/h, langs de autoweg lopen tot in de buurt van Voroux-Ans. De IC B's zullen ook op dat lijnvak voor hoge snelheid tegen 200 km/h rijden. Tussen Brussel en Luik winnen ze op die manier bijna 11 minuten.

De werken aan dat lijnvak zijn begin september begonnen in een ingewikkelde zone van Borgworm met kunstwerken voor het autoverkeer en met daaraan een parkeerterrein verbonden.

In Ans en Luik zijn de werken al aan de gang sinds de lente van 1996. In Ans wordt

HOGESNELHEIDSLIJNEN IN BELGIE



het tracé van lijn 36 rechtgetrokken, zodat de treinen er sneller kunnen rijden en om in Voroux de verbindingsboog met de hogesnelheidslijn te kunnen aanleggen. Tussen de rechtgetrokken lijn 36 en de HSL wordt ook de werkbasis opgericht. In Luik zelf is gestart met de ruwbouw van het nieuwe seinhuis. Wanneer dit klaar is, kan



men de bouw van het nieuwe station Luik-Guillemins aanvangen. Dit station met een opmerkelijke architectuur zal zich een eind verder, richting Maas, bevinden en een gevoelige verbetering betekenen voor de exploitatie: rechte en bredere perrons, een verhoogde toegangssnelheid, die o.a. toelaat aan de HST's tegen 100 km/h op de hellingen te rijden, enz.

Het is de bedoeling om tegen 2002 de hogesnelheidsverbinding tussen Brussel en Luik in dienst te nemen.

Voorbij Luik wordt de aanleg van de tunnel van Soumagne verder bestudeerd. Die tunnel moet 6,5 km lang zijn. Gezien de slechte bodemkwaliteit zal uit de aanleg van een onderzoeksgang moeten blijken hoe dat kunstwerk het beste tot stand kan komen. Daarna zal de nieuwe lijn, voor verkeer tegen 220 km/h, een tracé volgen langs de autoweg naar Welkenraedt, waar ze iets voor het viaduct, ook «Hammersbrücke» genoemd, opnieuw op lijn 37 komt. Deze brug zal vernieuwd worden. Lijn 37 wordt eveneens gemoderniseerd tot juist voor de tunnel en de helling die voor het station van Aken liggen.

NAAR HET NOORDEN

Op de noordelijke tak zijn er werken aan de gang om de bovenleiding te vernieuwen en te moderniseren, zodat de treinen er 160 km/h kunnen halen, behalve ter hoogte van Vilvoorde en Mechelen, waarbij telkens wordt rekening gehouden met de specifieke plaatselijke configuratie. Daarom maken tussen augustus en december van dit jaar belangrijke herstel- en moderniseringswerken aan de sporen op lijn 25 tussen Kontich en Berchem het buitendienst stellen van dit gedeelte van deze lijn noodzakelijk. Het verkeer wordt omgeleid over lijn 27, die ongeveer parallel loopt.

In Antwerpen leggen we de laatste hand aan de studies waarmee we midden 1998 de werken kunnen beginnen aan de verbinding onder de stad en het huidige station Antwerpen-Centraal. Die verbinding begint in Antwerpen-Berchem (zie Het Spoor van april 1997).

Voorbij Antwerpen loopt het tracé dat gekozen is na vele lange studies en onderhandelingen met Nederland, naast de autoweg E19 Antwerpen-Breda tot aan de Nederlandse grens in Hoogstraten. Op Belgisch grondgebied is dat tracé langer dan wat België oorspronkelijk had voorgesteld. Toch is het in een aantal opzichten voordeliger, vooral voor onze Nederlandse burens. Daarom is overeengekomen dat Nederland een aanzienlijke financiële bijdrage levert voor de extra kosten van de aanleg van de sectie tussen Antwerpen en de grens. Voor de verbindingen ten oosten en ten noorden van Brussel wil onze maatschappij

vanaf 2005 de vruchten plukken van de investeringen in de hogesnelheidsverbindingen met Duitsland en Nederland.

MATERIEEL EN DIENSTEN

DE THALYS «PBKA»

We waren al gewoon geraakt aan Eurostar, HST Réseau en de Thalys «PBA», vooral voor de bediening van de lijn Parijs-Brussel-Amsterdam.

En hier komt de Thalys «PBKA» (Parijs-Brussel-Keulen-Amsterdam), de echte Europese HST. De PBKA-rijtuigen zien er aan de binnen- en de buitenkant nagenoeg hetzelfde uit als de «PBA's», maar in de locomotieven zitten heel wat nieuwigheden. Behalve de meer ovale voorkant, die het stel nog aëro dynamischer maakt, zijn de PBKA-stellen vierspannig, waardoor ze in Frankrijk, België, Duitsland en Nederland kunnen rijden. Ze kunnen dus op hoge snelheid onder vier verschillende spanningen rijden en rekening houden met vele verschillende seingevingssystemen, volgens het land, de hogesnelheidslijnen of de klassieke lijnen. Met die bedoeling zijn een hele serie uitrustingen van die locomotieven herbestudeerd, zodat ze in de treinen kunnen worden geïnstalleerd zonder de fameuze limiet van 17 ton per wielas te overschrijden. Die limiet is vereist voor verkeer tegen zeer hoge snelheid op speciale lijnen.

De Thalys «PBKA» wordt getest sinds de zomer van 1996. De tests gingen door tot in de lente van dit jaar in de verschillende landen waar de treinen zullen rijden. Sinds de dienstregeling van deze zomer werd een aantal stellen ter versterking ingezet op de verbinding Brussel-Parijs of ter vervanging van de HST Réseau. Vanaf 14 december 1997 zullen ze de rechtstreekse verbindingen tussen Parijs en Keulen via Brussel verzorgen en voordeel halen uit de tijdswinst door de ingebruikneming van de hogesnelheidslijn Brussel-Parijs. Het hart van het toekomstige Europese hogesnelheidsnet neemt hiermee steeds meer vorm aan.

WORDEN ER OOK VLAAMSE EN WAAELSE STEDEN BEDIEND?

Parallel met de nieuwe hogesnelheidsverbindingen tussen Brussel, Luik en Antwerpen, zouden andere steden en streken ook voordeel kunnen hebben bij een halte van de HST's die in verbinding staan met het Europese hogesnelheidsnet.

Voor Wallonië wordt er een verbinding tussen Namen en Parijs bestudeerd. Onderweg zouden er ook haltes zijn in Charleroi, La Louvière en Bergen. Daarna gaat het naar Parijs, eerst op lijn 78

Het publiek heeft de komst van de hoge snelheid erg enthousiast onthaald: bijna 50 000 reizigers per week voor de Thalys.

Voor de verbindingen ten oosten en ten noorden van Brussel wil de NMBS vanaf 2005 de vruchten plukken van de investeringen in de hogesnelheidsverbindingen met Duitsland en Nederland.



NMRST, COOSSENARTS

(Bergen – St.-Ghislain – Doornik) tot aan de verbinding van Antoing, en daar op de nieuwe lijn. De afstand Namen-Parijs zal in 2.16 uur afgelegd worden.

Voor Vlaanderen werd overeengekomen sommige stellen Parijs-Brussel vanuit Oostende te laten vertrekken. Zij zullen Brugge en Gent kunnen bedienen. In Brussel-Zuid zullen zij veranderen van richting en hun weg vervolgen over de hogesnelheidslijn richting Parijs. Zo zal men vanuit Gent na 2.05 uur in Parijs toekomen.

EUROSTAR

Ook hier zijn er veranderingen op til. De ontwikkeling van de Eurostardienst zou er sterk op vooruit moeten gaan met de aanleg van een hogesnelheidslijn tussen de Engelse uitgang van de Kanaaltunnel en het station St.-Pancras ten noorden van Londen.

Wanneer dit project uitgevoerd wordt, wordt die lijn aangelegd tussen 2002-2005. Brussel-Londen kan dan in 1 uur 59 minuten afgelegd worden, even snel als de huidige verbinding tussen Parijs en Brussel. Wat een vooruitzicht!

DE HST «INTERCONNEXION»

Die HST's, die over het HSL-omloopspoor ten oosten van Parijs rijden, bestaan eigenlijk al, want sinds de zomer van 1995 zijn er rechtstreekse HST-verbindingen tussen Brussel-Zuid en Nice, via Rijsel, Roissy, Lyon, Valence, Avignon, Marseille enz. Die HST's rijden niet door Parijs. Even voordien verlaten ze de nieuwe lijn Rijsel-Parijs voor een hogesnelheidslijn waarop de treinen 270 km/h kunnen halen en die in oostelijke richting rond Parijs leidt en onderweg

haltes heeft in Roissy en Euro-Disney – Marne-la-Vallée. Verder, iets ten oosten van Melun, sluit die lijn aan op de hogesnelheidsas Parijs – Lyon – Middellandse Zee.

Sinds 2 juni 1996 is dat park HST's uitgebreid, want bij de eerste HST Brussel-Nice zijn er nog twee andere verbindingen gekomen : een naar Montpellier en een naar Marseille. En vanaf de winter bedient de HST Lyon, Grenoble en Marseille, en wordt de verbinding naar Lyon op vrijdag en zaterdag verlengd tot in Nice. Van 21 december vorig jaar tot 19 april dit jaar verbindt een HST op zaterdag bovendien Brussel met Bourg-St.-Maurice, aan de voet van de skipistes van de Savoie.

Deze zomer komen daar nog andere bedieningen bij, deze keer naar het zuidwesten van Frankrijk. Het HSL-omloopspoor ten oosten van Parijs omvat een tak (deels tegen lage snelheid via een voorstadslijn) naar de lijn van de TGV Atlantique tot aan Tours en Le Mans. Zo kunnen er ook HST's naar Aquitaine en Noord- en Zuid-Bretagne rijden.

Zo reden er tijdens deze zomer HST's van Brussel naar Bordeaux (dagelijks) en naar Quimper (tijdens het weekend). Sinds de nieuwe winterdienstregeling (28 september) zijn er niet alleen snelle verbindingen naar Lyon, Grenoble, het Middellandse-Zeegebied (Nice, Marseille, Montpellier), maar eveneens naar Bordeaux. De bediening van de Alpen (Moutiers, Bourg-St.-Maurice) zal op haar beurt gebeuren op het einde van de week, van 20 december tot eind april 1998. Hiervoor zal gebruik gemaakt kunnen worden van de hogesnelheidslijn naar de Franse grens. □

De HST krijgt in ons land steeds meer concrete vorm, met vooruitzichten voor nieuwe, snelle, eenvoudige en comfortabele verplaatsingen naar de buurlanden. Ons land komt zo nog wijder open te staan voor Europa en dankzij zijn centrale ligging zal het ook in de toekomst zijn rol blijven vervullen als kruispunt van mensen en treinen.