

DE HST - TESTRITTEN

**De eerste dag van de testritten
op de eerste 15 km
van de Hogesnelheidslijn**

- 10 april 1996 -

Inleiding: de HST-testritten

De bouw van de nieuwe lijn

- De eerste fase: de burgerlijke bouwkunde: grond- en kunstwerken

- De tweede fase: de spooruitrusting

Het programma van metingen, tests en homologatie

Het in stand houden van de hogesnelheidslijn

De geschiedenis van de hoge snelheid in België

Voorstelling van de hogesnelheidslijn tussen de Franse grens en Brussel: de eerste lijn voor 300 km/u

Het eerste stuk: Franse grens - Antoing

Het rollend materieel

HST en STAR 21

Enkele belangrijke data van het HST-project

De HST-testritten

Woensdag 10 april 1996, de eerste dag van de testritten op de eerste 15 km van de Belgische Hogesnelheidslijn tussen de Franse grens en Antoing.

Die tests maken deel uit van de laatste fase van de HST-werken. Daarna kan de nieuwe lijn in dienst worden gesteld. Dit is gepland op 2 juni a.s.

Tijdens de testcampagne worden de verschillende aspecten van het treinverkeer aan hoge snelheid getest.

Eens die testen achter de rug, wordt er op 2 mei 1996 een homologatierit voorzien. Men gaat na of de nieuwe lijn geschikt is voor een snelheid van 300 km/u. Er wordt rekening gehouden met heel strenge veiligheids- en comfortcriteria.

Over minder dan twee maanden, vanaf 2 juni a.s., rijden de HST's aan 300 km/u over de nieuwe lijn. Ter hoogte van Antoing sluit de hogesnelheidslijn aan op de lijn 78 (Doornik - Bergen). De HST's rijden vervolgens via Bergen naar Brussel.

Er is een lange weg afgelegd sinds de eerste onderhandelingen over de keuze van het tracé in België. Een hele reeks werken, het ene al spectaculairder dan het andere, werden uitgevoerd om de perfecte omstandigheden voor de HST te scheppen. Dit eerste stuk van de nieuwe lijn betekent ook het begin van de hoge snelheid in België.

De bouw van de nieuwe lijn

De eerste fase: de burgerlijke bouwkunde: grond- en kunstwerken

De werken van burgerlijke bouwkunde zijn in augustus 1993 begonnen in Antoing. Voordien werd op het eerste stuk een reeks geotechnische proeven uitgevoerd. Op sommige plaatsen werd de bedding van de nieuwe lijn in ophoging aangelegd. Daarbij werd materiaal van de plaatselijke steengroeven gebruikt. Meestal ligt de nieuwe lijn echter in ingraving.

De bedding werd opgebouwd uit verschillende lagen die uit hoogwaardig materiaal zijn samengesteld. Dit materiaal werd zo goed mogelijk verdicht. Tijdens de uitvoering van die werken werden strenge normen gehanteerd om latere verzakkingen tegen te gaan en om een volstrekte stabiliteit van de bedding te bekomen. Er werd ook veel zorg besteed aan de afwatering van de bedding en de lozing van het water.

Op de eerste 15 km hogesnelheidslijn werden de grondwerken beëindigd en de bouw van een 18-tal kunstwerken afgewerkt tegen augustus 1995.

De tweede fase: de spooruitrusting

De werken voor het plaatsen van de spooruitrusting zijn begonnen in september 1995. Een eerste werk was het aanleggen van de HST-sporen. De techniek van de spooraanleg verschilt van de techniek die normaal gebruikt wordt. Er wordt gebruik gemaakt van gesofisticeerd materieel dat zich over verschillende kilometers uitstrekt. Dit vereist vanzelfsprekend een bekwaam en strikt beheer.

Het hoge tempo van het plaatsen van de uitrusting verklaart de bouw van werkbasisen die een echte link zijn tussen de werven en hun bevoorradingspunten.

De volgende werken zijn die voor het plaatsen van de bovenleiding en de seininrichting.

De werken voor de elektrificatie van de lijn kunnen onderverdeeld worden in verschillende fasen: de voorbereiding voor het plaatsen van de bovenleidingspalen, de effectieve plaatsing van die palen, het ontrollen van de bovenleidingsdraden en het regelen ervan, en ten slotte het onder spanning stellen op 25.000 volt wisselstroom. Ook het materieel voor het aanbrengen van de bovenleiding is enorm gespecialiseerd.

De seininrichting die door de HST gebruikt wordt, is heel specifiek. Tegen een snelheid van 300 km/u kan de treinbestuurder de klassieke, verlichte signalen langs de lijn niet meer in optimale omstandigheden zien.

Daarom heeft men voor een nieuw systeem gekozen dat op het volledige traject tussen Parijs en Brussel wordt gebruikt: TVM 430. Die transmissie Spoor-Locomotief maakt gebruik van heel wat informatica. De informatie wordt via de kabels, die in de sleuven langs de lijn liggen, overgebracht.

De informatie wordt doorgegeven via zenders die in de sporen geïnstalleerd zijn en ze worden opgevangen door de ontvangers die zich onder het treinstel bevinden. De bestuurder van de HST krijgt de informatie op één van de beeldschermen in zijn stuurpost. Hij wordt op die manier permanent op de hoogte gehouden over de verschillende parameters die samenhangen met de lijn: vrij spoor of eventuele snelheidsbeperkingen, enz.

Indien de bestuurder geen rekening houdt met de aangewezen snelheid, treedt een automatisch remsysteem in werking via de seininrichting. Die laat ook toe dat de treinbewegingen vanuit het seinhuis kunnen worden gevolgd.

Voor de HST worden de controles uitgevoerd vanuit een seinhuis in Brussel ("blok 12"). Dit seinhuis doet dienst als zenuwcentrum en controleert de volledige seinrichting van de lijn. Indien het voor de exploitatie nodig is, kan de controle gedecentraliseerd worden naar de "Tussenposten Seinrichting" (CAI). Die CAI's dienen als verbinding voor het doorgeven van informatie naar het centrale seinhuis en omgekeerd.

Op de hogesnelheidslijn wordt de seinrichting afgebakend in "kantons" van ongeveer 2.000 meter. In elk van die "kantons" gelden bepaalde beperkingen voor het treinverkeer, vooral op het vlak van de snelheid. De afbakening van die "kantons" gebeurt door middel van driehoekige, blauw-gele aanwijsborden langs de lijn.

De kabels en verbindingen voor de seinrichting werden in dezelfde periode aangebracht als de bovenleiding.

Terzelfdertijd werden nog andere afwerkingswerken uitgevoerd: het plaatsen van afsluitingen, het zetten van geluidswanden (incl. funderingen) en het aanbrengen van beplanting.

Nadien moet enkel nog de geschiktheid van de lijn getest worden door middel van een reeks metingen, tests en de uiteindelijke homologatie.



Het programma van metingen, tests en homologatie

Op 10 april 1996 begint het programma van metingen en tests en het moet beëindigd worden op 2 mei a.s. Op die dag moet de homologatierit worden uitgevoerd.

Tijdens die periode worden alle aspecten die verband houden met de combinatie "infrastructuur - rollend materieel" getest. Dit betekent dat alle elementen van het HST-verkeer op de nieuwe lijn worden gecontroleerd.

Dat programma mondt uit in de homologatie, die aangeeft dat de nieuw gebouwde lijn in alle comfort en veiligheid tegen 300 km/u kan worden bereden.

Tijdens de bouw van de lijn en sinds de onderspanningstelling werden uitvoerige controles uitgevoerd.

Er werd reeds een reeks metingen en tests uitgevoerd om bijvoorbeeld de geometrie van het spoor en de bovenleiding te testen of om de goede werking van de seininrichting en de telecommunicatie na te gaan.

De ploegen specialisten op het terrein hebben eveneens ultrasoon-controles uitgevoerd op de rails om eventuele inwendige fouten vast te stellen. Om afdoende resultaten te bekomen worden vanaf nu testritten uitgevoerd met een HST die speciaal uitgerust is met een groot aantal meetapparaten. Er zijn in totaal 25 ritten die verdeeld zijn over de twee sporen en over 8 testdagen. Na elke rit worden de resultaten geëvalueerd. Op basis daarvan voert men de nodige aanpassingen door alvorens over te gaan tot de volgende rit tegen een hogere snelheid.

Elk spoor wordt ten minste één keer met vijf verschillende snelheden bereden.

De laagste snelheid is 160 km/u, vervolgens gaat men over tot 220 km/u, 270 km/u, 300 km/u en ten slotte 330 km/u. Dit is de maximale snelheid, die overeenkomt met de exploitatiesnelheid (300 km/u), vermeerderd met 10 %.

De spoortoestellen die de nieuwe lijn verbinden met de lijn 78 (Doomik - Bergen) worden getest met een maximale snelheid van 185 km/u op het afwijkend spoor.

De tests met het opdrijven van de snelheid eindigen met een homologatierit, die tegen een snelheid van 330 km/u wordt uitgevoerd. Tijdens die rit worden de volgende aspecten gecontroleerd:

- de wisselwerking tussen het spoor en het treinstel door het meten van de versnellingen van de kast en de draaistellen van het treinstel;
- het gedrag van de bovenleiding wordt bekeken vanuit een koepel die in het stel geïnstalleerd wordt. Het gedrag wordt zorgvuldig gefilmd;
- de transmissie spoor-locomotief, de grondslag van de TVM 430-seininrichting;
- de grond-treinverbinding.

De NMBS maakt van die tests met een verhoging van de snelheid gebruik om andere controlemetingen uit te voeren.

Specialisten voeren ook metingen uit van geluid en trillingen op verschillende plaatsen van de HSL. Er worden eveneens metingen verricht om het gedrag van de dwarsliggers en hun bevestigingen na te gaan. Daarnaast worden ook de drukgolven aan de in- en uitgang van de twee voornaamste kunstwerken gemeten: de overdekte sleuf van Bruyelle en het viaduct van Antoing.

Het programma van metingen en tests wordt tegelijkertijd in Frankrijk en België afgewerkt, omdat het traject dat op 2 juni a.s. in gebruik wordt genomen het Franse en Belgische net verbindt.



De testzone is uiteraard gereserveerd voor de specialisten en daarom werden speciale veiligheidsvoorschriften vastgelegd. Alle personen die betrokken zijn bij de campagne moeten in het bezit zijn van een specifieke badge.

Tijdens de periode dat de testritten op de lijn worden uitgevoerd, wordt de omgeving van de bruggen en de kunstwerken ontruimd. Om te vermijden dat er te veel nieuwsgierigen zouden komen opdagen in de zone van de tests, hebben we via een informatiefolder aan de omwonenden gevraagd om zich niet in die zone te begeven.

Het in stand houden van de hogesnelheidslijn

De bouw van een nieuwe lijn is een belangrijk evenement voor ons land. Alhoewel de lijn zorgvuldig aangelegd wordt, moet ze toch onderhouden worden om een optimaal comfort en een maximale veiligheid te garanderen.

Om deze taak goed te kunnen uitvoeren, heeft de NMBS een speciale eenheid opgericht, "Arrondissement HSL" genoemd.

Die dienst is verantwoordelijk voor de onderhoudswerken aan het spoor, de bovenleiding, de elektrische voeding, de seininrichting en de telecommunicatie en voert tevens de controle uit van de kunstwerken op de nieuwe lijn.

Ongeveer 140 personen zullen dagelijks in de weer zijn om het onderhoud van de volledige infrastructuur uit te voeren. Daarvan zorgen 54 personen voor het in goede staat houden van de nieuwe lijn tussen de Franse grens en Lembeek.

Het in stand houden van de infrastructuur omvat vier belangrijke functies :

- de permanente controle van de installaties;
- de tussenkomst in geval van storingen;
- het onderhoud;
- de toekomstige vernieuwingen op lange termijn: over meer dan 20 jaar.

De controle van de installaties moet eventuele fouten aan het licht brengen, die een snelle tussenkomst vereisen. Ze helpt eveneens om een planning op lange termijn van de interventies aan de verschillende delen van de infrastructuur op te stellen.

De schouwingen worden op verschillende manieren uitgevoerd. Ze kunnen te voet gebeuren, in de stuurposten van de commerciële treinen, in speciale controlerijtuigen of aan boord van een HST-rijtuig dat met meetapparatuur uitgerust is en ingeschakeld wordt in een commercieel stel.

De schouwingen te voet zijn heel belangrijk omdat eventuele beschadigingen onmiddellijk kunnen worden vastgesteld, en dit zowel aan de rails, de bovenleiding of de omgeving van de sporen.

Er wordt daarbij veel belang gehecht aan de spoortoestellen en hun onmiddellijke omgeving.

Om de twee weken spoort een HST-stel met een meetrijtuig over de lijn. Dit rijtuig controleert de verticale en horizontale versnellingen van de draaistellen en van de kasten om na te gaan of de veiligheids- en comfortparameters nog altijd overeenstemmen met de voorgeschreven normen.

Het arrondissement HSL zal uitgerust zijn met performant informaticamaterieel om de belangrijkste gegevens over de lijn op te slaan: bouwparameters, gebruikte materialen, resultaten van de uitgevoerde controles, alsook de evolutie van deze parameters en de resultaten van de tussenkomsten.

De visuele controles van de uitrusting, sommige metingen en dringende tussenkomsten worden overdag uitgevoerd in periodes dat er geen HST's rijden. Meer belangrijke onderhoudswerken worden 's nachts uitgevoerd, als het treinverkeer onderbroken is. Voordat de lijn terug in commerciële dienst wordt genomen, inspecteert een controletrein dagelijks de twee sporen van de lijn.

De combinatie van de geplaatste materialen, de hoogtechnologische uitrusting en het personeel dat speciaal voor zijn taken opgeleid wordt, creëert de basis voor een doeltreffend onderhoud van het eerste gedeelte van de hogesnelheidslijn.

De geschiedenis van de hoge snelheid in België

Aan de HST gaat natuurlijk heel wat intens onderzoek vooraf. De HST koppelt de hoge snelheid aan de klassieke voordelen van het spoorverkeer: een grote vervoercapaciteit, zuinig op het gebied van ruimte en energie, weinig vervuiling en een zeer grote veiligheid. De HST kan zijn maximaal rendement alleen bereiken op speciaal gebouwde hogesnelheidslijnen. Toch is hij, zoals een klassieke trein, geschikt om op de bestaande spoorweglijnen te rijden, bijvoorbeeld in de omgeving van de grote agglomeraties. Alle studies komen tot hetzelfde resultaat: de komende jaren zal de mobiliteit in Europa toenemen. De HST is geschikt om een gedeelte van die groeiende mobiliteit op te vangen. Het is in feite de ideale oplossing voor snelle verbindingen met een grote capaciteit over afstanden tot 1.000 km.

Om die redenen heeft de HST reeds enkele jaren de interesse opgewekt van de beleidsverantwoordelijken op het gebied van de verkeersinfrastructuur.

In België zijn uitvoerige studies en lange discussies voorafgegaan aan het HST-project. Ze zijn beëindigd in de periode 1990-1991. Toen hebben de overheden de keuze bepaald van de verbindingen in ons land: van de Franse grens tot Brussel, en verder naar Duitsland via Luik en naar Nederland via Antwerpen.

De NMBS is dan begonnen met de studies voor de aanleg van de nieuwe lijnen en voor de aanpassing van de bestaande lijnen. De nieuwe lijnen worden gebouwd buiten de agglomeraties. In de buurt van de steden daarentegen was de aangewezen oplossing een aanpassing van de klassieke lijnen. Tegelijkertijd werden ook de verschillende administratieve procedures, die in de wetgeving voorzien zijn, doorlopen. Die procedures houden verband met de ruimtelijke ordening en met het milieu.

In die context kunnen we het openbaar onderzoek zien, met informatie- en overlegvergaderingen.

Al die stappen zijn begonnen op de westtak, die de Franse grens met Brussel verbindt. Die lijn strekt zich uit over 88 km, waarvan 71 km nieuwe hogesnelheidslijn (tot Tubeke - Lembeek) en 17 km aangepaste lijn tot Brussel-Zuid. De bouwvergunningen zijn niet overal op hetzelfde moment afgeleverd. Daarom werd de indienststelling van de nieuwe lijn van 71 km in twee fasen gepland. Eerst de 15 km tussen de Franse grens en de aansluiting met de Waalse as in Antoing, die op 2 juni in gebruik moeten komen. Vervolgens het stuk Antoing - Lembeek, dat in 1998 in gebruik komt.

De eerste testritten worden dus georganiseerd op die eerste 15 km.

Voorstelling van de hogesnelheidslijn tussen de Franse grens en Brussel: de eerste lijn voor 300 km/u

De nieuwe hogesnelheidslijn tussen de Franse grens en Brussel is geschikt voor 300 km/u.

De lijn bestaat uit twee sporen. Ze liggen op een bedding die uit verschillende lagen materiaal bestaat. Het materiaal wordt zorgvuldig geselecteerd en zo goed mogelijk verdicht. De toleranties zijn heel gering en de tussenafstand van de sporen bedraagt 3,00 m.

De sporen bestaan uit langgelaste rails. Ze worden op betonnen dwarsliggers bevestigd met elastische onderleggers.

Onder de dwarsliggers ligt een laag ballast van ten minste 35 cm.

De laag is dikker dan bij een klassieke spoorlijn omdat ze een grotere soepelheid moet hebben. Dit zorgt voor een optimaal comfort.

De nieuwe lijn wordt geëlektrificeerd op 25.000 volt wisselstroom. De ervaring heeft uitgewezen dat dit de optimale oplossing is voor een hogesnelheidslijn, zowel op het vlak van de verbruikte energie als op het gebied van de uitrusting voor de stroomvoorziening.

Een hogesnelheidslijn heeft een breedte van ongeveer 14 m nodig. Daarbij komt zo nodig de plaats voor de taluds, voor de afvoer van het water en voor de geluidsmaatregelen zoals geluidswanden en aarden wallen.

Er zijn heel wat kunstwerken op de hogesnelheidslijn tussen de Franse grens en Brussel. Hun aantal is natuurlijk gebonden aan de kenmerken van het traject. Een hogesnelheidslijn is rechtlijniger en horizontaler dan een traject van een weg. Toch kan een HST, in vergelijking met andere treinen, een tamelijk hoge hellingsgraad aan (tot 2,5 %). De straal van de bochten, die natuurlijk samenhangt met de te bereiken snelheid, bedraagt minimum 5.980 m.

De lijn is vanzelfsprekend volledig omheind en bevat geen enkele overweg.

Ook al wordt het stuk tussen de Franse grens en Antoing binnenkort in dienst genomen, toch duren de werken aan de nieuwe lijn en de aanpassing van de bestaande lijn tussen de Franse grens en Brussel nog tot in het begin van het jaar 1998.

Op dat moment zal de rittijd tussen Brussel en Parijs verminderen van 2u03 tot 1u25.

De Thalys zal het traject tussen Parijs en Amsterdam afleggen in 4u10 (in plaats van 4u55). Die rittijdvermindering is mogelijk dank zij de voltooiing van de lijn tussen Brussel en Parijs.

Het eerste stuk: Franse grens - Antoing

Dit eerste stuk van de nieuwe lijn zal in dienst genomen worden op 2 juni a.s.

Het is bijna 15 km lang en begint aan de Franse grens (het Belgische dorp Esplechin) en eindigt met de aansluiting met de Waalse as in Antoing.

De werken van burgerlijke bouwkunde zijn er begonnen in augustus 1993.

De grondwerken en de bouw van 18 kunstwerken hebben bijna 3 jaar geduurd.

De belangrijkste werken waren de bouw van de overdekte sleuf in het dorp Bruyelle en de bouw van het viaduct over de Schelde in Antoing.

De spoorwegwerken zijn in september 1995 begonnen en zijn in het begin van de maand april 1996 beëindigd.

Al het spoorwegmateriaal is per trein aangevoerd via de voorlopige basis van Saint-Druon in Antoing.

Die basis is de eigenlijke motor voor alle handelingen voor de uitrusting van de lijn en dient als verbinding tussen de werf voor de aanleg van de lijn en de bevoorradingspunten.

Op het einde van de testcampagne moeten de eerste 15 km worden gehomologeerd. Vanaf 2 juni 1996 rijden de HST's in commerciële dienst over dit stuk nieuwe lijn. Op die manier komt een rechtstreekse verbinding tot stand tussen Brussel en Parijs.

Enkele kilometers ten zuiden van Rijsel, te Frétil, ligt een wisselcomplex in driehoek-vorm.

Dit complex laat rechtstreekse verbindingen toe tussen Parijs en Rijsel, Parijs en Brussel en Brussel en Rijsel. Vanaf 2 juni moeten de Thalys en de driestromige TGV Réseau niet langer via Rijsel.

In Frétil gebruiken ze de "basis"-tak van de driehoek, die kan bereden worden tegen 300 km/u. Vanaf daar rijden ze rechtstreeks naar de Belgische grens op een nieuwe lijn van ongeveer 6 km. Nadat ze het Belgische grondgebied binnenrijden, rijden ze over de eerste 15 km van de Belgische lijn en sluiten aan op de klassieke lijn 78 (Doomik - Bergen) ter hoogte van Antoing. Ze rijden vervolgens naar Bergen en vanaf daar gebruiken ze de lijn 96 naar Brussel. De rittijd tussen Brussel-Zuid en Paris-Nord vermindert op die manier van 2u15 naar 2u03.

Het rollend materieel

Dagelijks verzorgen de Thalys- en TGV Réseau-stellen 13 verbindingen tussen Parijs en Brussel. Voorbij Brussel rijden 4 treinen verder naar Antwerpen (Berchem) en Amsterdam. Ze vervangen alle klassieke rechtstreekse treinen tussen Parijs en Amsterdam. Een andere trein rijdt verder vanaf Brussel naar Antwerpen-Centraal. Bovendien zijn er ook twee HST's uit Parijs die doorrijden naar Luik-Guillemins, met een stop in Brussel-Zuid. Twee HST's hebben eveneens een halte in Bergen.

De hogesnelheidstreinen die de Thalys-verbindingen verzekeren, kunnen verdeeld worden in drie verschillende types. Ze hebben allemaal dezelfde samenstelling (8 rijtuigen en twee motorrijtuigen) en bieden plaats aan 377 reizigers. Van elk type kunnen twee stellen worden gekoppeld, zodat ze over 754 plaatsen beschikken. De maximale snelheid in commerciële dienst bedraagt 300 km/u.

1. De TGV Réseau

Die blauw-grijze hogesnelheidstrein rijdt reeds meer dan een jaar tussen Parijs en Brussel. Hij verzorgt eveneens de verbindingen van Parijs naar Luik en Antwerpen-Centraal.

2. De Thalys type PBA

Er zijn tien stellen van dit type besteld. De eerste stellen worden ingezet tussen Brussel en Parijs sinds januari van dit jaar, afwisselend met de TGV Réseau. Die HST's kunnen zowel over het Franse, het Belgische als het Nederlandse net rijden. Ze worden ingezet vanaf 2 juni a.s. op de verbinding Parijs - Brussel - Amsterdam.

Omdat ze voorbij België over het Nederlandse net moeten kunnen rijden, werden enkele technische aanpassingen doorgevoerd. Ze zijn aangepast aan het seinrichtingssysteem in Nederland en beschikken over speciale pantografen en een internationale grond-treinverbinding.

De PBA en de TGV Réseau zijn identiek wat het design betreft. Alleen de bordeaux-grijze kleurencombinatie en de binneninrichting van de PBA onderscheidt hem van de TGV Réseau.

3. De Thalys type PBKA

Er zijn 17 Thalys-stellen type PBKA besteld (PBKA staat voor Parijs - Brussel - Keulen - Amsterdam). Daarvan zullen er 7 eigendom zijn van de NMBS. De eerste PBKA-stellen worden geleverd in 1997. Dit vierstromige materieel zal hoofdzakelijk gebruikt worden voor de verbindingen naar Duitsland.

De PBKA behoudt de kleurencombinatie van de PBA, maar zijn neus is slanker, aerodynamischer en lijkt meer op die van de Franse TGV Duplex.

HST en STAR 21

De investeringen die door de NMBS gepland zijn, gaan niet allemaal naar de HST. Integendeel, de NMBS strijdt op twee fronten: de HST en STAR 21. Op die wijze beantwoordt ze aan de wensen van alle categorieën reizigers.

Het plan STAR 21 (Spoor Toekomst/Avenir du Rail - 21e eeuw) leidt de NMBS naar de volgende eeuw door een grondige modernisering van het binnenlandse net.

Het plan STAR 21 heeft belangrijke doelstellingen:

- de verhoging van de snelheid van de klassieke treinen op de drukste lijnen;
- het verhogen van de capaciteit door het leggen van extra sporen op sommige lijnen naar Brussel. Dit heeft als doel de intercity-verbindingen intenser te maken en de verbinding met de rand te verbeteren;
- de verhoging van het comfort en de kwaliteit van de dienst dank zij de investeringen in de aankoop van nieuw rollend materieel. Het doel is eenvoudig: meer comfort en betere prestaties leveren;
- de verbetering van het onthaal door modernisering van de stations en hun omgeving.

Enkele voorbeelden van verwezenlijkingen:

- Elektrificatie van lijnen (beëindigd of in uitvoering): Deinze - De Panne, Doornik - Rijsel, Marloie - Angleur, Rivage - Gouvvy.
- Modernisering van de stations, zowel in het noorden als het zuiden van het land: een nieuw Travel Centre in Brussel-Zuid en Luik-Guillemins, vernieuwingswerken in Aalst, Andenne, Schaarbeek, Verviers, renovatie van het station van Leuven, ...
- Aankoop en modernisering van treinen: 163 I11-rijtuigen met een hoog kwaliteitsniveau, 120 driedelige motorstellen MS 96, 60 snelle en krachtige locomotieven type 13.

Enkele belangrijke data van het HST-project

1989	Het uitvoeren van de milieu-effectrapporten (MER)
1990	De eerste regeerakkoorden over de inplanting van de hogesnelheidslijnen op ons grondgebied
1991	De keuze van het Belgische tracé
1992	Start van de werken in Brussel-Zuid
1993	Start van de HST-werken aan vier belangrijke kunstwerken: de viaducten van Antoing en Arbre en de tunnels van Halle en Bierbeek
1994	Begin van de omvangrijke grondwerken tussen de Franse grens en Antoing en tussen Aat en Tubeke
14 november 1994	Begin van de commerciële Eurostar-dienst tussen Brussel en Londen via de Kanaaltunnel
1995	Start van de werken tussen Antoing en Aat
10 april - 1 mei 1996	Testritten op de eerste 15 km van het Belgische tracé
2 mei 1996	Homologatierit
2 juni 1996	Start van de commerciële dienst op de eerste 15 km van de nieuwe lijn tussen de Franse grens en Antoing
1998	Start van de commerciële dienst op de westtak van het Belgische hogesnelheidsnet