

## Noodzakelijke werkzaamheden brengen treinvertragingen mee

Elke dag rijden er ongeveer 55 000 klanten in de treinen tussen Leuven en Brussel. Die stappen op in Leuven en omgeving of komen vanuit de richtingen Hasselt, Luik, Verviers, Duitse grens, kortom Oost-België. Een groot aantal van de treinen op het baanvak tussen Leuven en Brussel rijdt achteraf verder naar Gent en de kust. Het aantal reizigers dat dagelijks in beide richtingen samen vanuit de richting Gent naar Brussel spooft, ligt rond de zestigduizend.

Wanneer bijna honderdduizend klanten elke dag opnieuw te maken krijgt met redelijk grote vertragingen tijdens hun treinreizen, dan is het nodig om hierbij omstandig uit te leggen waarom dit het geval is, waarom dit niet kan of kon worden vermeden en wat de spoorwegen ondernemen om de hinder zoveel mogelijk te beperken.

### Werken aan de toekomst

De spoorwegen staan voor een ambitieuze uitdaging: in de komende jaren moet het spoorwegnet verder worden klaargestoomd voor het voornamelijk binnenlandse treinverkeer van de volgende eeuw. De trein moet immers een belangrijke bijdrage blijven leveren in het globale vervoersaanbod en zelfs aan belang winnen opdat de mobiliteit niet in het gedrang zou komen. De krachtlijnen werden al meer dan tien jaren geleden vastgelegd in het STAR 21-plan, het lange termijnplan van de Belgische spoorwegen.

Daarnaast heeft de NMBS de opdracht gekregen om een net van hogesnelheidslijnen uit te bouwen in België. De eerste realisaties hiervan zijn reeds in gebruik en eind dit jaar komt de eerste Belgische hogesnelheidslijn, tussen de Franse grens en Brussel, in gebruik. Hierdoor komen de Franse en Britse hoofdsteden op een reistijd van respectievelijk 1.25 uur en 2.40 uur van Brussel of de Europese hoofdstad te liggen.

De toekomst van de Belgische spoorwegen ligt niet in één van de twee soorten treinverkeer, maar in beide: het binnenlandse én het hogesnelheidsverkeer.

Voor de spoorlijnen tussen Brussel en de Duitse grens zijn er grote plannen voor de komende jaren. Tussen Brussel en Leuven wordt de lijn uitgebreid tot vier sporen, dit opent belangrijke perspectieven voor de ontwikkeling van een Brussels voorstadsnet met frequente bediening. Verder moet de bestaande lijn naar het oosten worden gemoderniseerd om een betere spoorwaliteit te kunnen bieden in de vorm van een groter rijcomfort, hogere snelheden, ...

Ondertussen wordt gestart met de aanleg van de hogesnelheidslijn tussen de tunnel onder de autosnelweg in Bierbeek en de Duitse grens via Luik.

De reistijden van de snelste binnenlandse treinen tussen Luik en Brussel zullen op termijn slinken van 58 minuten tot 45 minuten (halte in Leuven inbegrepen).

Sinds september '96 zijn de werken op de lijnen 36 (Brussel-Leuven-Luik) en 37 (Luik-Duitse grens) in een stroomversnelling gekomen. Het investeringsplan 1996-2005 voorziet in de noodzakelijke middelen om ook de bestaande infrastructuur te moderniseren en te verbeteren of aan te passen aan de nieuwe noden of comforteisen. Ondertussen zijn ook de eerste bouwtoelatingen voor de oosttak van de HSL afgeleverd, zodat moet werk worden gemaakt van de voorbereidende werken op de bestaande lijn die moeten klaar zijn voor met de aanleg van de eigenlijke HSL kan worden gestart.

We kunnen niet vermijden dat een aantal werkzaamheden samenvallen. Ze allemaal achter elkaar plannen zou de werken maar ook de realisatie onaanvaardbaar lang in de tijd opschuiven. Nu de middelen voorhanden zijn om het net op te waarderen, zou uitstel onverstandig zijn. Voor het jaar 1997 zijn ongeveer 600 miljoen investeringen gepland voor de modernisering van de lijn Brussel-Luik, aangevuld met middelen uit het HST-project die het klassieke net bevoordelen (bijna 700 miljoen). Volgend jaar is een gelijkaardige enveloppe voorzien.

Op dit ogenblik zijn er vijf werven aan de gang die samenvallen in de tijd: spoorvernieuwingswerken tussen Leuven en Landen, verbeteringswerken in en rond het station Borgworm, het rechte trekken van een bocht in het tracé tussen Fexhe en Ans, de bouw van een aansluiting tussen de E25 en de E40 onder de sporen in Angleur en spoorwerken en de versterking van een steunmuur in Verviers.

Eerder uitgevoerde werken hadden ook al een nadelige invloed op de stiptheid van de treinen, zoals de vernieuwingswerken van een spoorwegbrug in Chaudfontaine. In de komende maanden gaan nog andere werven van start, waarvan de meest omvangrijke de werkzaamheden aan de Hammersbrücke (vernieuwing van het viaduct tussen Welkenraedt en Aachen) zijn en later de aanleg van vier sporen tussen Schaarbeek en Leuven.

## Niet te vermijden vertragingen

Het tegelijkertijd uitvoeren van verschillende werkzaamheden heeft, ondanks systematisch overleg tussen de verschillende diensten van de NMBS, tot gevolg dat de ingebouwde reserve in de dienstregeling niet volstaat om de plaatselijke snelheidsbeperkingen te neutraliseren.

De dienstregeling houdt inderdaad rekening met gewone onderhoudswerken op het net. Een "buffertijd" laat toe om de haltes in de stations zo nodig met een minuutje te verkorten of te verlengen. Op de volledige lijn Brussel-Luik is hiervoor twee minuten in de dienstregeling verwerkt. Ook de rittijd van de verschillende treinen laat een speling van enkele minuten toe.

De werkzaamheden die momenteel aan de gang zijn, noodzaken onder meer het plaatselijk buiten dienst stellen van één van beide sporen en het afremmen van de voorbijrijdende treinen. In totaal loopt de veroorzaakte vertraging op tot een tiental minuten tussen Brussel en Luik en vijf minuten tussen Luik en Aken.

Het is daarom begrijpelijk dat de normale dienstregeling van de treinen wordt verstoord en de vertraging voor sommige treinen groot wordt. Tragere L-treinen houden bijvoorbeeld achterliggende snelle IC-treinen op. De bewuste spoorverbinding is bovendien een zeer druk bereden verbinding, die zelfs op het maximum van haar capaciteit zit. Tijdens de ochtendpiek, tussen 7 en 9 uur, rijden er niet minder dan 24 treinen richting Brussel. Over de hele dag gespreid "verwerkt" de lijn Brussel-Luik 84 reizigerstreinen in elk van beide richtingen plus nog een tiental goederentreinen tijdens de daluren. Ter hoogte van Zaventem takt de lijn naar de luchthaven af. Ook deze lijn is druk bereden met 54 treinen in elk van beide richtingen. Die treinen voegen zich op het baanvak tussen Zaventem en Brussel tussen de andere treinen op de lijn.

De afgelopen maanden heeft de stiptheid op de lijn een neerwaartse trend gekend. Tussen januari en augustus '96 reden nog 92,6 % van de treinen op tijd (d.i. aankomst in Brussel met minder dan vijf minuten vertraging). Tussen september (aankomst van de werken) en december '96 is dit gemiddelde gedaald tot ongeveer 80 %.

De stiptheid van de treinen wordt op sommige ogenblikken nog bijkomend negatief beïnvloed door externe oorzaken. Incidenten op bijvoorbeeld overwegen kunnen het treinverkeer grondig verstoren. Maar ook de aannemers die aan het werk zijn op of langs de lijn hebben soms problemen om tijdig hun werkzaamheden te beëindigen, wat soms hinder met zich meebrengt voor de eerste trein 's ochtends.

## Kleine aanpassing in de dienstregeling

De dienstregeling vormt een complex geheel. Ze is opgevat in functie van de gewenste aankomsttijd, vlotte overstapmogelijkheden, maar ze moet ook rekening houden met de exploitatiemogelijkheden zoals de maximumsnelheid van de spoorlijn, kruisingsmogelijkheden, lijncapaciteit, ...

Op korte termijn blijven de ingrepen in de dienstregeling specifiek voor de lijn Brussel-Leuven-Luik-Duitse grens daarom beperkt. Op 26 januari 1997 wordt de vertrektijd van enkele treinen van de verbinding Eupen-Welkenraedt lichtjes aangepast. Het gaat over IC-treinen die rijden tussen Eupen en Oostende die drie minuten vroeger vertrekken vanuit Eupen. Ook twee piekurtreinen vertrekken twee minuten vroeger (een gedetailleerd overzicht is bijgevoegd).

Bedoeling van die maatregel is dat de treinen tijdig in Luik toekomen en van daaruit zonder bijkomende vertraging kunnen vertrekken.

Het project van de dienstregeling die midden '98 van start gaat, heeft een groot aantal wijzigingen in petto met het oog op een optimaal afstemmen van het aanbod op de vraag. Bij die gelegenheid zal worden rekening gehouden met de vertragingen op de lijn 36 en 37 die dan aan de gang zullen zijn. er wordt vooropgesteld dat de rittijd tussen Leuven en Brussel wordt verlengd met 5 minuten, 2 minuten tussen Leuven en Luik en nog eens twee tussen Luik en de grens.

## Informatiecampagne

Vertragingen verdwijnen er niet door, maar ze worden wel beter begrepen als de klant de oorzaak van de hinder kent. Eerdere reizigersonderzoeken hebben steeds opnieuw het belang van de informatie onderstreept. Daarom worden een aantal initiatieven genomen om de werken en de gevolgen, maar ook de toekomstige verbeteringen voor de klant uit te leggen.

Sinds enkele maanden hangen affiches in de stations van de spoorlijnen waar de gevolgen voelbaar zijn. Daarop staat te lezen wat de oorzaak van de hinder is. Maandag 27 januari worden ongeveer honderdvijftigduizend folders uitgedeeld aan de klanten die met de vertragingen te maken hebben. De folders worden ook nadien ter beschikking gehouden in de stations.

De veranderingen in de dienstregeling vanaf 27 januari zijn van belang voor de reizigers die van verder dan Luik komen. Lokaal wordt de aandacht getrokken op de wijzigingen. Natuurlijk is er in de betrokken stations al langer informatie voorhanden.

## Overzicht van de werkzaamheden in uitvoering

- Tussen Leuven en Landen worden over een afstand van ongeveer 30 km de dwarsliggers vervangen. De werken gingen in november 1996 van start en duren nog tot in de loop van april '97. Het treinverkeer ondervindt hierdoor een vertraging van 2 tot 4 minuten.
- Sinds augustus '96 wordt er ook gewerkt in Borgworm. Er wordt een nieuw perronspoor aangelegd en de onderdoorgang wordt vernieuwd en verlengd. Verder wordt aan weerszijden van het station het tracé van de sporen verbeterd en wissels vervangen, wat zal resulteren in een groter rijcomfort en hogere snelheden. Het einde van de werkzaamheden is gepland in april '97. Zolang zullen de doorgaande treinen er vertragen, wat zorgt voor een vertraging van een tweetal minuten.
- De lijn Brussel-Luik wordt tussen Fexhe en Ans rechtgetrokken om de snelheid te verhogen. De werken zijn sinds juni '96 aan de gang en zullen duren tot in de loop van 1998. De vertraging voor de treinen schommelt in die periode tussen twee en vijf minuten.  
Ter hoogte van Fexhe komt achteraf een aansluiting op de HSL en in het nabijgelegen Voroux komt de werfbasis voor de HSL.
- In Angleur wordt voor rekening van het Waalse Ministerie van Transport gewerkt aan de aansluiting van de autosnelwegen E40 - E25 (autoroute des Ardennes) onder de sporen van de lijnen naar Verviers en Rivage-Marloie. Er wordt van de werken gebruik gemaakt om ook de sporen te vernieuwen, zodat het treinverkeer er de eerste twintig jaar niet opnieuw wordt gehinderd.  
De werkzaamheden duren tot in 1998. Tijdens de duur van de werken wordt een snelheidsbeperking opgelegd en hebben de treinen een vertraging van een tweetal minuten.
- Tussen Verviers-Centraal en Verviers-Oost zijn een aantal werkzaamheden bezig. De sporen worden vernieuwd, de wissels vernieuwd en een steunmuur wordt hersteld. De werken duren zeker nog tot eind februari. Ook hier lopen de treinen 2 à 3 minuten vertraging op.