

11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30  
31  
32  
33  
34  
35  
36  
37  
38  
39  
40  
41  
42  
43  
44  
45  
46  
47  
48  
49  
50  
51  
52  
53  
54  
55  
56  
57  
58  
59  
60  
61  
62  
63  
64  
65  
66  
67  
68  
69  
70  
71  
72  
73  
74  
75  
76  
77  
78  
79  
80  
81  
82  
83  
84  
85  
86  
87  
88  
89  
90  
91  
92  
93  
94  
95  
96  
97  
98  
99  
100  
101  
102  
103  
104  
105  
106  
107  
108  
109  
110  
111  
112  
113  
114  
115  
116  
117  
118  
119  
120  
121  
122  
123  
124  
125  
126  
127  
128  
129  
130  
131  
132  
133  
134  
135  
136  
137  
138  
139  
140  
141  
142  
143  
144  
145  
146  
147  
148  
149  
150  
151  
152  
153  
154  
155  
156  
157  
158  
159  
160  
161  
162  
163  
164  
165  
166  
167  
168  
169  
170  
171  
172  
173  
174  
175  
176  
177  
178  
179  
180  
181  
182  
183  
184  
185  
186  
187  
188  
189  
190  
191  
192  
193  
194  
195  
196  
197  
198  
199  
200  
201  
202  
203  
204  
205  
206  
207  
208  
209  
210  
211  
212  
213  
214  
215  
216  
217  
218  
219  
220  
221  
222  
223  
224  
225  
226  
227  
228  
229  
230  
231  
232  
233  
234  
235  
236  
237  
238  
239  
240  
241  
242  
243  
244  
245  
246  
247  
248  
249  
250  
251  
252  
253  
254  
255  
256  
257  
258  
259  
260  
261  
262  
263  
264  
265  
266  
267  
268  
269  
270  
271  
272  
273  
274  
275  
276  
277  
278  
279  
280  
281  
282  
283  
284  
285  
286  
287  
288  
289  
290  
291  
292  
293  
294  
295  
296  
297  
298  
299  
300  
301  
302  
303  
304  
305  
306  
307  
308  
309  
310  
311  
312  
313  
314  
315  
316  
317  
318  
319  
320  
321  
322  
323  
324  
325  
326  
327  
328  
329  
330  
331  
332  
333  
334  
335  
336  
337  
338  
339  
340  
341  
342  
343  
344  
345  
346  
347  
348  
349  
350  
351  
352  
353  
354  
355  
356  
357  
358  
359  
360  
361  
362  
363  
364  
365  
366  
367  
368  
369  
370  
371  
372  
373  
374  
375  
376  
377  
378  
379  
380  
381  
382  
383  
384  
385  
386  
387  
388  
389  
390  
391  
392  
393  
394  
395  
396  
397  
398  
399  
400  
401  
402  
403  
404  
405  
406  
407  
408  
409  
410  
411  
412  
413  
414  
415  
416  
417  
418  
419  
420  
421  
422  
423  
424  
425  
426  
427  
428  
429  
430  
431  
432  
433  
434  
435  
436  
437  
438  
439  
440  
441  
442  
443  
444  
445  
446  
447  
448  
449  
450  
451  
452  
453  
454  
455  
456  
457  
458  
459  
460  
461  
462  
463  
464  
465  
466  
467  
468  
469  
470  
471  
472  
473  
474  
475  
476  
477  
478  
479  
480  
481  
482  
483  
484  
485  
486  
487  
488  
489  
490  
491  
492  
493  
494  
495  
496  
497  
498  
499  
500  
501  
502  
503  
504  
505  
506  
507  
508  
509  
510  
511  
512  
513  
514  
515  
516  
517  
518  
519  
520  
521  
522  
523  
524  
525  
526  
527  
528  
529  
530  
531  
532  
533  
534  
535  
536  
537  
538  
539  
540  
541  
542  
543  
544  
545  
546  
547  
548  
549  
550  
551  
552  
553  
554  
555  
556  
557  
558  
559  
560  
561  
562  
563  
564  
565  
566  
567  
568  
569  
570  
571  
572  
573  
574  
575  
576  
577  
578  
579  
580  
581  
582  
583  
584  
585  
586  
587  
588  
589  
590  
591  
592  
593  
594  
595  
596  
597  
598  
599  
600  
601  
602  
603  
604  
605  
606  
607  
608  
609  
610  
611  
612  
613  
614  
615  
616  
617  
618  
619  
620  
621  
622  
623  
624  
625  
626  
627  
628  
629  
630  
631  
632  
633  
634  
635  
636  
637  
638  
639  
640  
641  
642  
643  
644  
645  
646  
647  
648  
649  
650  
651  
652  
653  
654  
655  
656  
657  
658  
659  
660  
661  
662  
663  
664  
665  
666  
667  
668  
669  
670  
671  
672  
673  
674  
675  
676  
677  
678  
679  
680  
681  
682  
683  
684  
685  
686  
687  
688  
689  
690  
691  
692  
693  
694  
695  
696  
697  
698  
699  
700  
701  
702  
703  
704  
705  
706  
707  
708  
709  
710  
711  
712  
713  
714  
715  
716  
717  
718  
719  
720  
721  
722  
723  
724  
725  
726  
727  
728  
729  
730  
731  
732  
733  
734  
735  
736  
737  
738  
739  
740  
741  
742  
743  
744  
745  
746  
747  
748  
749  
750  
751  
752  
753  
754  
755  
756  
757  
758  
759  
760  
761  
762  
763  
764  
765  
766  
767  
768  
769  
770  
771  
772  
773  
774  
775  
776  
777  
778  
779  
780  
781  
782  
783  
784  
785  
786  
787  
788  
789  
790  
791  
792  
793  
794  
795  
796  
797  
798  
799  
800  
801  
802  
803  
804  
805  
806  
807  
808  
809  
810  
811  
812  
813  
814  
815  
816  
817  
818  
819  
820  
821  
822  
823  
824  
825  
826  
827  
828  
829  
830  
831  
832  
833  
834  
835  
836  
837  
838  
839  
840  
841  
842  
843  
844  
845  
846  
847  
848  
849  
850  
851  
852  
853  
854  
855  
856  
857  
858  
859  
860  
861  
862  
863  
864  
865  
866  
867  
868  
869  
870  
871  
872  
873  
874  
875  
876  
877  
878  
879  
880  
881  
882  
883  
884  
885  
886  
887  
888  
889  
890  
891  
892  
893  
894  
895  
896  
897  
898  
899  
900  
901  
902  
903  
904  
905  
906  
907  
908  
909  
910  
911  
912  
913  
914  
915  
916  
917  
918  
919  
920  
921  
922  
923  
924  
925  
926  
927  
928  
929  
930  
931  
932  
933  
934  
935  
936  
937  
938  
939  
940  
941  
942  
943  
944  
945  
946  
947  
948  
949  
950  
951  
952  
953  
954  
955  
956  
957  
958  
959  
960  
961  
962  
963  
964  
965  
966  
967  
968  
969  
970  
971  
972  
973  
974  
975  
976  
977  
978  
979  
980  
981  
982  
983  
984  
985  
986  
987  
988  
989  
990  
991  
992  
993  
994  
995  
996  
997  
998  
999  
1000

L. GILLIEAUX

## HOE VER STAAT HET MET

## DE HST IN BELGIE?

### EEN REEKS VAN BESLISSINGEN

Rond het midden van de jaren 80 werd beslist om een internationale hogesnelheidsverbinding Parijs/Londen - Brussel - Keulen/Amsterdam tot stand te brengen. Die beslissing werd ingegeven door het snelle succes van de TGV Parijs - Lyon, de nieuwe generatie van treinen en spoorlijnen die enkele jaren tevoren (in september 1981, iets meer dan 10 jaar geleden) in gebruik waren genomen en een schitterende toekomst tegemoet leken te gaan.

Door de voortschrijdende eenmaking van Europa en het creëren van de eenheidsmarkt binnen de EG wordt de vraag naar vervoer bij ons immers steeds groter. We hebben dus vervoermiddelen nodig die aan hoge eisen beantwoorden. De HST en de spoorwegen in het algemeen kunnen

optimaal aan die vraag voldoen: door de troeven waarover ze beschikken, kunnen ze, met een milieubewuste aanpak, veel bijdragen tot het oplossen van de toenemende verkeersproblemen.

Ons net ligt op het knooppunt van de genoemde internationale verbindingen. De NMBS heeft dan ook aan de diverse studies over dit project deelgenomen. Uiteraard werden de verschillende mogelijke tracés in België bestudeerd. Er werden heel wat analyses en studies uitgevoerd, waaronder een «thematische studie». Die had betrekking op het ruimtebeslag, het energie-verbruik, de luchtvervuiling, de lawaaihinder en de veiligheid. Er kwam ook een uitgebreid «milieu-effectenrapport» (MER), waarin werd nagegaan welke onderdelen van het project nadelige gevolgen kunnen hebben voor mens en milieu. Zo kan bij de aanleg voor de gunstigste



leidden in juli 1991 tot een aantal beslissingen die zowel op het HST-project als op de verbetering van het binnenlandse net betrekking hebben. Voor dit laatste werden investeringen in het kader van een omvangrijk tienjarenplan goedgekeurd. Dit komt binnenkort nog ter sprake.

### **HET TRACE VAN DE HST IN BELGIE**

Het voorgestelde tracé onderging, op bepaalde aanpassingen in enkele gemeenten na, geen belangrijke wijzigingen. We geven er een korte beschrijving van.

**VAN DE FRANSE GRENS TOT BRUSSEL**  
Het HST rijdt België binnen ten zuidwesten van Doornik te Rumes en Brunehaut en steekt de Schelde over in Antoing. De lijn loopt dan vooral door landbouwgebied in de gemeenten Peruwelz, Leuze en Beloeil en ten zuiden van Aat. Verder ligt het tracé ten zuiden naast lijn 94 tot Edingen, en dan ten zuiden van de A 8 tot Tubeke. Voorbij Tubeke sluit het aan bij lijn 96 naar Lembeek. De beide lijnen blijven naast elkaar lopen tot Brussel-Zuid en gaan onder Halle door in een tunnel. In Brussel wordt de Noord-Zuidverbinding gebruikt.

**VAN BRUSSEL NAAR DE DUTSE GRENS**  
Van Brussel tot Leuven wordt de op vier sporen gebrachte lijn 36 gebruikt (de nieuwe sporen komen aan weerskanten van de bestaande). Voorbij Leuven volgt de HST een nieuw tracé : in Bierbeek buigt de lijn af in de richting van de autoweg E 40 en volgt die aan de zuidkant tot in de buurt van Bierset. Daar komt de nieuwe lijn weer bij de bestaande lijn 36, die wordt gevolgd tot Luik-Guilemins. Dan rijdt de HST over lijn 37 tot Chênée, en hij bereikt het plateau van Herve via een tunnel. Het tracé loopt vervolgens langs de autoweg Luik - Aken tot nabij Welkenraedt, vanwaar lijn 37 weer gevolgd wordt tot Aken.

**VAN BRUSSEL NAAR NEDERLAND**  
De HST maakt ten noorden van Brussel gebruik van de bestaande lijnen, die tot

Naast de studies van de gewesten heeft de NMBS haar plan STAR 21 uitgewerkt, dat erop gericht is het reizigers- en goederenverkeer per spoor te moderniseren en de capaciteit en prestaties ervan te verbeteren.

oplossingen worden gekozen, en kunnen de nadelen beperkt of vermeden worden.

Op basis van al die onderzoeken en studies heeft de NMBS in de tweede helft van 1989 aan de nationale regering een ontwerptracé voorgesteld. De regering legde haar beslissing begin 1990 in een voorstel voor aan de gewestregeringen. Nu zijn namelijk de gewesten wettelijk bevoegd voor belangrijke nieuwe infrastructuur : spoorwegen, wegen, kanalen... Naast de studies van de gewesten heeft de NMBS haar plan STAR 21 uitgewerkt, dat erop gericht is het reizigers- en goederenverkeer per spoor te moderniseren en de capaciteit en prestaties ervan te verbeteren. Zo kan de trein op het gebied van de mobiliteit in de komende decennia een steeds belangrijker rol spelen.

Die studies door de gewesten en het overleg met de nationale regering

Antwerpen worden gemoderniseerd en voor hogere snelheden aangepast. De doorrit in Antwerpen is helemaal ondergronds. Antwerpen-Centraal wordt hiertoe volledig omgebouwd tot een (gedeeltelijk) doorgangstation. Voor het traject tot aan de Nederlandse grens worden nog twee mogelijkheden bestudeerd : ofwel de bestaande, maar gemoderniseerde lijn 12 naar Essen/ Roosendaal, ofwel een nieuw, meer westelijk gelegen tracé («de havenlijn»).

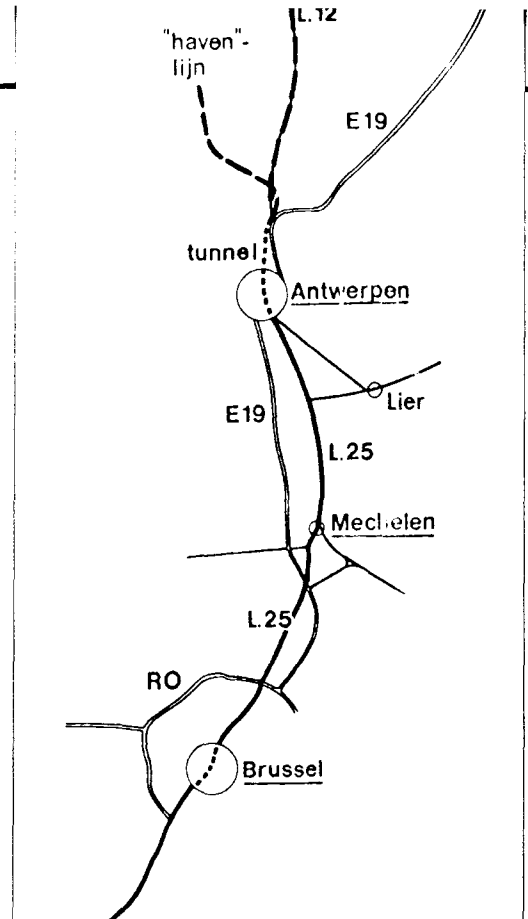
## DE VERWEZENLIJKING VAN HET PROJECT

### GELIJTIJDIGHEID EN RENDABILITEIT

Er werd van bij de aanvang van het HST-project van uitgegaan dat de verschillende trajecten niet alle op hetzelfde tijdstip in gebruik zouden worden genomen. Om er echter zeker van te zijn dat het project in zijn geheel zal worden gerealiseerd, besliste de regering dat de onteigeningen en belangrijke werkzaamheden op de verschillende stukken van het tracé en in elk gewest op hetzelfde ogenblik moeten worden aangevat. De rendabiliteit van het project mag evenwel door die aanpak niet in het gedrang komen. Het commerciële risico wordt trouwens uitsluitend door de NMBS gedragen. Bij het plannen van de aan te vatten werkzaamheden werd er daarom met beide criteria, gelijktijdigheid en rendabiliteit, rekening gehouden.

### FRANSE GRENS – BRUSSEL BESTAANDE LIJNEN

Vanaf 1993, het jaar waarin de opening van de Kanaaltunnel en de start van de hogesnelheidstreinen Brussel – Londen en Parijs – Londen zijn gepland, zal de



Kanaaltrein gebruik maken van de gewone lijnen tussen Rijsel en Brussel (via Doornik, Leuze, Aat, Edingen en Halle), en dit tot in 1995. Daarom werd de elektrificatie van de lijn Doornik – Rijsel in het tienjarenplan van de NMBS opgenomen in samenspraak met Frankrijk.

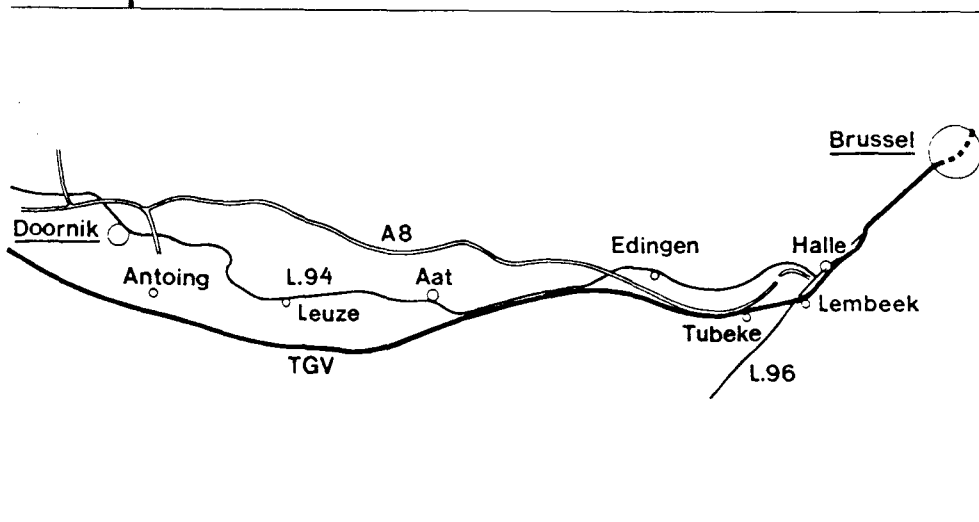
### DE NIEUWE LIJN

In Frankrijk is het al gebleken dat de aanleg van nieuwe lijnen soms vertraging oploopt. Er werd daarom beslist om de werkzaamheden op de nieuwe verbinding Franse grens – Tubeke/Lembek, waar de nieuwe sporen met lijn 96 samenkomen, in twee fasen te splitsen.

In een eerste fase wordt het baanvak Franse grens – Antoing aangelegd, met in Antoing een aansluiting op lijn 78 (Bergen – Doornik). Er kunnen dan vanuit Brussel treinen rijden die via Bergen en de aansluiting in Antoing de nieuwe lijn nemen met als bestemming Parijs of Londen (via Rijsel). Ondertussen worden de werken aan het gedeelte in eigen bedding Antoing – Tubeke/Lembek voortgezet, zodat de in gebruikname voorzien is voor 1.07.1996.

### LEMBEEK – BRUSSEL

In dit lijnvak zullen aanpassingswerkzaamheden worden uitgevoerd : de HST-lijn en lijn 96 worden met elkaar verbonden, het stuk



Lembeek – Halle wordt aangepast, er komt een tunnel onder het station Halle en het gedeelte Halle – Brussel krijgt vier sporen. Dit werk zal tot in 1998 duren.

## BRUSSEL

### HET STATION BRUSSEL-ZUID

Het station wordt volledig vernieuwd. Naast de bestaande installaties voor het binnenlandse en het gewone internationale verkeer komt er een HST-terminal. Het station behoudt zijn tweeëntwintig sporen : de eerste zes, kant Frankrijkstraat, voor de HST-terminal, de sporen 7 tot 22 voor de andere treinen.

Bij de vernieuwingswerken komen eerst de sporen 4 en 5 aan de beurt, die vanaf 1993 tijdelijk voor de Kanaaltrein zullen dienen. In een later, definitief stadium (vanaf 1995/1996) zal de Kanaaltrein op de doodlopende sporen 1 en 2 binnenrijden, terwijl de sporen 3 tot 6 (spoor 3 wordt verlengd en wordt een doorrijspoor) bestemd zijn voor de hogesnelheidstreinen Parijs – Brussel die doorrijden naar Luik – Duitsland (Keulen – Frankfurt) en naar Antwerpen – Nederland (Rotterdam – Amsterdam).

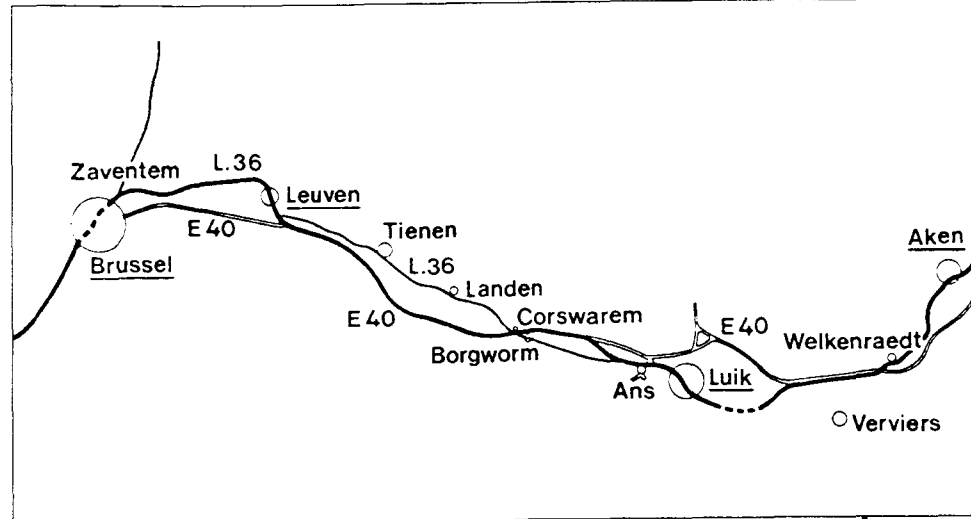
De openbare en commerciële ruimten van het station worden heringericht. Ook de directe omgeving van het station wordt aangepakt : er komen parkeergelegenheden, winkels, kantoren, hotels enz. De hele buurt van het Zuidstation wordt trouwens gerenoveerd in het kader van een stadsvernieuwingsproject van het Brusselse Gewest.

### DE WERKPLAATS VAN VORST-ZUID

In Vorst-Zuid zal een onderhoudswerkplaats voor de Kanaaltreinen worden gebouwd op het terrein van de tractiewerkplaats van Brussel-Zuid, die naar Schaarbeek wordt overgebracht. De werkplaats zal, naast dienstlokalen en magazijnen, meerdere hallen van verschillende lengte omvatten (tussen 420 en 60 m), waar de treinstellen de nodige behandelingen kunnen ondergaan : schouwing, interieurschoonmaak, technische gereedmaken voor de volgende dag, onderhoud en herstelling. Er komt ook een kuil voor het vervangen van draaistellen en een ondervloerdraaibank voor het herprofilen van de wielbanden. De werkplaats, met ernaast de onderhoudspost voor de gewone rytuigen voor binnenlands en internationaal verkeer, krijgt ook nog twee bundels

opstelsporen en een speciale wasinstallatie voor de HST-treinstellen; die «car wash» zal tussen Brussel-Zuid en Vorst liggen.

De officiële opening van de werf voor de HST-werkplaats te Vorst-Zuid, de eerste grote werf van het HST-project, dateerde van 18 maart 11.



## VOORBIJ BRUSSEL

### NAAR LUIK EN DE DUITSE GRENS

Het baanvak Brussel – Leuven krijgt vier sporen. Op het gedeelte tussen Schaarbeek en Zaventem wordt een vierde spoor toegevoegd aan de drie bestaande sporen. Verderop komen er twee nieuwe sporen bij, één aan weerskanten van de bestaande lijn. Op die sporen zal een snelheid van 200 km/u. worden gehaald. De werkzaamheden op dit lijnvak zouden tot in 1998 duren.

Voorbij het station Leuven buigt de nieuwe lijn af naar de E 40, weg van lijn 36. Ze loopt eerst onder de autoweg door en loopt er vervolgens naast. Op dit gedeelte dienen belangrijke werken te worden uitgevoerd, onder meer aan de kruising met de autoweg, waar het autoverkeer niet mag worden onderbroken voor de bouw van het kunstwerk. Dit werk is gepland voor de periode 1992-1996.

In de richting van Luik zal er binnenkort grondonderzoek worden uitgevoerd langs de autoweg. Er moet worden nagegaan voor welke zones er bijkomende problemen kunnen rijzen bij het grondverzet voor de aanleg van de bedding van de nieuwe lijn. Wat het stuk voorbij Luik betreft, komt er eveneens een studie in verband met de tunnel Chênée – Soumagne. Die studie moet de nodige gegevens opleveren voor de graafwerkzaamheden, die tot in 1998 zullen duren.

## NAAR ANTWERPEN EN NEDERLAND

Tussen Brussel en Antwerpen wordt de snelheid opgevoerd van 140 tot 160 km/u. en worden de volgende aanpassingswerken uitgevoerd : vernieuwing van sporen en bovenleidingen, verbreding van het tussenspoor, bepaalde tracéverbeteringen in Mechelen en Duffel en vernieuwing en modernisering van de seininrichting. De werken zullen duren tot in 1998. Antwerpen-Centraal wordt een station met verdiepingen. Het onderste niveau leidt naar een tunnel onder de stad, die buiten het centrum op lijn 12 (richting Nederland) aansluit. De hellingen naar de onderste niveaus beginnen nabij het station Berchem. Met die verschillende niveaus zal het station over veertien sporen beschikken (nu tien), waarvan vier ondergronds doorlopende sporen. Antwerpen-Centraal krijgt daardoor een grotere capaciteit en zal over meer verkeersmogelijkheden beschikken, zowel regionaal als internationaal. De uitvoering van dit project zal tot het einde van de jaren negentig duren. De keuze van het HST-tracé voorbij Antwerpen wordt nog steeds samen met Nederland bestudeerd. Er kan dus op dit ogenblik nog geen werkschema worden opgesteld.

## DE WIJZIGING VAN DE GEWESTPLANNEN

De gewestelijke overheden keurden procedurewijzigingen aan de gewestplannen goed :

- in het Waalse gewest : Doornik-Leuze-Peruwelz ; Aat - Lessen - Edingen ; Nijvel ; Waver - Geldenaken - Perwijs ; Hoei-Borgworm ; Luik ; Verviers-Eupen.
- in het Vlaamse gewest : Halle - Vilvoorde - Asse ; Mechelen ; Leuven ; Tienen - Landen, Sint-Truiden - Tongeren.

Hierdoor werd het mogelijk de gedetailleerde studies van het project te beginnen.

## HET GEMEENTENFONDS VOOR DE HST

Aangezien de op het HST-tracé gelegen gemeenten van dit project ongetwijfeld

hinder zullen ondervinden, zonder dat er directe voordelen tegenover staan, werd besloten om ze compensaties toe te kennen : de nadelige effecten moeten worden beperkt en de landbouwgronden moeten opnieuw bereikbaar gemaakt worden. Met het budget voor die compensaties is een fonds opgericht, waardoor de betrokken gemeenten waarborgen krijgen in verband met de toekenning van die compensaties, zowel bij de planning als tijdens de uitvoering van de infrastructuurwerkzaamheden. Het fonds is enkel bestemd voor de gemeenten die op het hiervoor beschreven HST-tracé liggen. Het mag enkel dienen om werk uit te voeren dat rechtstreeks verband houdt met de nadelige effecten van de bouw en de exploitatie van de HST-infrastructuur. Het HST-fonds wordt beheerd door de NMBS en financiert de volgende infrastructuurwerkzaamheden :

- herstelling van het bestaande gemeentelijk wegennet (4,7 miljard fr.) ;
- maatregelen voor de bescherming van het leefmilieu (5,5 miljard fr.) ;
- opnieuw toegankelijk maken van de landbouwgronden (145 miljoen fr.) ;
- stedenbouwkundige en landschapsprojecten die dienen om de HST-infrastructuur harmonisch in de omgeving in te passen :

reliëfaanpassingen, aanleg van beplanting, wijziging van wegtracés, aanpassing van kruispunten, verbetering van het wegennet en verfraaiing van openbare gebouwen ; het gaat hierbij uitsluitend om werkzaamheden in de onmiddellijke omgeving van de spoorlijn (1 miljard fr.) ;

- herstelling van leidingen en verlichtingsinstallaties van de gemeenten : leidingen van de gemeentelijke elektriciteitsvoorziening, openbare verlichting van het gemeentelijke wegennet, afvoerleidingen, riolering, persleidingen, waterleidingen van gemeentebedrijven (341 miljoen fr.).

Naargelang van de aard van het werk komt er eerst een studie door de gemeente en de NMBS samen en vervolgens een akkoord over de uitvoering.

Die beslissingen dateren uit 1991, evenals het tienjarenplan van de NMBS (dat we binnenkort bespreken) ; in de komende maanden en jaren zullen ze stapsgewijs worden uitgevoerd. Ook op die verwezenlijkingen zullen we nog terugkomen.