



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 Antoin. 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 DUITSE 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-Guillémans. Dan rijdt de HST over lijn 37 tot Chénée, 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 ontwerp-tracé 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



L. GILIEAUX

# 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 DUITSE 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-Guillémans. Dan rijdt de HST over lijn 37 tot Chénée, 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 ontwerp-tracé 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»).

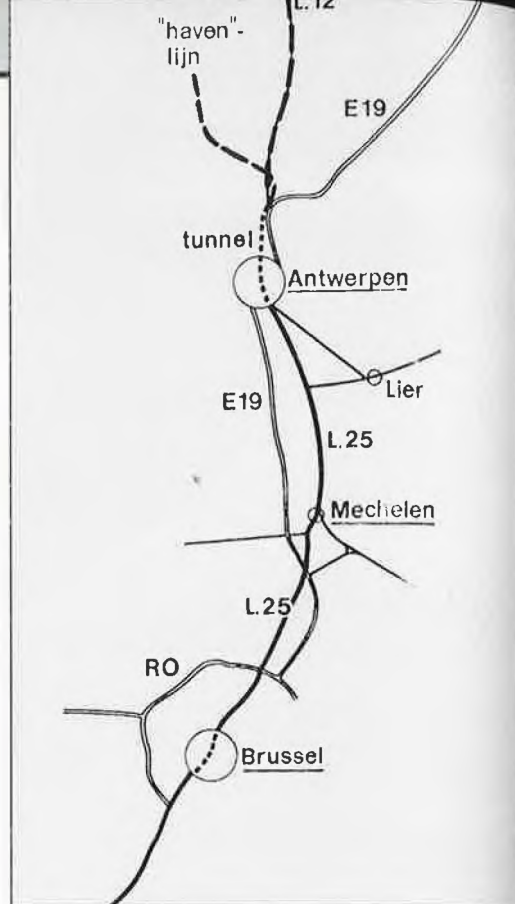
## DE VERWEZENLIJING VAN HET PROJECT

### GELIJKTIJDIGHEID 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.

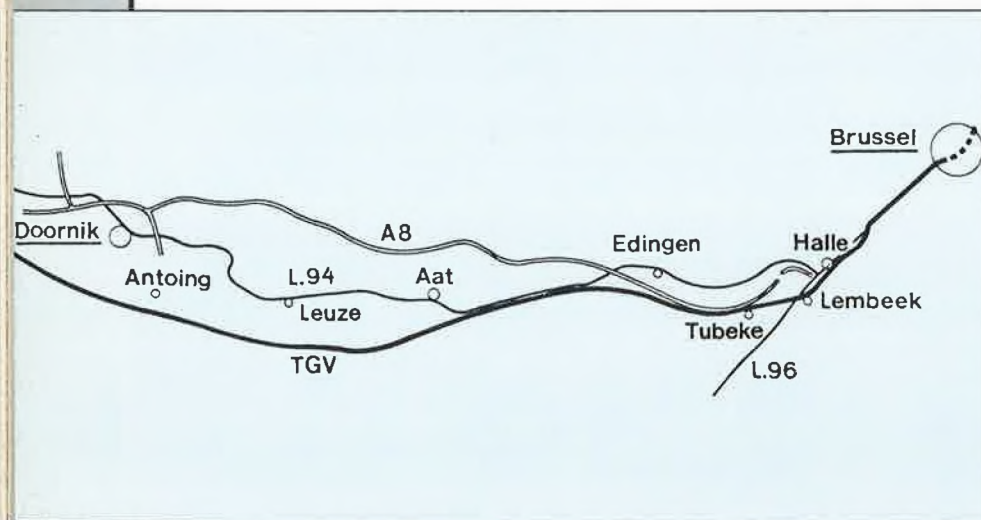
### DE NIEUWE LIJN

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/Lembeek, 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/Lembeek voortgezet, zodat de in gebruikname voorzien is voor 1.07.1996.

### LEMBEK – BRUSSEL

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



Schaarbeek – 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).

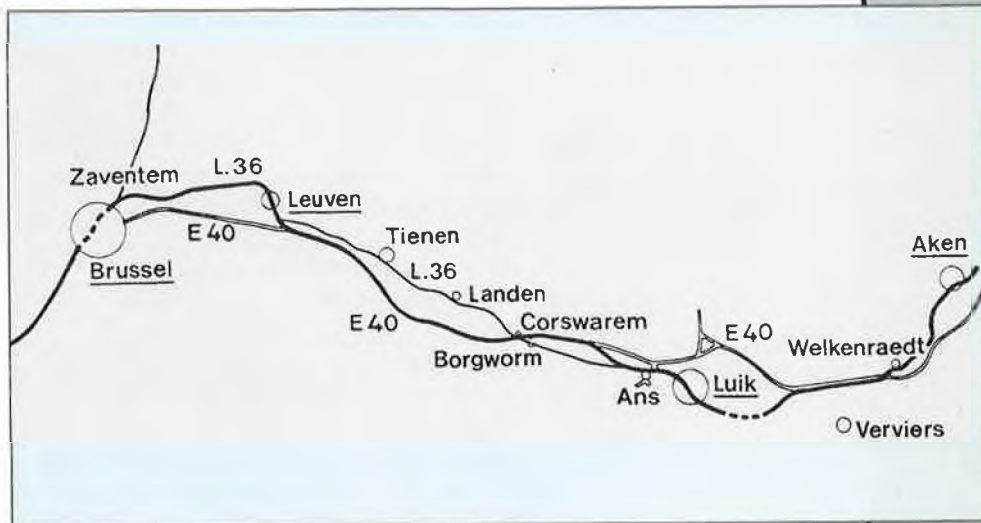
De openbare en commerciële ruimten van het station worden heringericht. Ook de directe omgeving van het station wordt aangepakt: er komen parkeergelegenheden, winkels, kantoren, hotels enz. De hele buurt van het Zuidstation wordt trouwens gerenoveerd in het kader van een stadsvernieuwingsproject van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