b-media
NMBS - Persdienst - Frankrijkstraat 85 - 1060 Brussel - Tel.: 02/526 37 20 - Fax: 02/526 37 26 - www.nmbs.be

Lijn 147: Goederenas opnieuw in dienst

Het tienjareninvesteringsplan 1996 –2005 van de NMBS voorziet onder meer de renovatie van stations, de modernisering van de bestaande infrastructuur, het aanleggen van een hogesnelheidsnet van grens tot grens, en de ontwikkeling van de verkoopstechnieken en het onthaal van de cliënteel. Daarnaast is er ook een groot deel bestemd voor de modernisering en de capaciteitsuitbreiding van de prioritaire goederenassen.

Lijn 147 verbindt Fleurus met Auvelais en is een essentiële schakel van een belangrijke goederenas. De lijn, die sinds 1972 niet meer werd geëxploiteerd, ligt strategisch binnen het net van het noord-zuid-vrachtvervoer. Ze was dan ook bijzonder geschikt om bij te dragen tot het oplossen van de huidige verzadigingsproblemen van het verkeer op de lijn Brussel – Luxemburg.
Het traject van de lijn 147 is minder hellend dan dat van de lijn Ottignies-Gembloux en biedt daardoor het voordeel dat er 25% zwaardere lasten kunnen worden toegelaten dan op de lijn 161. Na bestudering van de mogelijkheden werd in 1988 tot de heropening besloten.

Historiek van de heropening

In 1989 werd door de regering het plan STAR 21 (SpoorToekomst Avenir du Rail 21e eeuw) van de NMBS goedgekeurd. Dat plan bepaalt onder meer het opnieuw in dienst nemen en de elektrificatie van de lijn 147.

Hoewel de lijn nog eigendom was van de NMBS, moest er een bouwvergunning worden aangevraagd om de geplande aanpassingen te kunnen uitvoeren.

Deze aanvraag werd ingediend op 4 juni 1993. Vervolgens werd een milieu-effectenstudie uitgevoerd naar het voorbeeld van wat vereist is voor de aanleg van andere lijnen en meer bepaald de hogesnelheidslijnen.

De vergunning werd op 27 juni 1996 afgeleverd door de Direction Générale de l'Aménagement du Territoire de la Région Wallonne, en bevatte bepaalde eisen inzake respect voor het milieu en geluidshinder.

Het tienjareninvesteringsplan van de NMBS voor de periode 1996 - 2005, goedgekeurd in juli 1996, bepaalt dat de praktische uitvoering van de werken voor de herindienstneming van de lijn 147 tussen 1997 en 2001 plaats moet vinden.

b-media
NMBS - Persdienst - Frankrijkstraat 85 - 1060 Brussel - Tel.: 02/526 37 20 - Fax: 02/526 37 26 - www.nmbs.be

Kenmerken van de lijn

Lijn 147 verbindt Fleurus met Auvelais (Sambreville). Het traject is 8 kilometer lang. Aan de uitrit van het station van Fleurus (richting Charleroi) volgt lijn 147 de bedding van de vroegere spoorlijn naar Tamines. Ze takt af naar links en loopt vervolgens onder de rijksweg Charleroi – Gembloux en de Waalse autosnelweg. Ze bereikt vervolgens Lambusart via een eerder vlak en open landschap met velden.
Vanaf Lambusart daalt de lijn geleidelijk af naar de Sambervallei waar men afwisselend weiden en groepjes bomen aantreft. Daar zijn de overblijfselen te zien van de vroegere kolenmijnen die aanleiding gaven tot aanleg van de vroegere lijn.

De lijn nadert dan een meer verstedelijkte zone. Kort na elkaar zijn er verschillende bruggen en overwegen. De lijn loopt vervolgens door de wijk Moignelée (Tamines) en begint te dalen tot ze die plaats bereikt. De bedding van de vroegere lijn naar het station van Tamines ligt aan de rechterkant en de nieuwe lijn loopt naar de brug over de Samber. De lijn sluit dan aan op lijn 130 Charleroi – Namen en bereikt zo het station van Auvelais.

Deze lijn, die vooral een alternatief wil bieden voor de lijnen 161/162 (Ottignies – Namen – Luxemburg) voor het goederenvervoer tussen het noorden (de zeehavens en vooral die van Antwerpen) en het zuiden (namelijk het Groothertogdom Luxemburg, het oosten van Frankrijk, Zwitserland en Italië), werd aangelegd op enkelspoor tussen Fleurus en Auvelais.

Lijn 147 werd geëlektrificeerd met 3.000 volt gelijkstroom en maakt het voor goederentreinen tot maximum 1200 ton mogelijk de lijn Athus-Maas te nemen. In de zuid-noordrichting bedraagt de maximum toegelaten last 800 ton.

Chronologie van de werken

De werken voor de herindienstneming van lijn 147 zijn begonnen in 1997. De doelstelling was: de lijn elektrificeren met 3.000 volt gelijkstroom tegen 2001 en een referentiesnelheid van 90 km/h bereiken.

De aanleg van deze nieuwe goederenlijn verliep in een logische volgorde. Aangezien er op die plaats vroeger al een lijn was, moest het terrein eerst van struikgewas worden ontdaan om plaats te ruimen voor de nieuwe lijn. Dan konden de graafwerken beginnen om de nieuwe spoorbedding aan te leggen.

h-media
NMBS - Persdienst - Frankrijkstraat 85 - 1060 Brussel - Tel.: 02/526 37 20 - Fax: 02/526 37 26 - www.nmbs.be

Naast de werken voor de aanleg van de bedding moesten ook heel wat verouderde kunstwerken worden aangepast of herbouwd om ze geschikt te maken voor het nieuwe profiel van een geëlektrificeerde lijn.

Zo werden acht **kunstwerken** van een facelift voorzien of opnieuw gebouwd:
- de brug over de Samber voor aansluiting van lijn 147 en lijn 130
- een nieuwe brug aan de rue Bâty Saint-Pierre in Tamines
- een nieuwe brug aan de rue du Wainage in Lambusart

Zes **overwegen** werden opnieuw in dienst gesteld of gemoderniseerd. Die aan de rue du Chesselet in Tamines werd echter afgeschaft en vervangen door een weg naast het spoor aan de kant van de vroegere kolenmijn.

Na de beëindiging van de werken van burgerlijke bouwkunde kon de NMBS beginnen met de spooruitrusting van de lijn.

Aan de aflevering van de vergunning waren eisen gekoppeld inzake geluidshinder, en de NMBS moest de modernste materialen en technieken gebruiken (lange gelaste spoorstaven, dubbele ballastlaag, wissels verwijderd van de woonkernen, beschermde en aangeplante vegetatie) om de weerslag op het milieu te beperken.

Dan volgden het aanbrengen van de uitrusting van de bovenleiding (luchtlijn voor levering van de tractiestroom) en de werken aan de seininrichting en de telecomverbindingen die een maximale veiligheid van het treinverkeer moeten waarborgen.

Een nauwe band met de as Athus-Maas

De Noord-Zuidas realiseert jaarlijks 3 miljard bruto tonkilometer of 15 % van het totale vrachtvervoer: meer dan 400 treinen per week via lijn 162 Namen-Sterpenich, die bovendien een aanzienlijk aantal reizigerstreinen verwerkt, en enkele tientallen treinen per week via lijn 165 Namen-Dinant-Athus, de zogenaamde lijn Athus-Maas.

De modernisering van de lijn Athus-Maas, waaraan momenteel wordt gewerkt, zal het mogelijk maken reizigers- en vrachtvervoer op die noord-zuidas te scheiden: lijn 162 wordt gereserveerd voor het reizigersvervoer en de lijn Athus-Maas is bestemd voor het goederenvervoer.

b-media
NMBS - Persdienst - Frankrijkstraat 85 - 1060 Brussel - Tel.: 02/526 37 20 - Fax: 02/526 37 26 - www.nmbs.be

Zodra de gemoderniseerde lijn Athus-Maas operationeel zal zijn, namelijk in december 2002, wordt het vrachtvervoer dat momenteel via lijn 162 verloopt, wat neerkomt op ongeveer 450 treinen per week, naar de as Athus-Maas overgebracht. Op die manier wordt het goederenverkeer gescheiden van het reizigersverkeer. Alleen enkele losse goederentreinen zullen nog via lijn 162 rijden.

Een goederenas van meer dan 120 km biedt als voordelen een duidelijke verbetering van de kwaliteit van het vervoer en vooral een ongekende toename van de vervoercapaciteit voor het vrachtvervoer. De NMBS zal dan beter en meer kunnen vervoeren om de vooroppgestelde groei van 50 % vervoerde ton tegen 2010 te behalen.

Lijn 147 is van strategisch belang voor de ontwikkeling van het vrachtvervoer op de as Athus-Maas. Zonder alternatief voor de vervoerwegen Namen-Ottignies (161) en Namen-Jemeppe-Gembloux (144) zouden deze baanvakken – waarbij het eerste bovendien een aanzienlijk reizigersverkeer verwerkt - vlug knelpunten worden die de ontwikkeling van het vrachtvervoer op de as Athus-Maas zouden hinderen.

Dankzij de heropening van lijn 147 kunnen de treinen van en naar de lijn Athus-Maas de volgende lijnen nemen:
- ofwel lijn 161 Namen-Ottignies,
- ofwel de lijnen 130, 144 en 161,
- ofwel de lijnen 130, 147 en 140.

Werken aan de reizigerslijn naar Luxemburg in verschillende fasen

Ondertussen is de NMBS ook werken begonnen op de lijn Brussel – Luxemburg, de lijn die in de toekomst gereserveerd wordt voor het reizigersverkeer. Zijn gepland: revisie van de elektrische installaties, spoorvernieuwing en gebruik van materialen die de gevolgen van wrijving, trillingen en lawaai verminderen, verhogen van de snelheid tot 160 km/h tegen 130 nu en aanpassing van kunstwerken.

Doel: de reizigers op de lijn 162 van en naar Luxemburg een betere service en competitievere rittijden bieden.

b-media
NMBS - Persdienst - Frankrijkstraat 85 - 1060 Brussel - Tel.: 02/526 37 20 - Fax: 02/526 37 26 - www.nmbs.be

Gespecialiseerde lijnen: sleutel voor de spoorwegen van morgen

De heropening van lijn 147 en de werken op de lijn Athus-Maas moeten worden gezien in het perspectief van een scheiding tussen goederen- en reizigersverkeer op de noord-zuidas. De hst's, die in eigen bedding rijden, profiteren reeds van een dergelijke «lijnspecialisatie», die aan de basis ligt van de beste spoorwegprestaties ter wereld. Specifiek voor vracht- of reizigersvervoer bestemde lijnen waarborgen de beide vervoertypes een duidelijk hogere kwaliteit, waarbij elk type kan worden beheerd in functie van zijn eigen behoeften. Ze openen bovendien voor elk vervoertype belangrijke ontwikkelingsperspectieven, en kunnen zelfs voor een duidelijke verschuiving zorgen in de verdeling per vervoermodus.

Zoals hiervoor beschreven beperkt de NMBS zich niet tot het specialiseren van haar lijnen tussen Namen en het zuiden van Luxemburg, ze moderniseert ze bovendien grondig. Deze werken zorgen ervoor dat elke lijn over zoveel mogelijk troeven beschikt om de cliënteel een snellere, stiptere en soepelere service te bieden. Essentiële kwaliteiten om « met opgeheven hoofd » het derde millenium tegemoet te treden.

Geleidelijke toename van het verkeer

Op lijn 147, operationeel sinds 10 juni en ingehuldigd op 11 juni, wordt de omvang van het verkeer vanaf nu tot eind 2002 geleidelijk opgevoerd. Op dat ogenblik zouden er elke weekdag een veertigtal treinen moeten rijden. In het weekend is het verkeer beperkter.

Voorbij onze grenzen

In 2003 krijgen alle spoorwegondernemingen met een vergunning toegang tot een geheel van spoorlijnen die de Europese Commissie heeft aangewezen om het Transeuropese net voor goederenvervoer per spoor te vormen. Lijn 147 ligt strategisch ten opzichte van de noord-zuidverbindingen en vormt een belangrijke schakel van het Belgische deel van het Transeuropese net voor het vrachtvervoer per spoor. Ze geeft toegang tot de as Athus-Maas waardoor België wordt verbonden met het Groothertogdom Luxemburg, Frankrijk, Zwitserland en Italië, landen waarmee België frequente spoorwegverbindingen onderhoudt.

NMBS - Persdienst - Frankrijkstraat 85 - 1060 Brussel - Tel.: 02/526 37 20 - Fax: 02/526 37 26 - www.nmbs.be

De werken op de lijn 147 in cijfers

De werkzaamheden, hoewel over slechts 8 kilometer gespreid, vereisten in totaal een indrukwekkende hoeveelheid materiaal. We geven hier enkele representatieve cijfers:

190.000 m^3 uitgegraven grond
147.000 m^3 opgehoogde grond
4.300 m^3 beton
830 ton staal voor de betonwapening
2.000 m draineringswerken
90 hydraulische constructies
164 stukken spoorstaaf van 100 meter lengte, aan elkaar gelast met het thermietprocédé (ook gebruikt voor de hst-spoorstaven)
13.750 dwarsliggers
240 bovenleidingspalen
8.200 m bovenleiding
8.200 m glasvezelkabels (ingegraven)
1 tractieonderstation in Auvelais

Dit spoorwegproject vertegenwoordigt een investering van bijna een miljard frank (25 miljoen euro), die als volgt is verdeeld: spoor en bedding 50%, bovenleidingen 20%, kunstwerken 20%, seininrichting, telecom en diversen 10 %.

b-media
NMBS - Persdienst - Frankrijkstraat 85 - 1060 Brussel - Tel.: 02/526 37 20 - Fax: 02/526 37 26 - www.nmbs.be

Auvelais, een station in volle verandering

In het kader van het renovatieprogramma voor de reizigersstations heeft het station van Auvelais onlangs zowel aan de buitenkant als binnen in het gebouw een facelift gekregen.

Aan de **buitenkant** werd de gevel met de zogenaamde "gomtechniek" behandeld.
Bij dit schoonmaakprocédé wordt zeer fijn zand (olivien) onder een maximumdruk van 1 bar op de gevel gespoten. Deze "zachte" techniek is veel minder agressief dan het zandstralen en is minder schadelijk voor het milieu. De gomtechniek is bijzonder geschikt om de bakstenen van de stationsgevel in Auvelais te behandelen. De daklijsten en het raamwerk werden opnieuw geschilderd en de stationsomgeving wordt momenteel heraangelegd om de reizigers het grootst mogelijke comfort te bieden: de stationsparking wordt binnenkort genivelleerd en zal zo een grotere capaciteit bieden aan de reizigers die per auto naar het station komen.

In het gebouw zelf wordt voor het onthaal van de reizigers gebruik gemaakt van de nieuwste voorzieningen: een klantvriendelijker loket met SABIN-techniek, nieuwe verlichting, een herschilderde lokettenzaal.
Er werden ook nieuwe toiletten geïnstalleerd. Deze bieden meer plaats en beantwoorden aan de geldende normen inzake de toegang voor personen met mobiliteitsproblemen. Om het schoonmaken van het lokaal te vergemakkelijken en beschadigingen zoveel mogelijk te voorkomen, is er bovendien geen enkele leiding meer zichtbaar: de tussenwanden zijn voorzien van een technische ruimte waarin alle leidingen en kabels lopen.
Ten slotte wordt in de loop van 2001 in het lokaal van de huidige toiletten een fietsenstalling ingericht.

Toegang tot de perrons
Sinds 10 februari 2001 beschikken de reizigers over een nieuwe voetbrug. Deze geeft zowel via het station als langs de weg toegang tot de perrons. Bovendien is deze voetbrug volledig overdekt zodat ze de reizigers bij slecht weer beschutting biedt.
Voor personen met mobiliteitsproblemen wordt er van in het stationsgebouw een toegangshelling geïnstalleerd.

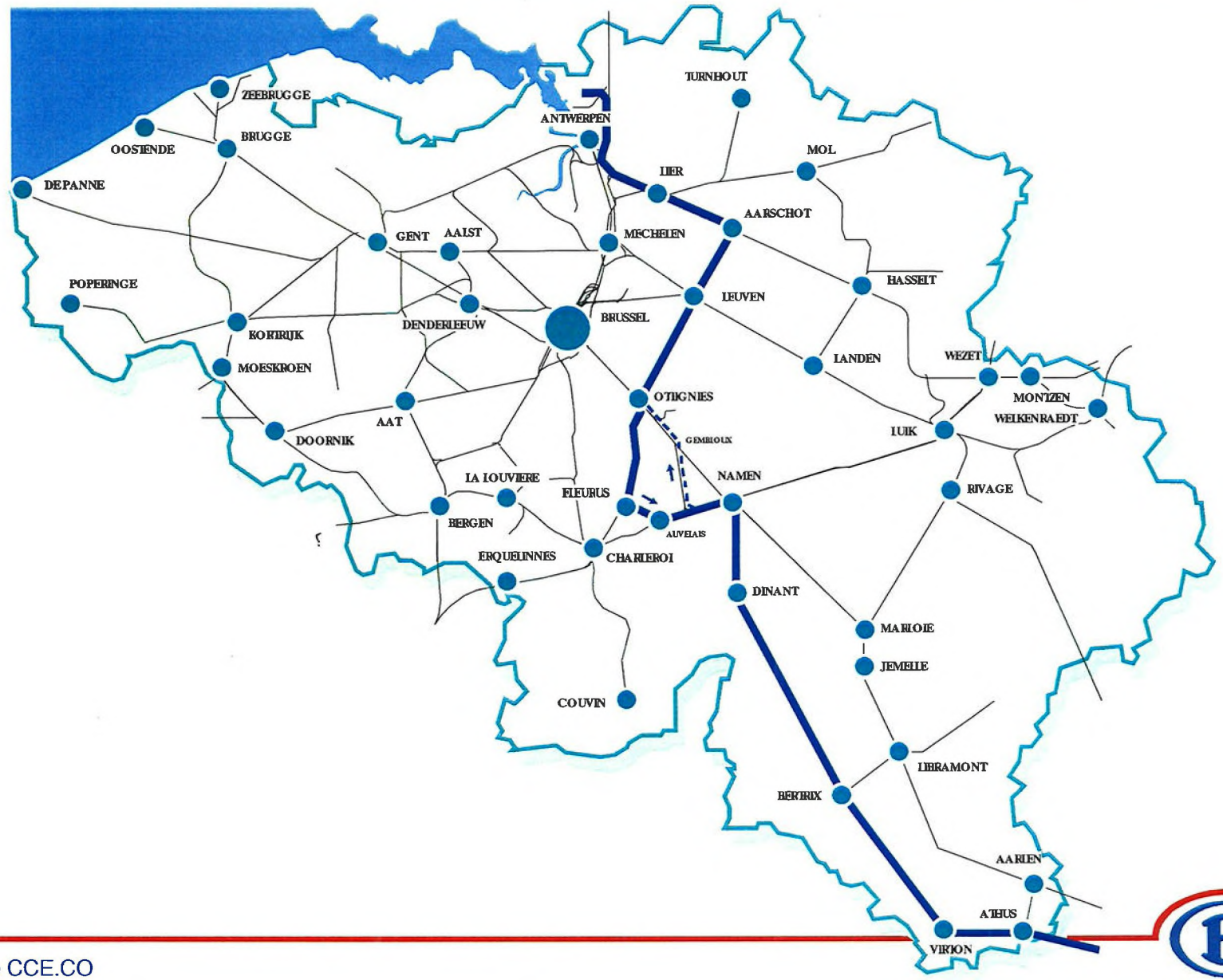
Bedrag van de investeringen voor het station: 3.900.000 BEF.
Bedrag van de investeringen voor de voetbrug: 12.000.000 BEF.

b-media

NMBS - Persdienst - Frankrijkstraat 85 - 1060 Brussel - Tel.: 02/526 37 20 - Fax: 02/526 37 26 - www.nmbs.be

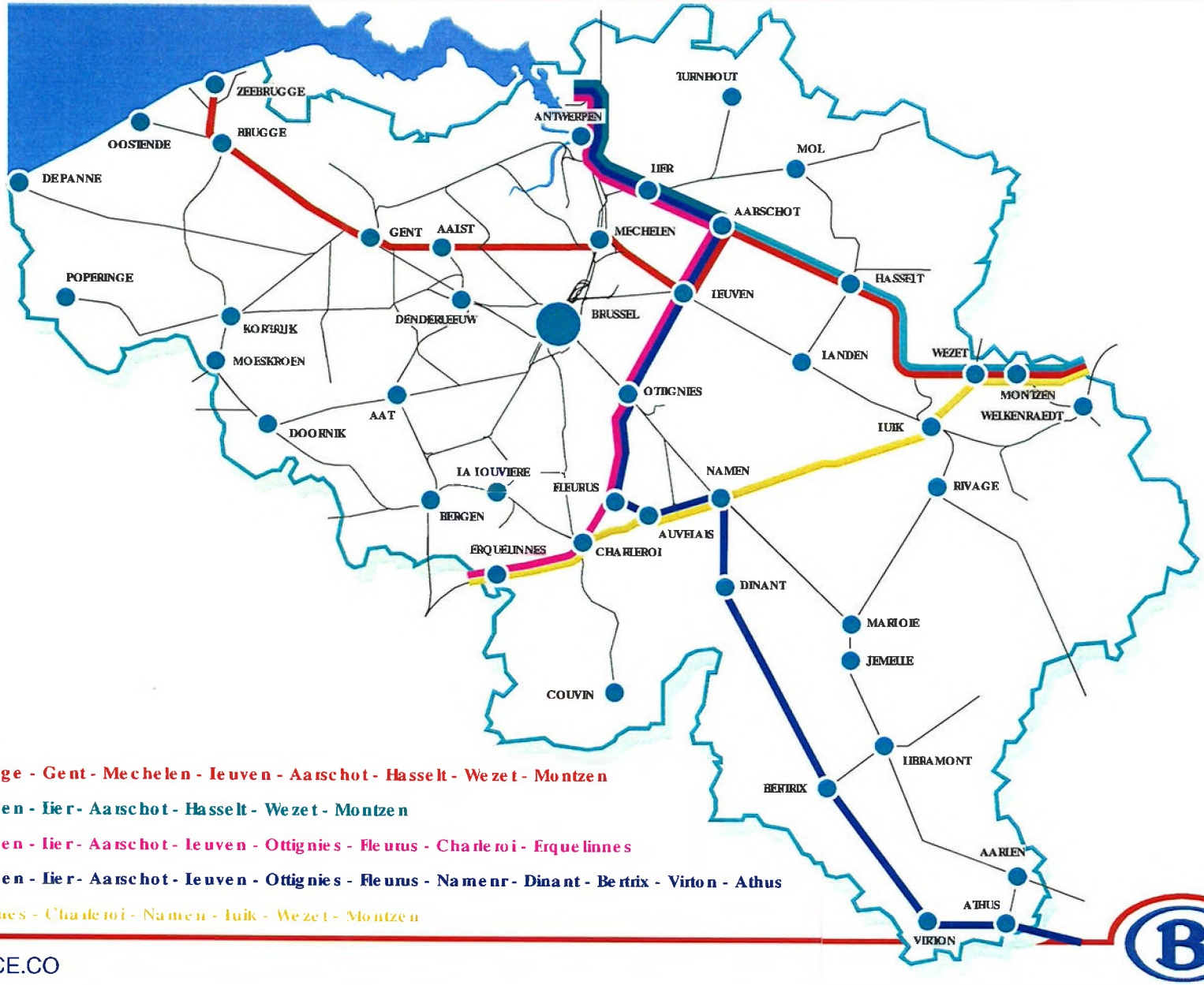
Goederenas NMBS Noord - Zuid

Antwerpen - Aarschot - Namen - Bertrix - Athus



Axe1-nl

Belangrijkste goederenassen NMBS



Zeebrugge - Gent - Mechelen - Leuven - Aarschot - Hasselt - Wezet - Montzen

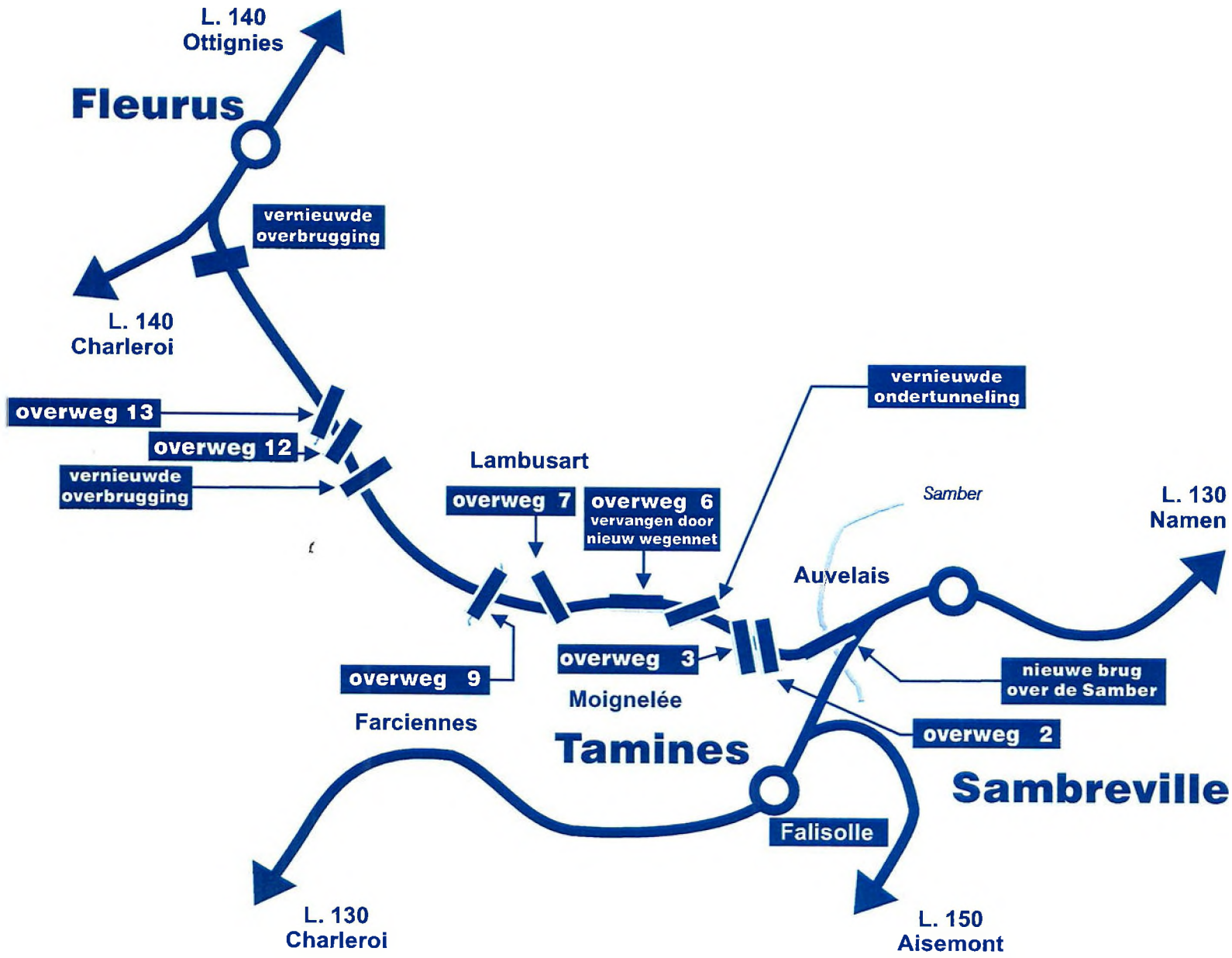
Antwerpen - Lier - Aarschot - Hasselt - Wezet - Montzen

Antwerpen - Lier - Aarschot - Leuven - Ottignies - Fleurus - Charleroi - Erquelinnes

Antwerpen - Lier - Aarschot - Leuven - Ottignies - Fleurus - Namenr - Dinant - Bertrix - Virton - Athus

Erquelinnes - Charleroi - Namen - Luik - Wezet - Montzen

Axe2-nl


L. 140
Ottignies
Fleurus
vernieuwde
overbrugging
L. 140
Charleroi
overweg 13
overweg 12
vernieuwde
overbrugging
vernieuwde
ondertunneling
Lambusart
overweg 7
overweg 6
vervangen door
nieuw wegennet
Samber
L. 130
Namen
Auvelais
overweg 9
Farciennes
overweg 3
Moignelée
nieuwe brug
over de Samber
overweg 2
Tamines
Sambreville
Falisolle
L. 130
Charleroi
L. 150
Aisemont