

Nieuw station Brussel-Nationaal-Luchthaven

Op 25 mei 1998 opent de NMBS officieel het nieuwe station onder de luchthaven en de nieuwe spoorinfrastructuur.

De spoorverbinding naar de luchthaven heeft in België een lange geschiedenis. Ons land had al in 1952 als eerste op het Europese vasteland een directe verbinding met de toenmalige luchthaven, die van Melsbroek. In 1958 werd de nationale luchthaven van Zaventem in dienst genomen, samen met het oude station en de spoorverbinding met Brussel.

Door de aanleg van de nieuwe vliegtuigterminal en de explosieve groei van het luchtverkeer (en het verkeer in het algemeen) drong de bouw van een nieuw station zich op. Meer dan 15 miljoen mensen maken nu jaarlijks gebruik van de luchthaven. Dat aantal zal alleen nog maar toenemen: het recente luchthavencomplex is berekend op 25 miljoen passagiers. Die stijging weerspiegelt zich in het toenemend belang van de spoorverbinding met de luchthaven: 1500 dagelijkse gebruikers in 1983, meer dan 3000 vandaag.

De nieuwe infrastructuur is beter geïntegreerd in de nieuwe vliegtuigterminal. Om vlottere treinverbindingen naar de luchthaven te bieden, is ook de spoorlijn die vanaf de lijn Brussel - Leuven aftakt naar de luchthaven, heraangelegd. Het bochtige lijntje wordt vervangen door een nieuw, recht tracé, dat in tunnel onder het vliegveld doorloopt.

De infrastructuur is al in gebruik sinds 1 mei. Tal van reizigers hebben dus al genoten van de voordelen die het nieuwe station hen biedt:

- directe toegang tot het luchthavengebouw. Van in de lokettenzaal heeft men toegang tot de liften van de "Diamant", die uitkomen op de verschillende niveau's van de nieuwe luchthaventerminal;
- langere perrons (385 meter), wat het mogelijk maakt langere treinen in te zetten, die meer zitplaatsen bieden. IC/IR-treinen kunnen het station Brussel-Nationaal-Luchthaven aandoen;
- een extra perronspoor, dus bijkomende capaciteit;
- een kortere reistijd. Het langere, bochtige tracé van de oude lijn 36c (een aftakking van de spoorlijn Brussel-Leuven) werd vervangen door een rechte lijn die voor een groot deel ondergronds gaat. Hierdoor boeken we een bescheiden tijdwinst;
- een modernere, aantrekkelijke omgeving, aangepast aan de verwachtingen van de hedendaagse reiziger.

Sinds 24 mei '98, met de invoering van het IC/IR 98-plan, beschikken in totaal veertig stations, verspreid over het westen van het land, elk uur over een rechtstreekse spoorverbinding met de luchthaven. Een nieuw gegeven, dat de complementariteit tussen de verschillende vervoersmodi in de verf zet en een oplossing biedt op één van de vele problemen van de globale mobiliteitsproblematiek. De bediening van het station stijgt van drie tot vier treinen per uur. Een pendeltrein uit Brussel-Zuid vult de drie treinen uit de provincies aan. Om verkeerstechnische redenen blijft de bediening tijdens de piek nog beperkt tot drie treinen per uur. Vele automobilisten zullen ongetwijfeld de voordelen inzien van een snelle, rechtstreekse verbinding per trein, dat het gezeul met koffers tot een minimum beperkt en langdurig parkeren onnodig maakt.

Nieuw stationsgebouw

Het nieuwe station biedt de luchthavengebruiker meer comfort. Om zijn reisweg zo kort mogelijk te houden, is het station ondergronds ingeplant langs de gevel van de nieuwe terminal, onder de oprit voor het wegverkeer. Verder houdt het ontwerp rekening met de bepalingen in het akkoord van Schengen, die een scheiding voorstellen van EU- en niet EU-passagiers.

Het internationale gedeelte ligt aan de nieuwe luchthaventerminal en sluit aan op de "Diamant" van de terminal. Het Europese gedeelte bevindt zich ter hoogte van het bestaande station. Daar blijft enkel de verbinding met het oude luchthavengebouw van bestaan. Op termijn wordt het oude gebouw aangepast en gemoderniseerd voor de vluchten binnen Europa.

Voor de klant bevat het station twee ondergrondse niveaus:

- op het **onderste niveau** vinden we de sporen en de perrons. Waar het oude station over twee sporen beschikte, is het nieuwe er met drie uitgerust. Dat laat toe meer treinen naar de luchthaven in te zetten. De perrons zijn 385 m lang, voldoende om de langste treinen in te zetten (met meer plaatsaanbod). Dit is meteen het grote pluspunt van het nieuwe station ten opzichte van het oude station, dat met zijn perrons van slechts 80 m niet toeliet om langere treinen te ontvangen;
- het **bovenste niveau** ligt vlak onder het straatoppervlak en verbindt de luchthaventerminal met het station. Op dit niveau bevinden zich de loketten. Er is ook ruimte voor het onderbrengen van technische en administratieve diensten van het station (lokale televerbindingen, magazijn...).

Nieuwe spoorlijn

Omdat het nieuwe station haaks op het bestaande werd ingeplant, bleek een nieuwe spoorlijn noodzakelijk. Die nieuwe lijn loopt onder de startbanen door en is dus grotendeels ondergronds (over een lengte van één kilometer). De volledige lijn meet **1600** meter. Ze vervangt de momenteel gebruikte, zeer bochtige lijn.

Omdat het over een zeer kleine afstand gaat, is de kleine tijdwinst niet het belangrijkste. Wat vooral telt, is de mogelijkheid langere treinen in te zetten dankzij de nieuwe lijn en de aansluitende ligging van het station. Vanaf nu kunnen IC-treinen rechtstreeks de luchthaven aandoen.

Van lokaal belang is de afschaffing van de huidige overweg "Zeven Tommen" op de lijn naar de luchthaven, die wordt vervangen door een brug over de sporen.

IC/IR 98: veertig steden rechtstreeks verbonden met luchthaven

Het nieuwe treinaanbod IC/IR 98, dat op 24 mei in voege trad, brengt een grootscheepse verandering met zich mee. Het plan reorganiseert de treindienst om het aanbod beter af te stemmen op de reële verplaatsingsbehoeften die zich aftekenen in ons land. Globaal genomen groeit het aanbod met 8 %. Er komen meer rechtstreekse verbindingen, een hogere frequentie waar nodig, betere aansluitingen en in sommige gevallen kortere reistijden. In navolging van de belangrijke trend in de verplaatsingspatronen die meer verbindingen met de hoofdstad vereist, kan men nu vanuit 54 extra steden rechtstreeks naar Brussel sporen. Het nieuwe treinaanbod valt bovendien samen met de levering van nieuw treinmaterieel, zodat niet alleen de efficiëntie maar ook het comfort van het spoorverkeer erop vooruitgaat.

Tot eergisteren toe diende men de trein naar de luchthaven te nemen in Brussel-Zuid, Brussel-Centraal of Brussel-Noord. Met de invoering van het nieuwe treinaanbod wordt de complementariteit van de verschillende vervoersmodi nog duidelijker zichtbaar. De trein fungeert hier als een ideaal voor- en natransportmiddel voor het vliegtuig, dat de lange afstanden voor zijn rekening neemt. De trein biedt een veilig, vlot, betrouwbaar en milieuvriendelijk transportmiddel in het algemeen, en een (broodnodige) extra aan- en afvoerweg naast de weg, die door de stijgende mobiliteit met steeds meer capaciteitsproblemen kampt.

Er zijn er nu in totaal veertig steden die kunnen bogen op een directe spoorverbinding - om het uur - naar Brussel-Nationaal-Luchthaven. Het zijn de steden en gemeenten op de verbindingen Brussel - De Panne (tijdens de week), Brussel - Gent en Brussel - Quévy (Quiévrain tijdens het weekend).

Stations met een rechtstreekse verbinding:

Lijn Brussel - De Panne (tijdens de week):

Gent-Sint-Pieters, De Pinte, Deinze, Tielt, Lichtervelde, Kortemark, Diksmuide, Veurne, Koksijde en De Panne.

Lijn Brussel - Gent:

Liedekerke, Denderleeuw, Erembodegem, Aalst, Lede, Serskamp, Schellebelle, Wetteren, Kwatrecht, Melle, Merelbeke en Gent-Sint-Pieters.

Lijn Brussel - Quévy/Quiévrain:

Tijdens de week: Halle, 's Gravenbrakel, Zinnik, Jurbeke, Bergen, Frameries, Genly, Quévy.

Weekends: Halle, 's Gravenbrakel, Zinnik, Jurbeke, Bergen, Jemappes, Quaregnon, Saint-Ghislain, Boussu, Hainin, Thulin, Quiévrain.

De werken

De NMBS heeft voor de aanleg van het nieuwe station een beroep gedaan op de Centrale Studiedienst van De Lijn om de leiding van het project op zich te nemen. De Studiedienst, die een ruime ervaring heeft met ondergrondse constructies, stond ook in voor de aankleding en afwerking van het stationsgebouw.

De werken werden uitgevoerd in nauwe samenwerking met de Regie der Luchtwegen (RLW) en de Brussels Airport Terminal Company (BATC). Bij de bouw van de nieuwe vliegtuigterminal had BATC al rekening gehouden met de toekomstige inplanting van het station. Hierdoor kon voor een eenvoudigere en kostenbesparende bouwmethode worden gekozen voor een deel van het station. BATC nam eveneens een deel van de afwerking van het lokettenkantoor voor haar rekening.

De werken bestonden uit twee grote luiken: de aanleg van een nieuw ondergronds station en de aanleg van een nieuwe spoorverbinding met de lijn Brussel - Leuven. Technisch waren ze geen sinecure.

De 1 km lange spoortunnel passeert onder een deel van het parkeerplatform voor de vliegtuigen en onder één van de drie landingspistes. De hinder voor het luchtverkeer moest tot een minimum beperkt blijven. De technici beschikten over op de kop af één maand om het gedeelte van de dakplaat van de tunnelkoker onder de piste te gieten, met een dikte van 1,20 m en een lengte van 150 m, waaronder nadien de verdiepingen werden uitgegraven. Een ander deel van de dakplaat, dat onder het parkeerplatform, kon drie maanden duren, maar moest in verschillende fasen gebeuren om de doorgang voor vliegtuigen ten allen tijde open te houden. Op die plaatsen moest dus snel gewerkt worden. Bij het gedeelte van het station onder de bestaande gebouwen telde vooral de nauwkeurigheid.

Het meest spectaculaire gedeelte van de werken was de aanleg van een "buisendak" voor een deel van het station, een techniek geïnspireerd op het doorpersen van buizen voor

nutsleidingen. De Centrale Studiedienst van De Lijn ontwikkelde hieruit een toepassing voor het maken van daken, die op ruime schaal werd aangewend bij de bouw van de Antwerpse prémetro. Voor het maken van het buizendak perste men een stalen buis, met een diameter van ongeveer 3 meter, over een lengte van 200 meter door de grond. Vanuit de zo ontstane ruimte werden dan smalle dwarse buizen geperst. Op die manier ontstond een soort visgraatconstructie als dak, waaronder vervolgens de grond werd weggegraven.

De uitgevoerde werken vertegenwoordigen een investering van 3 miljard frank (zonder BTW).

De voornaamste aannemers waren de Tijdelijke Verenigingen "IAC" (bestaande uit de ondernemingen Besix, Vanhout, Wust, Delens, Antwerpse Bouwwerken en Van Riel en Van de Bergh) en "Zaventem Tunnel" (MBG, CFE, CEI Construct en Jan De Nul). De dakplaat onder de landingsbaan werd gerealiseerd door Van Laere. Voor de speciale boortechnieken deed men beroep op de firma Smet-Tunneling.

Kalender werken

- | | |
|-----------|--|
| 1993 | Ruwbouw eerste deel station, om technische redenen gelijktijdig met de nieuwe luchthaventerminal gebouwd. |
| 1993-1995 | Ruwbouw tweede deel station, gelegen onder de oude luchthaventerminal. |
| 1995-1997 | Ruwbouw derde deel station, globale afwerking, aanleg tunnel onder het vliegveld en nieuwe spoorverbinding. |
| 1997-1998 | Werken ten zuiden van het vliegveld, aanleg van de spoorbedding, plaatsen elektromechanische uitrusting, plaatsen van de sporen en elektrificatie, bouw brug "Zeven Tommen". |

**Inwijding van het nieuwe station Brussel Nationaal Luchthaven en de
nieuwe spoorwegverbinding tussen Zaventem en de luchthaven Brussel-
Nationaal**

**Toespraak van de heer Etienne Schouppe,
Gedelegeerd Bestuurder en Voorzitter van het Directiecomité**

Mijnheer de Minister van Vervoer,
Mijnheer de Minister van Vervoer van het Brusselse Gewest,
Dames en heren volksvertegenwoordigers,
Mijnheer de gouverneur van Vlaams-Brabant,
Geachte heren burgemeesters,
Geachte genodigden,
Beste collega's,

In 1958 ging de Wereldexpo op de Heyzel van start in het teken van de moderniteit. Futuristen droomden van individuele zwevende auto's en monorails in de steden. We zouden een zorgeloze mobiliteitstoekomst tegemoet gaan. In datzelfde jaar opende de NMBS een nieuwe spoorlijn voor de toen in dienst genomen Nationale luchthaven van Zaventem.

Het toenmalige station, met een lengte van 80 meter, werd gebouwd met het vooruitzicht op 6 miljoen vliegtuigpassagiers per jaar, waarvan een groot deel met de auto zou komen. De Golden Sixties waren nog maar net op dreef, milieuproblemen onbestaande, de auto vervulde volop de droom van onbeperkte vrijheid en welstand.

We zijn nu veertig jaar verder. De auto's zweven uiteraard nog steeds niet en de treinen blijven gebruik maken van twee sporen. De ongebreidelde vrijheid van de auto heeft plaats moeten ruimen voor een ontvullend verkeerscataclysm. Verkeersdeskundigen hebben uitgeteld dat alle Belgen samen per jaar 33 eeuwen in de file staan. De daaruit voortvloeiende milieuproblemen staan ondertussen bovenaan op de politieke agenda's.

De trein is opnieuw "salonfähig". Er wordt hoopvol naar gekeken in de strijd tegen de huidige mobiliteitsproblemen. En de NMBS neemt de handschoen op. Na jaren van een beperkte financiële armsgang - de gouden jaren zestig waren voor de spoorwegen heel wat minder schitterend - kan de NMBS eindelijk belangrijke sommen investeren in de modernisering van het spoorwegnet. Sinds het begin van de jaren '90 werkt de NMBS aan de vernieuwing. Met de i11-rijtuigen die enkele jaren geleden in dienst werden genomen en de motorstellen MS96 die sinds '97 op de sporen zijn gekomen, kreeg de binnenlandse trein opnieuw allure, met het bijbehorende comfort.

Daar houdt het niet bij op. Voor volgend jaar worden krachtige nieuwe locomotieven besteld, die zowel in reizigers- als goederenverkeer kunnen worden ingezet. Verder heeft de NMBS nog nieuwe dieselmotorstellen besteld voor de lokale verbindingen. Ook aan de stations en het reizigersonthaal wordt hard gewerkt, over heel het land. Wij bouwen aan kwaliteit.

Het nieuwe stationsgebouw dat we vandaag inwijden, meet bijna 400 meter. Het is gebouwd voor een luchthaven die mikt op 25 miljoen vliegtuigpassagiers in de nabije toekomst. Een deel daarvan wil de NMBS met de trein vervoeren, bij voorkeur een zo groot mogelijk deel. Tot voor kort liet het station weinig groei toe, de twee korte perrons verhinderden de inzet van langere treinen, met extra plaatsen.

Ondanks die gebreken verdubbelde het aantal reizigers t.o.v. tien jaar geleden, met een gemiddelde van 3.000 per dag, meer dan 1 miljoen per jaar.

Nu kunnen langere treinen het station binnenrijden langs drie perrons, een voordeel dat de nieuwe dienstregeling IC/IR 98 volledig uitspeelt.

De verbetering van de verbindingen met de luchthaven is één van de krachtlijnen van het plan IC/IR '98. Dankzij IC/IR '98 neemt het globale aanbod met 8 % toe, krijgen meer steden extra verbindingen met Brussel - het zwaartepunt van het woon-werkverkeer - en komen er over het hele land interessante verbindingen bij.

Voor wat betreft de luchthaven zijn de treinen niet enkel langer, ze komen ook niet meer alleen uit Brussel zelf. Zowat 40 steden uit het westen van het land beschikken dankzij de nieuwe dienstregeling over een rechtstreekse aansluiting met de luchthaven. Buiten de piekuren beschikt de luchthaven over niet minder dan vier treinen per uur, richting De Panne, Gent, Quèvy en Brussel.

Op die manier hopen we als spoorwegmaatschappij in te gaan op de uitdagingen waar de mobiliteit ons mee confronteert, zowel in het Brusselse Gewest als daarbuiten. De trein biedt niet enkel vlotte verbindingen tussen de luchthaven en de hoofdstad, ook reizigers die van verder komen hebben er baat bij zo snel mogelijk over te schakelen op de trein. Ondanks de ongeveer 7000 parkeerplaatsen, blijft de luchthaven kampen met een gebrek aan stallingsmogelijkheden voor auto's. Ook de enige toegangsweg en het feit dat bijna alle automobilisten via de Brusselse Grote Ring moeten, maken de autotrip naar de luchthaven vaak tot een tijdrovende onderneming.

Niet enkel het vervoer per trein naar de luchthaven loopt op wieltjes, ook in het nieuwe stationsgebouw wordt de reiziger snel en vlot naar zijn vliegtuig geleid. Het belangrijkste transfertpunt, in luchthaventermen "de Diamant" genoemd, ligt immers kort bij de lokettenzaal.

Naast de uitdagingen eigen aan de mobiliteitsproblematiek, vormde ook de bouw van het station zelf een uitdaging. Er diende gewerkt te worden op een luchthaven in bedrijf, op terreinen waar volop werd -en wordt- gebouwd, met inachtnaam van de strenge veiligheidsmaatregelen die in voege zijn op de luchthaven, en bovendien grotendeels ondergronds.

Een deel van de nieuwe verbinding, die korter en comfortabeler is dan de vroegere bochtige spoorlijn, loopt onder de startbaan.

Hier hebben ingenieurs, technici en bouwvakkers op slechts één maand een deel van het tunneldak moeten gieten.

Dichter bij het luchthavengebouw werden zo mogelijk nog meer ingenieuze methodes toegepast, waarbij o.m. veelvuldig gebruik werd gemaakt van de techniek van geperste buizen om het tunneldak te bouwen. Er kwam op een bepaalde fase in de werken zelfs een boorschild met een diameter van drie meter aan te pas.

De globale duur van de werken bestrijkte een periode van zes jaar. In die tijdsspanne hebben de vele arbeiders, technici en ingenieurs van de aannemersbedrijven, de Centrale Studiedienst van de Lijn en de NMBS weinig daglicht gezien en hard gewerkt om de termijnen te respecteren. Voor hun prestaties en hun inzet wil ik hen van harte danken.

Mijn dank gaat ook uit naar de beheerder van de luchthaventerminal, BATC, en de Regie der Luchtwezen, vanwege de voorbeeldige samenwerking gedurende een complexe periode van werken, vernieuwing en expansie op de luchthaven.

Dankzij het nieuwe stationsgebouw en de nieuwe spoorlijn gaan trein en vliegtuig - ik zou haast zeggen "hand in hand" - een mooie toekomst tegemoet. Ik ben er trots op, dames en heren genodigden, om dit moment vandaag samen met u te mogen vieren.

Dank u.

Inwijding van het nieuwe station Brussel Nationaal Luchthaven en de nieuwe spoorwegverbinding tussen Zaventem en de luchthaven Brussel-Nationaal

Toespraak van de heer Michel Damar,
Voorzitter van de Raad van Bestuur

Mijnheer de Minister van Vervoer,
Mijnheer de Minister van Vervoer van het Brusselse Gewest,
Dames en heren volksvertegenwoordigers,
Mijnheer de gouverneur van Vlaams-Brabant,
Geachte dames en heren burgemeesters en schepenen,
Geachte genodigden,
Beste collega's,

We leven in een eeuw die in het teken staat van de mobiliteit. Meer dan ooit is de uitspraak van de Griekse filosoof Heracleitos van toepassing: "panta rhei" (*alles stroomt, alle dingen veranderen voortdurend*). In die stroom van vernieuwing en beweging is chaos nooit ver weg en in het verkeer vormt ze ondertussen een onderdeel van elke dag.

Om in die chaos orde te scheppen, bestaat behoefte aan gestructureerde systemen, die volgens een vaste regelmaat werken.

De spoorwegen kunnen daarin een reële bijdrage leveren. Het is binnen de spoorwegen dat het begrip "klokvast" ontstaan is, een woord dat zelfs door de woordenboeken werd overgenomen. Treinen rijden volgens vaste dienstregelingen, in eigen bedding, volgens een nationaal gestructureerd systeem. Genoeg troeven dus om de mobiliteitsproblemen te lijf te gaan.

Maar de trein alleen kan het gevecht niet winnen.

Sinds jaar en dag benadrukken verkeersdeskundigen de notie "complementariteit". Ze oogt mooi op papier, maar is niet zo gemakkelijk in de praktijk te brengen. Elk vervoermiddel heeft zijn eigen finaliteiten en wetmatigheden. Trein en vliegtuig zijn massavervoermiddelen die elkaar kunnen aanvullen, maar ook de concurrentie aangaan.

Denk maar aan de as Parijs - Lyon, waar de hogesnelheidstrein op korte tijd een belangrijk marktaandeel veroverde op het vliegtuig.

Als we hier vandaag samen zijn, is het evenwel omdat we getuige mogen zijn van een treffend voorbeeld van die veelgeprezen complementariteit. Toen de plannen voor een nieuwe luchthaventerminal op tafel lagen, heeft de NMBS meteen besloten ook het vroegere station te vervangen door een nieuw gebouw en het vroegere bochtige spoorlijntje door een rechte verbinding.

Deze beslissing lag in de lijn van de geschiedenis: ook in 1952 was de NMBS op het Europese vasteland een voorloper inzake complementariteit door een spoorlijn aan te leggen naar de luchthaven van Melsbroek.

De bouw van een bijna 400 meter lang ondergronds treinstation, op een luchthaven in volle bedrijvigheid, met daarbij een 1600 meter lange spoorverbinding onder het tarmac van de startbanen, is geen sinecure geweest.

Dat hierbij enkele technische uitdagingen dienden overwonnen te worden, werd al geschetst. Ook de expertise van de Centrale Studiedienst van De Lijn werd in de verf gezet.

Het nieuwe treinstation leunt ondergronds aan tegen de luchthaventerminal. Passagiers kunnen snel en vlot naar de trein, via een ruim en licht, hedendaags gebouw. Ook in dat opzicht is complementariteit dus geen loos begrip. Het station is voorzien op de toepassing van de akkoorden van Schengen, waarbij een onderscheid zal gemaakt worden tussen Europese en niet-Europese passagiers. Beide categorieën zullen steeds op de kortste manier naar het perron kunnen gaan.

Bij de conceptie van het gebouw werd ook al rekening gehouden met een toekomstige capaciteitsuitbreiding, gezien het nog steeds snel groeiende aantal vliegtuiggebruikers.

De investeringen in de luchthaven staan niet op zich. Waar in de jaren zestig, zeventig en tachtig de financiële middelen prioritair naar de auto-mobiliteit gingen, waaide er in de jaren negentig een nieuwe wind. Door innovaties binnen de spoorwegen en maatschappelijke ontwikkelingen kon de trein opnieuw een voortrekkersrol spelen in het mobiliteitsgebeuren. De 370 miljard frank die het tienjarenplan 1996 -2005 voorziet maken van de NMBS de grootste Belgische investeerder. Dit geld gaat niet in de eerste plaats - zoals sommigen nog steeds menen - naar de hogesnelheidsinfrastructuur, wel naar het binnenlandse spoorverkeer. Dit station is daar maar één illustratie van.

Naast de enorme investeringen in de infrastructuur - 3 miljard is geen bagatel - doet de NMBS ook al het mogelijke om de reiziger naar de luchthaven frequente en vlotte verbindingen te bieden. Het aanbod IC/IR '98 geeft de reiziger buiten de piekuren vier treinen per uur naar de luchthaven, en drie treinen per uur tijdens de piek. De buitenlandse toerist staat na slechts twintig minuten in het hartje van de hoofdstad, op een steenworp van de Grote Markt.

Van die vier treinen zijn er drie die verder dan Brussel rijden en niet minder dan 40 steden een rechtstreekse verbinding met de luchthaven bieden. Sinds gisteren rijdt de trein rechtstreeks naar de luchthaven vanuit het westen van het land. De vliegtuigreis begint al vanuit steden zoals Veurne, Deinze, Gent, Aalst, Denderleeuw, of -over de taalgrens- Quévy, Bergen en Zinnik.

Dat die verbindingen niet enkel de toeristen voorhelpen, mag duidelijk zijn als men weet dat op en rond de luchthaven niet minder dan 20.000 mensen werken. In het infernale dagelijkse pendelverkeer kan de trein hier dan ook enkele momenten van rust verschaffen, terwijl men vlot ter bestemming spoort.

We mogen terecht de technici van de spoorwegen, de vele bedrijven en hun arbeiders danken die dit werk hebben gerealiseerd. Zij hebben al een voorbeeld van samenwerking gesteld met de luchthavenautoriteiten, de Regie der Luchtwegen en de beheerder van de luchthaven-terminal, BATC.

Verder wil ik de directie van BATC bedanken voor de goede samenwerking, die naar ik hoop ook in de toekomst zal verdergaan. Ik kijk ook naar de verantwoordelijken van de Regie der Luchtwegen, die ons steeds met raad en daad hebben bijgestaan. Vervolgens wens ik de aannemers te feliciteren die binnen de korte tijdspanne het werk voleindigd hebben zonder dat de kwaliteit er het slachtoffer van is geworden. Ik wens ook de Centrale Studiedienst van de Lijn te feliciteren, zonder wiens expertise het project nooit zo vlot gerealiseerd zou kunnen zijn. Uiteindelijk dank ik ook mijn collega's van de NMBS die zich steeds voor 200 percent hebben ingezet om het project tot een goed einde te brengen.

Dan wil ik u, dames en heren genodigden, nog bedanken voor uw aanwezigheid op deze inwijdingsplechtigheid.



Mijnheer de Minister(s)
Mijnheer de Gouverneur
Mijnheer de Gedelegeerd Bestuurder
Mijnheer de Burgemeester(s)
Dames en Heren,

Zaventem, 25.05.1998

In naam van de gehele luchthavengemeenschap wens ik eerst en vooral mijn diepe tevredenheid uit te drukken met de prachtige realisatie van het nieuwe luchthavenstation te Zaventem.

De luchthaven Brussel-Nationaal heeft steeds de noodzaak ingezien van een vlotte treinverbinding en een goede aansluiting op het spoorwegnet.

Reeds in het verleden was de luchthaven immers één van de eerste, zoniet de eerste luchthaven ter wereld, die beschikte over een rechtstreekse treinverbinding.

In een vroeger verleden bestond er reeds een goederenstation te Melsbroek en een spoorring omheen het domein.

Trouwens, tijdens de realisatie van diverse werken worden nog steeds treinsporen aangetroffen en oude spoorbeddingen.

Mijnheer de Gedelegeerd Bestuurder, wij beschouwen de trein zeker niet als een concurrent maar eerder als een onontbeerlijke aanvulling voor de luchtvaart en dit in het kader van een multimodale mobiliteitsstrategie.

Al kunnen wij zeker niet ontkennen dat in een recent verleden klanten verloren gingen ten voordele van de nieuwe Thalys en Eurostarverbindingen, beschouwen wij dit eerder als een gezonde concurrentie.

Een verdere goede samenwerking blijft niettemin absoluut noodzakelijk en gewenst.

U weet zeker, mijnheer de Gedelegeerd Bestuurder, dat een van onze grote bekommernissen de toegankelijkheid landside van de luchthaven is.

Eerstdaags worden hiertoe de eerste resultaten van een grondige studie naar toegankelijkheid openbaar gemaakt.

De realisatie van dit nieuwe station kan zeker een eerste aanzet vormen tot een doorgedreven multimodale toegankelijkheidsstrategie.

Het is immers zo dat de huidige trend van 80% autoverkeer tegenover 20% openbaar vervoer absoluut moet omgebogen worden tegen het jaar 2010 en dit naar een modal split verhouding van 60% autoverkeer voor 40% openbaar vervoer, willen wij niet voor nog meer onoplosbare moeilijkheden komen.

Daarom wensen wij in de toekomst het openbaar vervoer voluit te promoten en te steunen zoals dit nu trouwens reeds het geval is in de ons omringende luchthavens.

Een gekadanseerd en regelmatig vervoer naar de luchthaven, en dit met :

- aangepast en confortabel materieel,
- goede aansluitingen en aangepaste overstapmogelijkheden op zowel binnen als buitenlandse verbindingen,
- met gebruik van moderne informatietechnieken en check-in op afstand, is absoluut noodzakelijk voor een veeleisend luchtvaartpassagier.

Op relatief korte termijn denken wij derhalve dat ten minste 8 verbindingen per uur een absolute noodzaak zal zijn.

Verder hebben wij, mijnheer de Gedelegeerd Bestuurder, de idee van de TGV op de luchthaven nog steeds niet prijsgegeven.

Wij denken immers, en waarom niet, aan enkele specifieke HST-verbindingen die momenteel Brussel-Zuid als start en/of eindbestemming hebben en die men mogelijk kan doortrekken tot de luchthaven.

Dit zou zeker een uitbreiding vormen van het hinterland van de luchthaven tot mogelijks de streek van bijvoorbeeld Rijsel en andere steden.

Aansluitend daarop moet men zeker de idee van een doortrekken van de lijn naar Antwerpen en het rechtstreeks bedienen van de luchthaven vanuit Leuven en Luik, mits de aanleg van een bijkomende bocht, ernstig overwegen.

Dit kan immers in een eerste stadium vooral voor binnenlands verkeer zeer belangrijk zijn.

Een rechtstreekse verbinding met Mons/Quievrain en Gent/De Panne is uitstekend maar Antwerpen en Luik zouden moeten in aanmerking komen.

En waarom verder ook niet denken aan een degelijk vrachtvervoer met, voor luchtvracht aangepaste HST-treinstellen tot Brucargo.

Als besluit wens ik nogmaals de NMBS te bedanken voor de zeer geslaagde realisatie van dit nieuwe treinstation.

Tevens wens ik mijn hartelijke dank te betuigen voor de constructieve samenwerking tussen de betrokken diensten, met de vaste overtuiging dat wij samen de moeilijke problematiek van toegankelijkheid tot een goed einde zullen brengen.

De Gedelegeerd Bestuurder,

E. KIRSCH



KABINET VAN DE MINISTER VAN VERVOER

*Mijnheer de Voorzitter,
Mijne heren bestuurders,
Dames en heren,*

Wat een dynamisme ! In één week-end heeft de trein, ten behoeve van zijn gebruikers, zijn gewoontes grondig veranderd. Deze morgen, hebben de dagelijkse spoorwegklanten kunnen genieten van een sterk toegenomen aanbod op het gehele reizigersnet.

En alsof dit niet reeds genoeg was, huldigen wij nu een nieuw station in. En niet zomaar een station ! Dat van de luchthaven Brussel-Nationaal.

Dit nieuwe kruispunt tussen trein- en vliegtuigverkeer heeft alles om me te verheugen. Eerst omdat het me toelaat twee domeinen samen te brengen die, als minister van Vervoer, bij mijn favorieten behoren. En vervolgens vooral omdat ik het gevoel heb mij hier op dubbel gekend terrein te bevinden. Zoals u weet, mijnheer de bestuurder van BATC, heb ik mij de laatste weken gebogen over de hervorming van de beheersstructuren van de luchthaven. Het is dus met grote voldoening dat ik de record-groei van onze nationale luchthaven heb begroet en, bijgevolg, de activiteiten die eruit voortvloeien.

Ook voor het spoor lijken de zwarte jaren voorbij. De bevolking kijkt niet meer neer op het openbaar vervoer. Van dag tot dag slaagt de "NMBS" er in de dagelijkse uitdagingen van de mobiliteit van antwoord te dienen. Hierin wordt zij geholpen door de belangrijke herinvesteringsprogramma's in het spoor waarmee de federale regering heeft ingestemd en die lopen tot 2005.

Vandaag herwint het spoor marktaandeel. Zelfs spectaculair voor wat de HST betreft. De cijfers die voor het goederenvervoer verwacht worden blijken eveneens beloftevol. Binnenkort, dankzij de investeringsprogramma's, zal het binnenlands verkeer als winnaar uit de bus komen.

De inhuldiging van dit nieuwe station van Brussel-Nationaal is hiervoor een belangrijke stap. Het getuigt vooral van de noodzakelijke complementariteit die er tussen alle vervoersmiddelen moet bestaan, of ze nu gemeenschappelijk zijn of privé. Het organiseren van deze complementariteit beschouw ik als een van de basistaken van de overheid en meer bepaald van de federale minister van Vervoer.

Zo wil ik, samen met de Gewesten en het Parlement, voor het volgend decennium de oriënteringspunten vastleggen van een mobiliteitsplan, dat elke vervoerswijze valoriseert in functie van de troeven ervan.

Het samenbrengen van trein en vliegtuig illustreert goed deze hedendaagse uitdaging. De ontwikkeling van de ene brengt ook de ontwikkeling van de andere met zich. Een station dat een betere verbinding verzekert met de verschillende steden van het land, zal een bijkomende troef zijn voor de groei van de luchthaven en voor de dienstverlening aan de

reizigers. Dient het nog gezegd dat de toenemende aantrekkelijkheid van Brussel-Nationaal ook het spoorverkeer over middellange afstand versterkt.

Een van de projecten die mij aanbelangen is juist de verbinding verwezenlijken tussen het vliegtuig en de hogesnelheidstrein. Het succes van beide overstijgt alle verwachtingen. Voor de HST, zal dit succes meebrengen dat de tweede Brusselse terminal vroeger wordt gerealiseerd. Schaarbeek lijkt hiervoor de meest aangewezen site, aangezien het zich bevindt op het kruispunt van de hogesnelheidslijnen naar Frankrijk, Nederland en Duitsland, in de onmiddellijke nabijheid van de luchthaven. Deze nieuwe HST-terminal zou met de luchthaven moeten verbonden worden met een "people mover", die nog het best kan omschreven worden als een soort "snelle horizontale lift".

Maar dat project, dames en heren, zal slechts binnen enkele jaren een realiteit zijn. Vandaag huldigen wij het "inter-city"-station in. Een station dat vooral het binnenlands verkeer ten goede komt. Het werd ontworpen om tegemoet te komen aan de noden van de meest veeleisende reizigers. Ik ben er van overtuigd dat dankzij de kwaliteit van de inrichting en van de diensten het vooropgestelde doel zal bereikt worden, namelijk meer reizigers die gebruik maken van de luchthaven, de weg naar het spoor te doen vinden.

Ik dank u.

BATC

N.V. BRUSSELS AIRPORT TERMINAL COMPANY S.A.

**OPENING NIEUW TREINSTATION
IN DE LUCHTHAVEN BRUSSEL NATIONAAL**

**TOESPRAAK VAN
Prof. Ir. PIERRE KLEES,
GEDELEGEERD BESTUURDER EN CEO VAN BATC**

25/05.1998

Geachte Heren Ministers,
Mijnheer de Gouverneur,
Heren Burgemeesters,
Heren Voorzitters,
Mijnheer de bestuurder,
Dames en Heren,
Beste collega's,

De Luchthaven van Brussel Nationaal en het treinverkeer zijn reeds geruime tijd trouwe partners. Deze luchthaven was wereldwijd één van de allereerste met een eigen aansluiting op het spoorwegennetwerk, een inspanning die nagevolgd werd door andere Europese luchthavens. De verplaatsing met de Airport City Express, voortaan de "Brussels Airport Express" genoemd, vormt bij veel passagiers een vast onderdeel van het totaalconcept van onze luchthaven.

Deze dienstverlening wordt door de gebruiker erg op prijs gesteld. Ongeveer dertien procent van onze bijna 16 miljoen passagiers maakte in 1997 gebruik van de trein voor hun verplaatsing van en naar de luchthaven. Ook zeven procent van de twintigduizend personeelsleden die tewerkgesteld zijn op de luchthaven, kiezen voor hun dagelijkse verplaatsing van en naar het werk voor het comfort van de trein.

Deze treinverbinding, deze multimodaliteit lucht/spoor, bespaart de vaak gehaaste passagier de stress die zeker op piekuren gepaard gaat met het transport over de weg. Voor de regio betekent de luchthaventrein een betekenisvolle verlichting van het wegverkeer, en dat geldt evenzeer voor de parkeergelegenheid op de luchthaven.

Hoewel diverse elementen bepalend zijn bij de keuze van het transportmiddel – de nabijheid van een treinstation, het vertrek uur, de overstapmogelijkheden en dienstregeling van de trein om er slechts enkele te noemen, zijn vooral de snelheid en het comfort belangrijke troefkaarten van het treinverkeer. Precies op het vlak van snelheid en comfort betekent het nieuwe treinstation dat we vandaag inhuldigen een aanzienlijke verbetering van het spoorwegprodukt voor onze vliegtuigreiziger. De afstand van het spoorwegperron naar de vertrekterminal, alsook van de aankomsthal naar deze lokettenzaal, bedraagt via de panoramische liften en de roltrappen slechts enkele stappen. De nieuwe dienstregeling van de spoorwegen die sinds gisteren in voege trad bij de NMBS, biedt de passagier nu vier treinen per uur, die allemaal de verbinding voorzien met Brussel Noord, Centraal en met het Zuidstation. Wie zich begeeft in de richting van Gent, De Panne of Mons/Quévy, kan voortaan zijn traject voltooien zonder dat hij moet overstappen. Dit laatste punt wordt zeker gesmaakt door passagiers met veel bagage.

Dit nieuwe treinstation verhoogt de aantrekkingskracht van de Luchthaven Brussel Nationaal, en zal de trein meer dan ooit aandienen als een aantrekkelijk transportmiddel in de keuze van de passagier die zich wil begeven naar de stad. Sta me dan ook toe, mijnheer de Minister, dames en heren, een uitdrukkelijk woord van lof te richten aan onze eigen medewerkers van BATC, maar minstens zo nadrukkelijk aan deze van "De Lijn", de Regie der Luchtwegen en de NMBS, die allen in gezamenlijk overleg hebben bijgedragen tot de totstandkoming van het nieuwe station en het principe waar het voor staat: multimodaliteit.

Voor de economische ontwikkeling van de regio, kan het essentieel belang van een vlotte mobiliteit niet voldoende onderlijnd worden. Een vlotte treinverbinding draagt bij tot een verruiming van de zogenaamde "catchment area" van de luchthaven, waardoor nieuwe passagiers aangetrokken worden voor de luchtvaartmaatschappijen. Voor de regio is dit niet zonder belang, want elke

verhoging van het passagiersaantal leidt rechtstreeks én onrechtstreeks tot een verhoogde tewerkstelling voor deze regio.

De ontwikkeling van het treinverkeer kent een nieuw élan, dat staat buiten kijf. De hogesnelheidstrein brengt de inwoners van Europese bestemmingen nóg dichter bij elkaar, en onderschrijft de Europese gedachte aangaande verhoogde mobiliteit en intense contacten. De wereld wordt een groot dorp, volgens de voorspelling die reeds een kwarteeuw geleden gemaakt werd door McLuhan.

Reeds vandaag zijn de luchthavens van Parijs en Amsterdam, onze belangrijkste concurrenten, uitgerust met een eigen TGV-station. Het hoeft geen betoog dat de uitbreiding met een TGV-halte de volgende stap moet zijn in de multimodale uitbreiding van ons luchthavenareaal, wil ons land niet achterblijven in zijn fundamentele ontwikkeling. Ook de ontsluiting van treinverbindingen naar Antwerpen en Luik, is één van de gezamenlijke uitdagingen die de luchthaven en de NMBS in de komende jaren moeten waarmaken. Ik maak graag van deze gelegenheid gebruik om te wijzen op de uitstekende samenwerking die we hebben met mijn vriend Etienne Schoupe, de bestuurder van de NMBS, en zijn hele team, met ons Directiecomité en al onze medewerkers. Mijn dank Etienne, voor je vertrouwen en je luisterbereidheid.

De trein en het luchtverkeer worden al te vaak beschouwd als concurrenten. Afhankelijk van de bestemming, het budget en de timing van de passagier, bieden ze elk een onmiskenbare bijdrage in het steeds verder toenemende verkeer binnen Europa. Ze zijn voor elkaar een perfecte aanvulling en het geheel van deze transport-tandem is voor de toekomst veel belangrijker dan de gescheiden belangen van de twee delen. Ook hier bestaat de door BATC gehuldigde WIN-WIN situatie, of een situatie waaruit alle deelnemers hun profijt halen. Daar waar de TGV garant staat voor een verdere uitbreiding van onze catchment area, is de luchthaven voor het treinverkeer een onmisbare voedingsbron aan passagiers die reiziger geworden zijn.

Momenteel wordt bijvoorbeeld onderzocht of we de doorstroming van een passagier niet kunnen verkorten door hem toe te laten zijn check-in reeds te doen in het treinstation van Brussel-Zuid Eurostation.

Vandaag is met de inhuldiging van het nieuwe spoorwegstation in de luchthaven van Zaventem een belangrijke mijlpaal bereikt. Dat nog heel wat vooruitgang dient gemaakt, behoeft geen betoog. De luchthaven en het treinverkeer tonen vandaag dat hun samenwerking niet enkel essentieel is, maar dat ze ook werkbaar is en – ik voeg het er graag aan toe – aangenaam.

Voor ik het woord geef aan Etienne Schoupe, gedelegeerd bestuurder van de NMBS, vestig ik graag uw aandacht op de tentoonstelling “Korte Geschiedenis van de Trein” waarmee BATC thans hulde brengt aan de trein en het spoorwegpersoneel. We komen er straks langs op weg naar de receptie in het restaurant Wingtips.

Etienne, ik laat aan jou het woord.

Pierre Klees
CEO BATC
25.05.98

"Korte Geschiedenis van de Trein"

Tentoonstelling in het luchthavengebouw : tot 25 augustus 98

Ter gelegenheid van de opening van het nieuwe spoorwegstation Brussel Nationaal - Luchthaven, biedt BATC aan de reizigers en bezoekers van de luchthaven een tentoonstelling "Korte geschiedenis van de trein". Deze tentoonstelling brengt met schaalmodellen en originele gebruiksvoorwerpen een hulde aan de geschiedenis van het treinverkeer, van de prille pionierstijd tot en met de hogesnelheidstrein. De 27 vitrinekasten van deze expo bevinden zich tot 25 augustus '98 op de Promenade, de winkel- en restauratieverdieping boven de vertrekhal. Die bevindt zich aan de landzijde van de luchthaventerminal en is daardoor bereikbaar voor alle publiek. De toegang is gratis.

Voor meer inlichtingen kunt u steeds terecht bij

BATC

Jan Van der Cruysse

Communications Manager

Tel 02 753 42 25 – fax 02 753 42 29

e-mail : jvandercruysse@batc.be

Exploitatiezetel
Siège d'Exploitation
N.V. BATC S.A.
Luchthaven Brussel Nationaal
Aéroport Bruxelles National
1930 Zaventem
België - Belgique

Maatschappelijke Zetel
Siège Social
N.V. BATC S.A.
C.C.N.
Vooruitgangstraat 80 bus 2 1030 Brussel
Rue du Progrès 80 boîte 2 1030 Bruxelles
België - Belgique

Bankrekeningen
Comptes bancaires
011 2511912-60
091 0110603-52
210-0052650-31
310-0761867-18
435-4107201-10

Expl. Zetel - Siège d'Expl.
Tel. (32)02/753 42 00
Fax (32)02/753 42 50

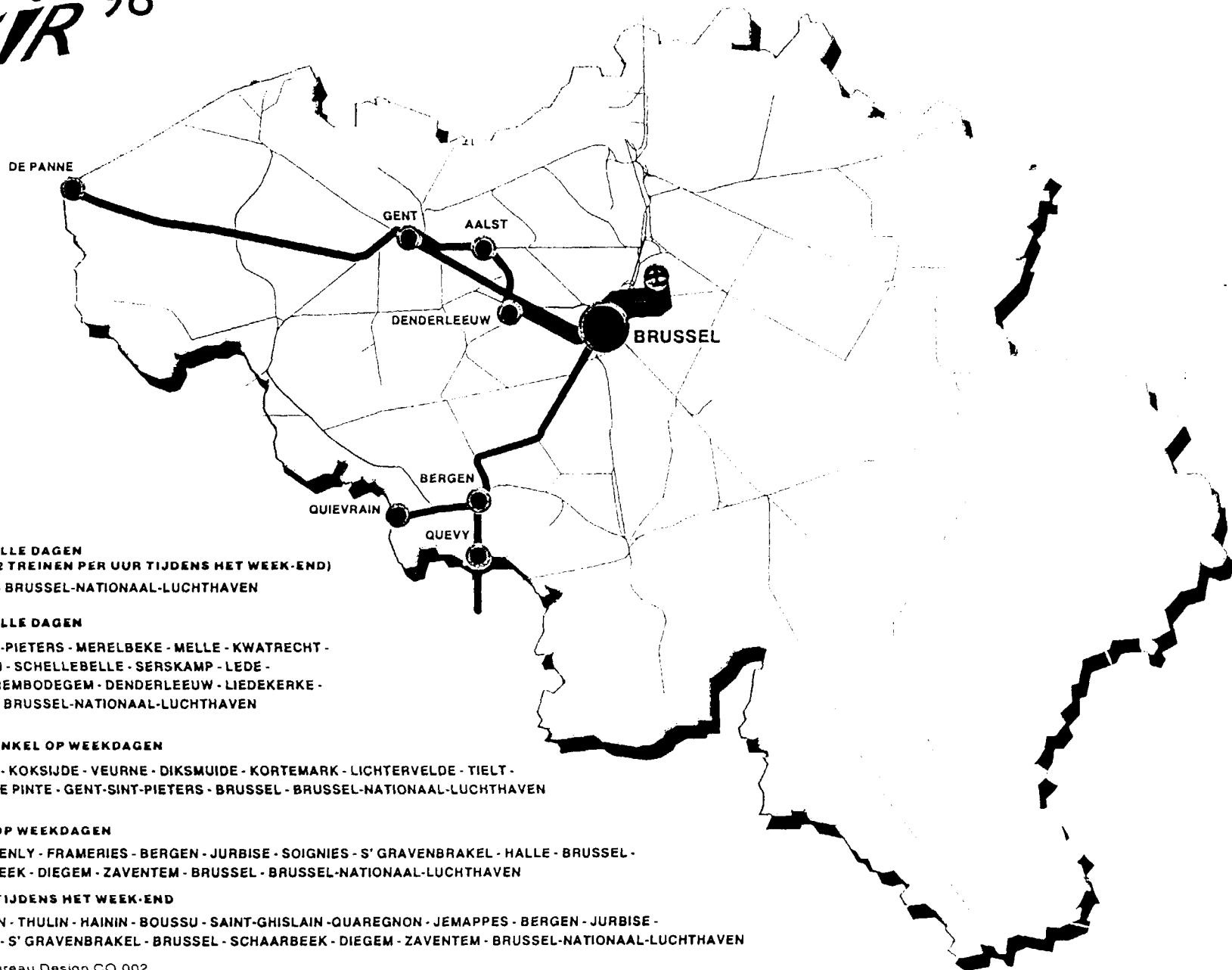
Maatsch. Zetel - Siège Social
Tel. (32)02/206 24 76
Fax (32)02/206 24 88

H.R.B. 499 278 R.C.B.
B.T.W. BE 433 137 365 TVA.

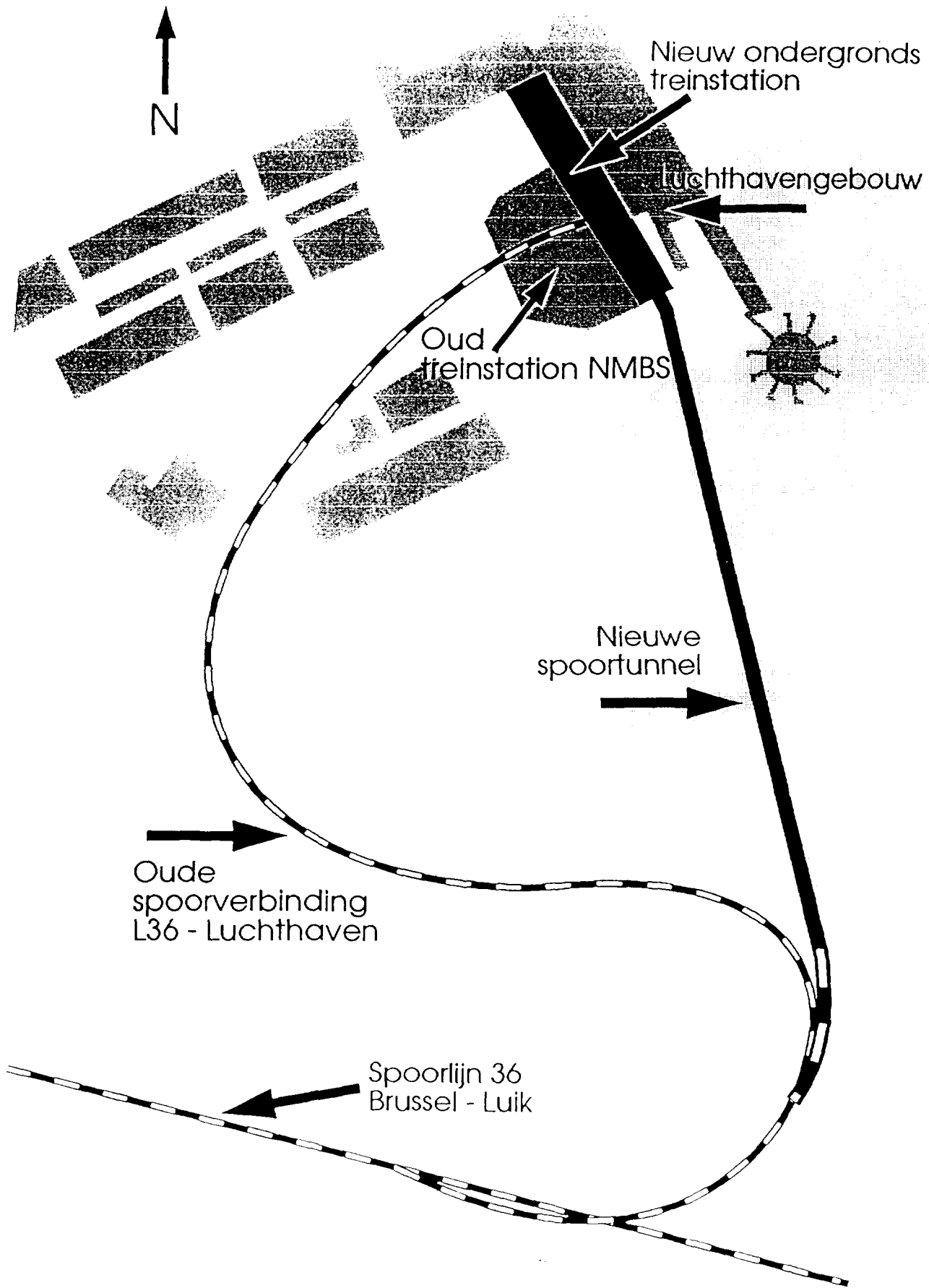
Rechtstreekse verbindingen

met de nationale luchthaven

ICIR 98



Nieuw station + nieuwe spoorverbinding naar nationale luchthaven



"Diamant"

