

Maandag 28 juni 1999

Perlunch NMBS

In deze map vindt u de volgende documenten:

- Treinen rijden steeds beter op tijd tijdens de eerste maanden van 1999
- De nieuwe dubbeldekkers M6
- De belangrijke werven in het kader van STAR 21
- Vooruitgang van de hst-werken
- Toekomstvisie over mobiliteit in en rond Brussel

Treinen rijden steeds beter op tijd tijdens de eerste maanden van 1999

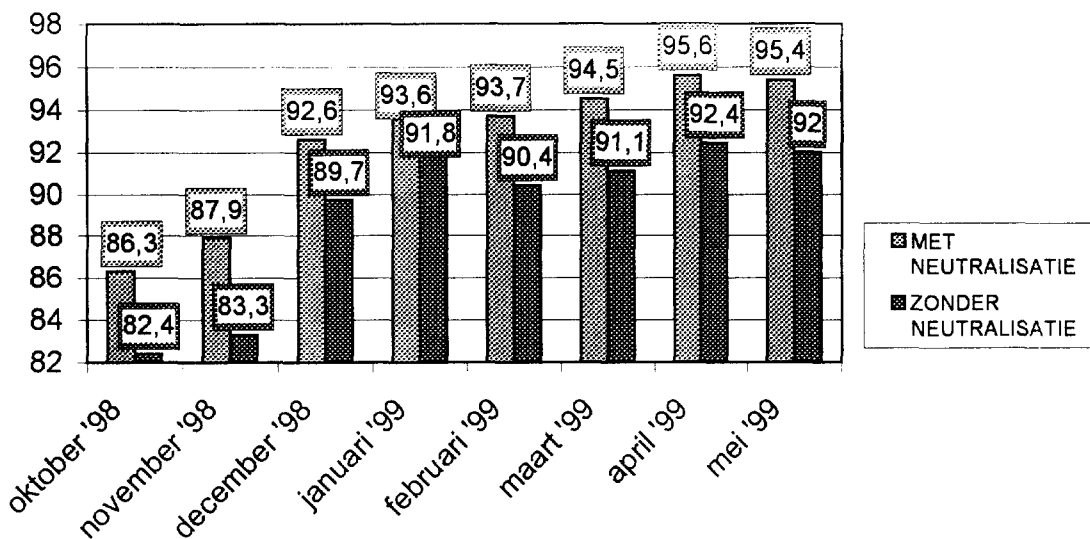
Na de problematische beginperiode van de invoering van het IC-IR-plan in mei 1998, rijden de treinen tijdens de vijf eerste maanden van dit jaar met een zeer grote stiptheid.

Als in oktober slechts 86,3% van alle treinen op tijd of met minder dan vijf minuten vertraging reed, dan was dit percentage acht maanden later gevoelig gestegen tot 95,4% voor de maand mei. Met dit resultaat komt de NMBS zeker tegemoet aan de voorwaarden die in het beheersakkoord met de regering zijn opgenomen. Volgens dit beheerscontract moet de NMBS er naar streven dat 95% van alle treinen op tijd rijden, of met hoogstens dan vijf minuten vertraging.

Deze cijfers van de stiptheid zijn de 'geneutraliseerde' cijfers, wat er op neerkomt dat alle vertragingen die buiten de verantwoordelijkheid van de spoorwegmaatschappij gebeuren, niet worden meegerekend. Onder zulke incidenten worden onder meer alle vertragingen gerekend die te wijten zijn aan grote investeringswerken of overmacht (bijvoorbeeld natuurfenomenen of vertragingen veroorzaakt door derden, zoals ongevallen, bommeldingen of zelfmoorden). Wanneer men deze voorvallen meerekent met de vertragingen, reed in mei nog 92% van de treinen volgens de dienstregeling.



STIPTHEID VAN DE TREINEN (sedert oktober 1998, %)



Dat de stiptheid van het treinverkeer in stijgende lijn zit, is geen toeval. Er zijn de geplande investeringen die ervoor moeten zorgen dat de reiziger in comfortabele omstandigheden en op het geplande tijdstip in het station van bestemming aankomt. Het nieuwe treinmaterieel is van hoogstaande kwaliteit, de oudere treinen worden volledig gemoderniseerd. Bovendien mag niet vergeten worden dat er nu meer rechtstreekse en permanente verbindingen met Brussel zijn.

Bovendien investeert de NMBS dit jaar specifiek ruim 730 miljoen frank om de stiptheid van de treinen nog beter te kunnen garanderen. Het grootste deel daarvan, 417 miljoen frank, moet dienen om de infrastructuur te vernieuwen en te verbeteren. Aanpassingen en modernisering van het rollend materieel kosten 205 miljoen frank. Andere posten waarin wordt geïnvesteerd zijn de aanpassing van de signalisatie op de Brusselse Noord-Zuid-verbinding en verschillende verbeteringen van het netwerk.

Naast al deze investeringen doet de NMBS nog een extra inspanning om iets terug te doen na de ongemakken van verleden jaar. Als de treinkaarten worden verlengd, krijgen de houders van een Railflexkaart of een week- en een maandtreinkaart 12%

korting. Wie in september zijn treinkaart met drie maanden verlengt, krijgt 4% korting en iedereen die in die periode zijn treinkaart verlengt voor 10 of 12 maanden geniet een reductie van 1%.

PRIJSVOORBEELD	RAILFLEX		MAANDABONNEMENT	
	nu	-12%	nu	-12%
33 km (Aalst-Brussel)	850 frank	750 frank	2780 frank	2450 frank
58km (Gent-Brussel)	1250 frank	1100 frank	4070 frank	3580 frank
104 km (Genk-Brussel)	1835 frank	1615 frank	5730 frank	5040 frank

* De 12% korting zal worden toegekend bij de verlenging van deze treinkaarten tussen 1 en 30 september 1999

* Met de Railflex-kaart kunnen binnen 15 opeenvolgende kalenderdagen 5 retourtjes gemaakt worden tussen één vertrekstation en één aankomststation naar keuze

* De afstanden en prijzen zijn slechts voorbeelden voor enkele courant gebruikte verbindingen

* De prijzen zijn geldig voor een treinkaart in 2de klas

Tenslotte zullen de prijzen voor het binnenlands treinverkeer pas weer worden aangepast in februari 2000. En net zoals vorig jaar kan iedereen op kerstdag gratis de trein nemen. De compensaties ten opzichte van de reiziger zullen de NMBS ongeveer 300 miljoen frank kosten.

De belangrijke werven in het kader van STAR 21

- **Station Brussel-Zuid:** hier is de vooruitgang van de werken die al gedurende enkele jaren aan de gang zijn, zeer duidelijk zichtbaar. De tussenverdieping aan de noordkant, die zich tussen het niveau van de sporen en dat van de grote centrale stationshal situeert, zal halfweg september klaar zijn. De parking met 2.500 plaatsen zal eveneens in dienst worden gesteld eind dit jaar. De verlenging van 'spoor 3' voor de Noord-Zuid-verbinding is gepland voor september 2000
- **Station Halle:** alle sporen (hst en binnenlands treinverkeer) van het station zijn ondergronds aangelegd. De laatste fase van deze werken betreft het terug in dienst stellen van de verbinding met de oostelijke ring rond Brussel (Halle-Vilvoorde), wat nu in september zal gebeuren. Een nieuw stationsgebouw zal er vanaf het begin van 2000 bovenop gebouwd worden.
- **Station Namen:** in het belangrijkste station van Wallonië zijn al drie jaar werkzaamheden bezig. De overdekking en de vernieuwing van de sporen zullen beëindigd worden tegen het einde van het jaar 2000. Op dat oppervlak boven de sporen komen dan de ontvangstinfrastructuur (loketten, commerciële ruimtes,...) en de voor de werking van het station noodzakelijke kantoren. Aan de oostelijke uitgang van het station zal een brug gebouwd worden om het kruisen op twee niveaus mogelijk te maken van de lijn Brussel-Namen-Luxemburg en de Waalse as. Het treinverkeer zal op die manier veel vlotter kunnen verlopen, wat een tijdswinst van twee minuten per trein moet opleveren. De planning voor het geheel van de werken in Namen loopt tot de lente van 2004.
- **Station Charleroi-Zuid:** deze spoorwerkzaamheden zijn bezig aan de uitgang van het station, in richting van Namen, en ze zijn gepland tot het begin van 2004. Het is de bedoeling om de treinsnelheid bij het verlaten van het station te kunnen verhogen van 40km/u tot 60 en 80 km/u.
- **Lijn Brussel-Antwerpen:** op deze lijn zullen zowel de hogesnelheidstreinen als de treinen voor het binnenlands verkeer tegen 160 km/u kunnen rijden. De sporen van het baanvak Kontich-Mechelen zijn al aangepast. De werken op het baanvak Mechelen-Vilvoorde zijn aan de gang en zullen klaar zijn tegen 2002.
- **Lijn Antwerpen-Essen:** de moderniseringswerken op deze lijn zijn bezig en lopen tot in 2003. Zij zullen het ook mogelijk maken om de snelheid op te drijven tot 160 km/u. De ingebruikstelling in Antwerpen-Oost van een nieuwe geïnformatiseerde seinpost is eveneens gepland.
- **Modernisering van het goederenstation Antwerpen-Noord:** de constructie van een 'main hub', in hoofdzaak de zone van een enorme container-terminal, is gepland tegen het midden van 2000. Bovendien zal de triëringsbundel B2 tegen

eind 2000 uitgerust zijn met een geïnformatiseerd systeem die een geautomatiseerde triëring van de wagens mogelijk maakt. Op piekuren zullen 150 wagens per uur getrieerd kunnen worden. Een andere bundel (C2) zal, ook tegen eind 2000, uitgebreid worden met acht extra sporen.

- **Lijn Rivage-Gouvy:** de elektrificatie van het baanvak Trois-Ponts – Gouvy is volop aan de gang en zal voltooid zijn tegen eind september 1999. Het andere baanvak Rivage – Trois-Ponts moet geëlektrificeerd zijn begin 2000.
- **Lijn Erquelines – Charleroi-Zuid:** deze lijn is belangrijk voor het goederenverkeer op de Oost-West-as. Hiervoor moeten vijftien bruggen vernieuwd worden. De werken zijn gestart en moeten normaal voltooid zijn tegen het einde van 2006.
- **Lijn Fleurus-Auvelais:** deze lijn, die op dit moment niet wordt geëxploiteerd, zal weer in gebruik worden genomen en zal een belangrijke schakel vormen voor de goederentreinen op de Noord-Zuid-verbinding. De werken om dit spoor weer te kunnen gebruiken zijn gestart in april van 1999 met de heraanleg van een ballastbedding. De werken aan de sporen en de elektrificatie van een enkel spoor zijn gepland tegen begin 2001.
- **Lijn Athus-Maas:** deze lijn omvat de tweede noodzakelijke schakel voor Noord-Zuid-as van het goederenverkeer. De werken zijn bezig en moeten het spoorverkeer met zware treinen (22,5 T/wagenas) mogelijk maken voor snelheden van 120 km/u. Er wordt ook overgegaan tot het aanpassen van de kunstwerken en de elektrificatie van de lijn. Het geheel van de werkzaamheden is gepland tegen juni 2001.

Vooruitgang van de hst-werken

1. De westelijke tak: Brussel - Franse grens (88 km)

- deze lijn werd reeds in gebruik gesteld op 14 december 1997;
- de voorstadslijn tussen Brussel en Halle, via het zuidoosten van Brussel, is op dit ogenblik nog onderbroken vanaf Huizingen; maar de werkzaamheden in Halle lopen nu ten einde. De tunnel in Halle is bijna voltooid zodat hij kan in september op de lijn Halle-Brussel kan worden aangesloten. Deze lijn kan vanaf dan weer volledig in dienst worden gesteld;
- in Halle komt ook een volledig nieuw stationsgebouw waarvan de werken starten begin 2000;
- in Brussel-Zuid wordt in verschillende fasen tot 2004-2005 gewerkt om de inrijdsnelheid van het station te verhogen.

2. De noordelijke tak: Brussel – Nederlandse grens (87 km)

- de werken aan de Noord-Zuid-verbinding zijn aangevat in 1997, ze verlopen in verschillende fasen en alles moet klaar zijn tegen 2005;
- in 2002 zal het bovengrondse niveau van Antwerpen-Centraal volledig afgewerkt zijn: het station omvat dan zes nieuwe sporen op het niveau van de oude sporen en een winkelcentrum op straatniveau;
- voor de realisatie van de hogesnelheidslijn naar Nederland zijn de voorbereidingen volop bezig, maar er moet wel gewacht worden op de bouwvergunning. Om de planning te kunnen respecteren, moet die ten laatste eind '99 afgeleverd worden. Zoals voorzien in het verdrag tussen België en Nederland moeten de werkzaamheden immers kunnen starten begin 2000 om in 2005 alles klaar te krijgen.

3. De oostelijke tak: Brussel – Duitse grens (139 km)

- het baanvak tussen Brussel en Leuven wordt van twee naar vier sporen gebracht: tussen 2003 en 2005 zullen verschillende stappen kunnen worden afgerond. Op dit ogenblik wordt er volop gewerkt in Diegem, Zaventem en Leuven. Eind '99 – begin 2000 komen daar de werven in Herent en Kortenberg bij;
- alle werkzaamheden tussen Leuven en Bierset zijn op dit moment aan de gang, en deze hogesnelheidslijn zal dan ook zoals gepland in dienst kunnen treden in mei 2002;
- ook in Bierset en Luik is men volop bezig. Het project "Euro-Liège TGV" verloopt in verschillende fasen en het Luikse hst-station zal in dienst kunnen treden in 2002;

- voor de werkzaamheden tussen Luik en de Duitse grens werd een eerste belangrijke bouwvergunning die onder meer de tunnel van Soumagne omvat, reeds afgeleverd op 26 april van dit jaar; de procedures voor de andere baanvakken zijn ook volop aan de gang. Voor het stuk van de hogesnelheidslijn tussen Luik en de Duitse grens beginnen de werken eind '99, om de lijn in dienst te kunnen stellen in 2005.

4. Brussel – Schaarbeek

- voor het Gewestelijk Expres Net en de spoorontsluiting van Zaventem is er reeds een intentieverklaring tussen de Federale Regering en de drie Gewesten. In het kader van een globale mobiliteit in Brussel zijn er besprekingen aan de gang;
- tegen 2005 zou er ook een vertakking gerealiseerd moeten zijn tussen de noordelijke en oostelijke tak van de hogesnelheidslijn in Schaarbeek. Tegen 'horizon 2010' wordt daar ook een tweede hst-terminal gepland om de verwachte stijging van het hogesnelheidsverkeer aan te kunnen.

De nieuwe dubbeldekkers M6

De NMBS plant binnenkort de bestelling van 210 nieuwe dubbeldekkers van het type M6.

Een eerste selectie uit de verschillende voorstellen van meerdere constructeurs, werd gemaakt op basis van het comfort en het design van de rijtuigen. Een tweede fase, met een gelijkaardige selectie op basis van de financiële aspecten, bevindt zich in het eindstadium.

De M6 zal zeker veel comfortabeler zijn dan zijn voorganger de M5. De passagiers zullen meer ruimte hebben, de stahoogte bedraagt zowel in het boven- als benedengedeelte twee meter. Daarnaast beschikken zowel eerste als tweede klasse over individuele zitjes. In tweede klasse zullen ze twee per twee in de breedte worden opgesteld (twee + drie in de M5).

Elke trein zal bestaan uit zes rijtuigen (vier tweedeklasserijtuigen, een eerste-klasserijtuig en een multifunctioneel ruittuig - onder meer voor fietsers en minder-validen - met een eerste-klasse-afdeling en een tweede-klasse-afdeling). In elk van de tweedeklasserijtuigen zijn 140 zitplaatsen voor niet-rokers, in ieder eerste-klasserijtuig zijn er 124 zitplaatsen (ook voor niet-rokers) en in een multifunctioneel ruittuig zijn er 104 zitplaatsen, waaronder 55 voor rokers. Twee treinen kunnen aan elkaar gekoppeld worden en in dat geval biedt het geheel van twaalf rijtuigen plaats aan 1586 passagiers. In vergelijking met andere nieuwe treinen is de toename van het aantal zitplaatsen duidelijk: twaalf gemoderniseerde M4-rijtuigen kunnen 1184 reizigers vervoeren, een stel van twaalf nieuwe I11-rijtuigen kan 980 mensen een zitplaats aanbieden.

Verder is de trein voorzien van alle modern comfort, zoals klimaatregeling, een gesloten WC-systeem, een vlotte opstap voor alle perronhoogtes, beter geïsoleerde toegangsdeuren tussen compartimenten en platformen, een informatiesysteem met elektronische display aan binnen- en buitenkant voor de reizigers, een efficiënte geluidsisolatie en meer bagageruimte, zowel boven als onder de zetels, langs de wanden als aan de ingang van de bovenverdieping.

De nieuwe dubbeldekkers zijn ook veel toegankelijker en gebruiksvriendelijker gemaakt voor minder-validen (onder meer de zitplaatsen, de toiletten, de toegangsdeuren, ...). Daarenboven kunnen deze rijtuigen, waar het mogelijk is, snelheden aan tot 160 km/h.

De 210 nieuwe M6 dubbeldekkers komen ter vervanging van de M2-rijtuigen uit 1959-1960. Ze zullen ingezet worden tijdens de piekuren voor de lange afstandsverbindingen van en naar Brussel, ter ondersteuning van de InterCity-treinen. De bestaande dubbeldekkers (type M5) verhuizen naar kortere trajecten.

Deze oudere M5 dubbeldekrijtuigen zullen gemoderniseerd worden. Op die manier zal het comfort gevoelig verbeteren. De belangrijkste aanpassingen bestaan in de nieuwe individuele zetels en de vervanging van het oudere type toiletten door een gesloten systeem. Ook de aankleding van het interieur ligt ter studie: de vloerbedekking, de zetelbekleding en de verlichting worden herbekeken om het comfortniveau te verhogen.

22 maanden na de bestelling zal de eerste trein geleverd worden. De levering van het volledig pakket gebeurt vanaf het moment van de bestelling binnen een tijdsbestek van vier jaar.

Vergelijking regelmaat 1996 - 1997 - 1998 - 1999

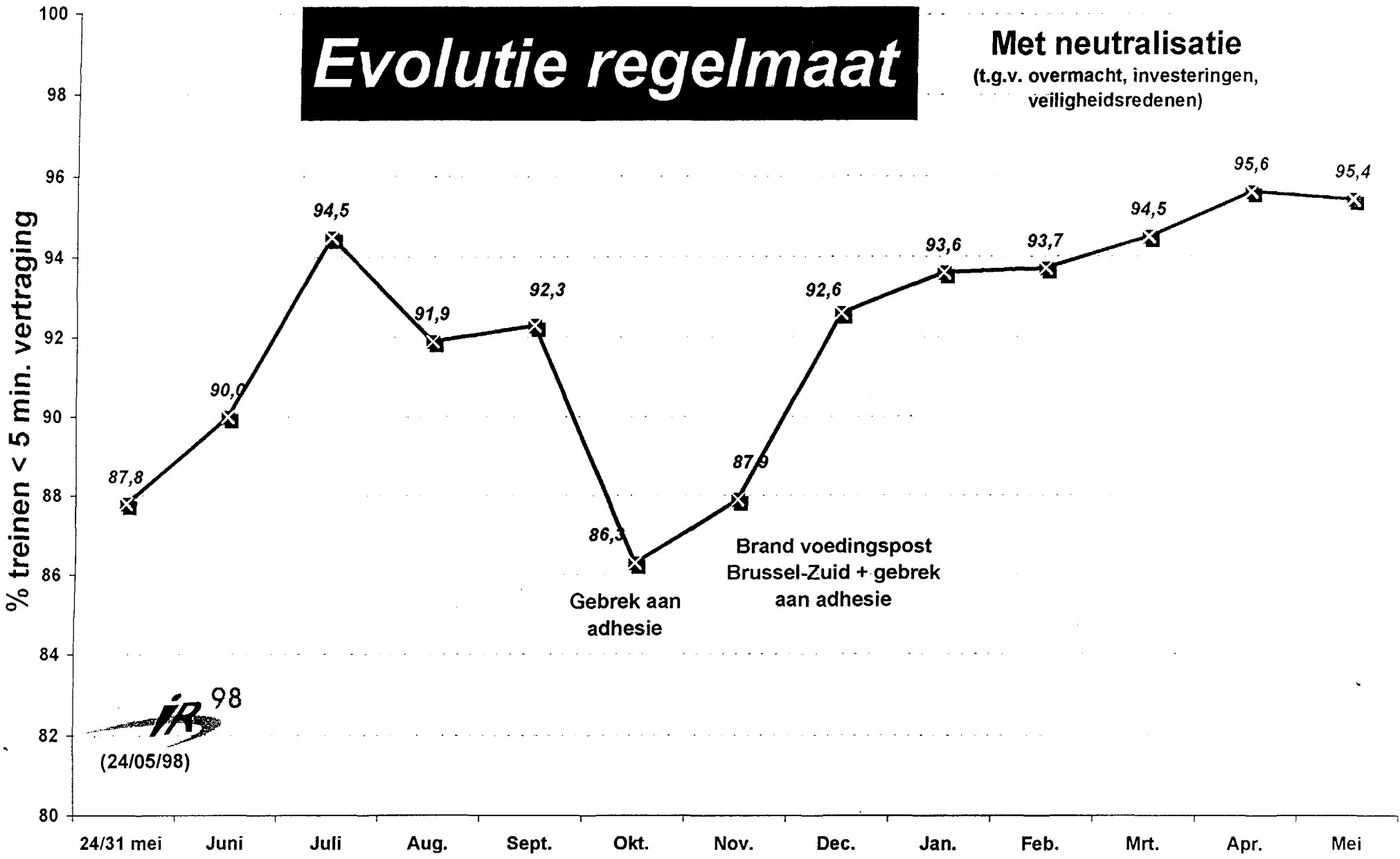
met neutralisatie

% treinen met max. 5 minuten vertraging

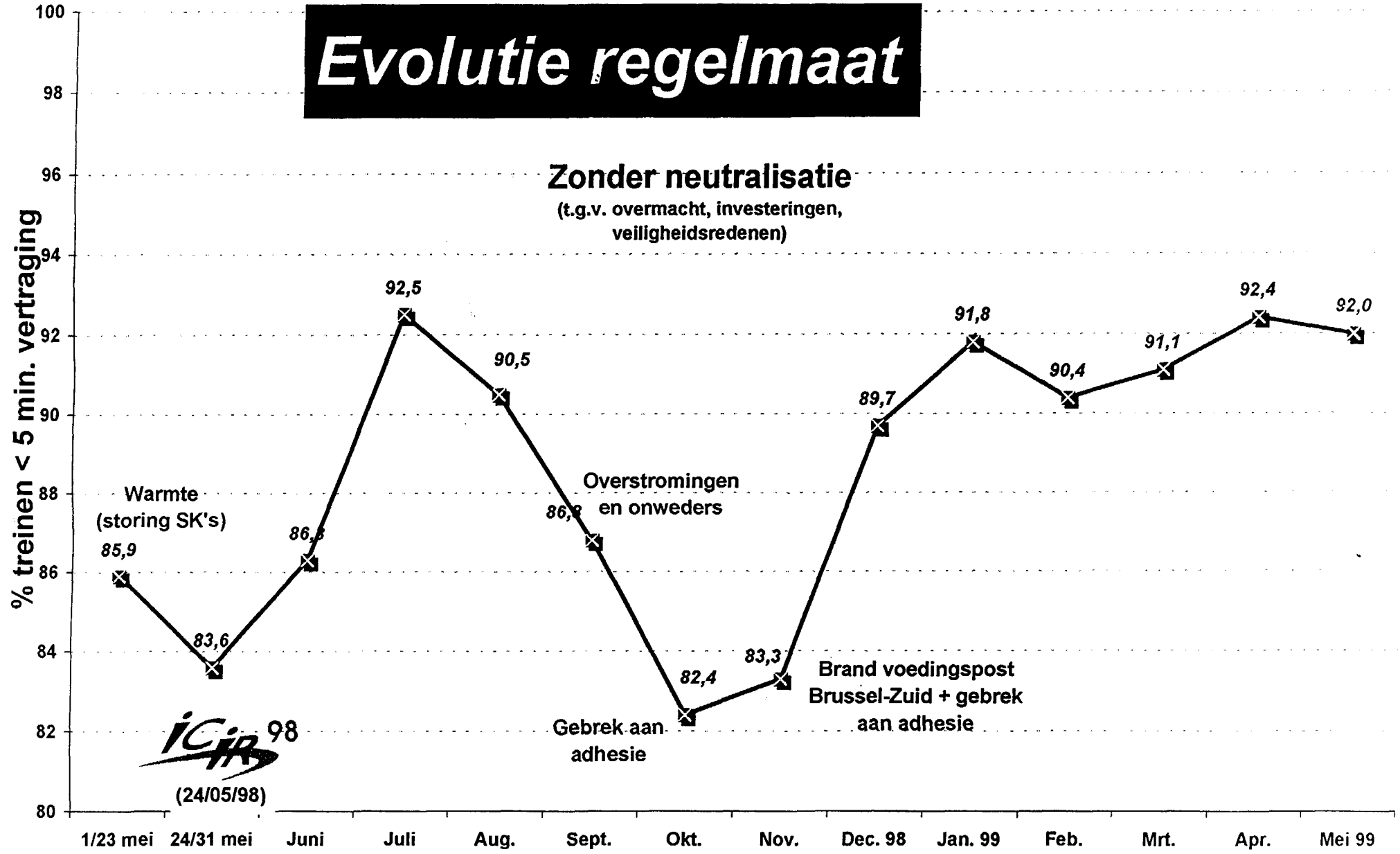
	Januari	Februari	Maart	April	Mei	Juni	Juli	Augustus	September	Oktober	November	December
1 9 9 6	92,6%	91,8%	92,2%	92,5%	93,1%	91,8%	96,1%	95,6%	93,1%	88,7%	87,6%	92,0%
1 9 9 7	93,0%	94,3%	94,3%	94,9%	93,8%	94,0%	96,2%	94,4%	94,6%	93,9%	93,1%	95,5%
1 9 9 8	95,2%	95,2%	94,2%	94,6%	89,4%	90,0%	94,5%	91,9%	92,3%	86,3%	87,9%	92,6%
1 9 9 9	93,6%	93,7%	94,5%	95,6%	95,4%							

Evolutie regelmaat

Met neutralisatie
(t.g.v. overmacht, investeringen,
veiligheidsredenen)



Evolutie regelmaat



Nouvelles infrastructures Nieuwe Infrastructuur

