

28 november 1999

**DE INTERNATIONALE THALYS-VERBINDING
BRUSSEL – ROISSY-CDG**

Trein en vliegtuig op hetzelfde spoor...

Perscontacten

	<u>Tel.</u>	<u>Fax</u>
NMBS	02/526 37 20	02/526 37 26

INHOUDSTAFEL

De nieuwe Thalys-verbinding Brussel-Zuid – Aéroport Charles de Gaulle TGV

ADP en Thalys: partners in het gecombineerd vervoer

- * De keuze voor gecombineerd vervoer op Roissy-CDG
- * Thalys en Roissy, een eerste stap naar gecombineerd vervoer

Thalys, het succes van het eerste hogesnelheidsnet in Noord-Europa

ADP en de luchthaven Roissy-Charles de Gaulle

PERSBERICHT

Vanaf 28 november 1999 verzekert Thalys een dagelijkse, rechtstreekse verbinding **tussen Brussel-Zuid en de stations Roissy Aéroport Charles de Gaulle TGV en Marne-la-Vallée-Chessy**. Elke dag zijn vier heen- en terugritten gepland. De duur van de trajecten bedraagt respectievelijk 1u15 en 1u30.

Deze vier nieuwe verbindingen zijn een aanvulling op de 21 dagelijkse verbindingen tussen België en Paris-Gare du Nord. Er wordt een eenheidsprijs voorgesteld die bij vertrek van of naar een van deze stations (Paris-Nord, Roissy Charles de Gaulle TGV en Marne-la-Vallée-Chessy) een maximale flexibiliteit garandeert.

De luchthaven van Roissy CDG is één van de grootste in Europa en beschikt bovendien nog over enorme uitbreidingsmogelijkheden. Ze is de eerste 'natuurlijke' stap van Thalys op het gebied van gecombineerd vervoer "Air-Rail". Voor de maatschappij 'Aéroports de Paris', die de luchthaven van Parijs beheert, is dit het antwoord op een essentiële vraag: het verschuiven van een gedeelte van de reizigers van het korte-afstandsverkeer naar het hogesnelheids-treinverkeer, is het antwoord op de uitdaging die erin bestaat de capaciteiten van de luchtvaartindustrie op een rationele manier te ontwikkelen.

Deze nieuwe Thalys-verbinding mikt voor haar eerste jaar (2000) op een totaal van 428.000 reizigers (234.000 voor Roissy, waarvan 160.000 reizigers die een overstap op het vliegtuig maken en 194.000 voor Marne-la-Vallée).

De Noord-Europese Thalys, die tot op heden bijna 13 miljoen reizigers vervoerde, hoopt – dankzij de evolutie van haar infrastructuur en de uitbreiding van het hogesnelheidsnet – in 2002 niet minder dan 7 miljoen reizigers te vervoeren. In 2006 zou dat aantal moeten oplopen tot 10 miljoen, in 2010 tot 12 miljoen.

De nieuwe Thalys-verbinding Brussel-Zuid – Aéroport Charles de Gaulle TGV

Vanaf 28 november 1999 verzekert Thalys een dagelijkse, rechtstreekse verbinding tussen **Brussel-Zuid en de stations Roissy Aéroport Charles de Gaulle TGV en Marne-la-Vallée-Chessy**. Elke dag zijn vier heen- en terugritten gepland. De duur van de trajecten bedraagt respectievelijk 1u15 en 1u30.

Dienstregeling

Thalys n°	9381	9383	9385	9387
Marne-la-Vallée-Chessy	7 :29	12 :20	15 :43	19 :25
Roissy Charles de Gaulle	7 :43	12 :34	15 :58	19 :40
Brussel-Zuid	9 :00	13 :50	17 :14	20 :57

Thalys n°	9382	9384	9386	9388
Brussel-Zuid	7 :48	10 :45	16 :17	20 :32
Roissy Charles de Gaulle	9 :04	11 :59	17 :38	21 :50
Marne-la-Vallée-Chessy	9 :19	12 :14	17 :52	22 :05

Tarieven: de klassieke Thalys-tarieven zijn ook hier van toepassing en er wordt één prijs voorgesteld die geldig is voor vertrek van of naar elk van de drie stations van Ile de France (Paris-Nord, Aéroport Charles de Gaulle TGV en Marne-la-Vallée-Chessy). Deze flexibele formule moet het mogelijk maken om een biljet voor vertrek vanuit Paris-Nord om te ruilen voor een vertrek vanuit Charles de Gaulle TGV of Marne-la-Vallée-Chessy en vice versa (op die manier worden de drie Parijse stations beschouwd als één station).

Service aan boord: de klanten op deze verbindingen genieten van dezelfde service als die op de andere Thalys-treinen tussen Paris-Nord en Brussel: naast een selectie dagbladen wordt de reizigers in Comfort 1 tijdens de week een lichte maaltijd aangeboden, opgediend aan de zitplaats en inbegrepen in de prijs van het biljet.

Deze nieuwe verbinding biedt interessante perspectieven voor de ontwikkeling van Thalys, dat zo hoopt:

⇒ de positie op de bestaande markten te behouden:

- Marne-la-Vallée - Disneyland® Paris: sinds juni 1997 rijdt Thalys tijdens de weekends en de schoolvakanties tussen Brussel-Zuid en Disneyland® Paris. In iets meer dan twee jaar hebben reeds meer dan 200.000 Belgen deze trein genomen. De versterking van deze verbinding biedt een verruiming van de mogelijkheden op de Belgische vrijetijdsmarkt: voor het jaar 2000 worden om en bij de 200.000 reizigers op deze verbinding verwacht. Het verkeer naar Disneyland® Paris en de verhoging van het aanbod betekent eveneens dat het partnership met Disneyland® Paris wordt versterkt.

⇒ nieuwe markten te onderzoeken:

- De luchthaven van Charles de Gaulle is één van de grootste in Europa en beschikt bovendien nog over enorme uitbreidingsmogelijkheden. De luchthaven heeft immers erg veel overzeese vluchten, die op hun beurt - zowel bij vertrek als bij aankomst - ook nuttig kunnen zijn voor de Belgische Thalys-klanten. Tijdens het eerste jaar, 2000, zouden ongeveer 160.000 personen de trein kunnen nemen en op die manier hun vluchten laten aansluiten op de nieuwe treinverbinding. In 1998 hebben 1,3 miljoen passagiers gereisd via de luchthaven Charles de Gaulle, 850.000 van hen maakten de overstap tussen een hogesnelheidstrein en een vliegtuig. Binnen vijf jaar kan dit cijfer oplopen tot 2 miljoen.
- De nieuwe steden rond Parijs, zoals Marne-la-Vallée en Roissy zijn nu rechtstreeks te bereiken. Met vier dagelijkse verbindingen zijn ze een wezenlijke aanvulling op de bestaande 21 dagelijkse verbindingen met Parijs. Deze zones bieden een belangrijk potentieel aan cliënteel (zowel zakenlui als privé-personen). De regio van Roissy en Marne-la-Vallée kent immers een grote economische ontwikkeling: meer en meer Europese bedrijven, ook Belgische of in België gevestigde bedrijven (bijvoorbeeld DHL) vestigen zich in de omgeving van de luchthaven van Roissy en Marne-la-Vallée. Ook het tentoonstellingspark van Villepinte, in de buurt van Roissy, trekt een steeds groter en internationaler publiek.

ADP en THALYS: partners in gecombineerd vervoer

De keuze voor gecombineerd vervoer op Roissy-CDG

Een van de belangrijkste troeven van Roissy CDG –en vandaag nog steeds zeer uitgesproken aanwezig– blijft de wil om het lucht- en spoorverkeer op een doorgedreven manier op elkaar af te stemmen in het hart van de luchthaven. In 1987 besloten ADP en de SNCF, in tegenstelling tot de toen gangbare opvatting die trein en vliegtuig nog volkomen tegenover elkaar stelde, de eerste infrastructuur ter wereld te bouwen die deze twee transportwijzen verenigt. Op die manier zag Roissy-CDG het levenslicht, op 2 november 1994 door de Franse president ingehuldigd.

Vandaag, vijf jaar en een grondige wijziging van de transportgewoontes later, kent Roissy een jaarlijkse verkeersstroom die meer dan verdrievoudigd is en die binnenkort de 2 miljoen reizigers zal bereiken.

Sinds de opening van het hogesnelheidsstation werd de bediening van de luchthaven Roissy-CDG uitgebreid, meerbepaald dankzij de nieuwe verbindingen tussen de provincies naar het westen toe en de versterking van het aanbod naar het noorden en het zuidoosten, om beter tegemoet te komen aan de noden van de luchtvaartcliënteel.

Doordat Roissy-CDG in het hogesnelheidsnet is opgenomen beschikt de luchthaven over een belangrijk strategisch voordeel. Nu reeds komt 3% van alle luchtvaartpassagiers per hogesnelheidstrein aan in Roissy. 65% van de gebruikers van het hst-station in Roissy zijn reizigers met een aansluiting met het vliegtuig. Twee derde van hen vliegt op lange-afstandsvluchten of op vluchten met Scandinavië of Oost-Europa als bestemming. Hiervoor zijn er slechts weinig verbindingen vanuit de provinciesteden.

De opening van de rechtstreekse spoorverbinding Roissy CDG – Brussel levert dus een belangrijke bijdrage in de toename van het aantal passagiers die een aansluiting hebben van een korte-afstandsvlucht op een hogesnelheidstrein.

De frequentie (vier bijkomende heen-en terugverbindingen per dag) en de snelheid van de reis (1h15 in plaats van 1h50 voordien) dragen ertoe bij dat de kwaliteit van de dienst die de reizigers wordt geboden verbetert en maken de combinatie trein-vliegtuig bijzonder aantrekkelijk. In 1998 verwelkomde Roissy CDG 400.000 reizigers vanuit of met bestemming Brussel. In de komende jaren zou deze reizigersstroom geleidelijk moeten overstappen naar de Thalys-verbinding.

Behalve het toegenomen aantal verbindingen en de betere kwaliteit ervan, moet de opening van deze nieuwe Thalys-verbinding ook toelaten de capaciteit van de luchthaven op een meer rationele manier te gebruiken.

De verplaatsing van 400.000 vliegtuigpassagiers tussen Roissy-CDG en Brussel komt overeen met meer dan 7000 vluchten van of naar Roissy. Als men zich daarenboven realiseert dat de meerderheid van de passagiers in Roissy de overstap maakt tussen twee vliegtuigen, kan men zich inbeelden dat op deze luchthaven een bepaalde capaciteit vrijgemaakt kan worden om verbindingen te ontwikkelen waarvoor het vliegtuig ook effectief het meest geschikte transportmiddel is.

Aéroports de Paris verheugt zich erop deze nieuwe Thalys-verbinding van en naar Brussel te mogen verwelkomen in het complex van Roissy. Dit betekent dus dat de dienstverlening voor de vliegtuig- en treinpassagiers nog verbetert. Voor ADP is deze uitdaging om de capaciteiten van de luchthaven op een rationele manier verder te ontwikkelen dan ook het antwoord op een vraag die vandaag meer dan ooit essentieel is.

Thalys en Roissy, een eerste stap naar gecombineerd vervoer

De Noord-Europese hogesnelheidstrein Thalys wil zich met haar verbindingen tussen verschillende grote steden positioneren als één van de belangrijke schakels in het gecombineerd vervoer, en bijgevolg in de hele transportketen. Dit uit zich op verschillende manieren:

- een partnership met het openbaar vervoer (in België met de MIVB, in Frankrijk met het RATP, ook met het openbaar vervoer in Keulen en Amsterdam, ...);
- partnerships met taximaatschappijen en parkings, in het kader van de formule voor bedrijven: het 'Thalys Corporate Program';
- partnership met Avis voor alle klanten;
- en voortaan dus met de luchtvaart: de nieuwe verbinding met een van de grootste Europese luchthavens is een belangrijke troef, zowel voor het spoorwegnetwerk als voor ADP en de luchtvaartmaatschappijen die er een vestiging hebben en op die manier aan de Belgische klanten meer vluchtmogelijkheden kunnen aanbieden. Bovendien kan Thalys, dankzij de akkoorden met verschillende luchtvaartmaatschappijen over de hele wereld, zijn bekendheid op ver verwijderde markten uitbreiden. Zo worden Brussel en België als toeristische of zakelijke bestemmingen makkelijker bereikbaar voor de klanten.

Op termijn zal Thalys vier van de grootste intercontinentale luchthavens van Europa bedienen:

- de luchthaven van Roissy CDG (38,6 miljoen reizigers*)
- Schiphol (34,4 miljoen reizigers*)
- Brussel (18,5 miljoen reizigers*)
- En tenslotte Frankfurt (42,7 miljoen reizigers*)

* gegevens van 1998

Wat de luchthaven van Brussel (Zaventem) betreft, bestudeert de NMBS momenteel de mogelijkheden om de verbindingen tussen de Brusselse stations en de luchthaven Brussel-Nationaal te verbeteren.

Omdat de luchthaven en de hoofdstad in elkaars nabijheid liggen, overweegt men momenteel om het aanbod tussen de toekomstige terminal Brussel-Europa (die in het noorden van de stad zal komen) en de luchthaven Brussel-Nationaal uit te breiden. Deze bediening zou dan bijvoorbeeld de vorm kunnen aannemen van een "people mover", die deze twee punten op een snelle en performante manier verbindt.

Binnen de 'gouden driehoek' zal Thalys ook – direct of indirect – 6 nationale of regionale luchthavens bedienen:

- in Nederland: Rotterdam
- in België: Antwerpen (Deurne), Oostende, Luik (Bierset, waarin ADP een belangrijk aandeel heeft)
- in Duitsland: Keulen / Bonn en Düsseldorf

Thalys is de 'natuurlijke component' van het luchtvaartverkeer:

- de hogesnelheidstrein spitst zich toe op intra-Europese verbindingen
- de vliegtuigreizigers schakelen voor korte-afstandsvluchten binnen Europa over op de trein, hetgeen de luchtvaartindustrie toelaat om beter tegemoet te komen aan de steeds groeiende vraag naar intercontinentale of lange-afstandsvluchten. Op die manier kunnen de luchthavens verder blijven uitbreiden en tegelijk hun omgeving zoveel mogelijk respecteren.

In dit kader is de verbinding Brussel – Roissy Charles de Gaulle de eerste 'natuurlijke' stap in dit domein. Het is inderdaad tussen deze twee bestemmingen dat Thalys gebruik kan maken van de eerste afgewerkte hogesnelheidslijn en dus duidelijk haar doeltreffendheid kan laten blijken.

Uiteraard zullen de andere lijnen volgen, meer bepaald dankzij de bouw van nieuwe infrastructuur (in 2002 op de lijnen Brussel – Luik en Brussel – Antwerpen en in 2005/6 voor de hogesnelheidslijnen naar Nederland en Duitsland)

Dit neemt echter niet weg dat Thalys reeds samenwerkingsverbanden kan aangaan met andere luchthavens.

Concrete samenwerkingsverbanden met luchtvaartmaatschappijen:

De uiteindelijke doelstelling is niet alleen partnerships af te sluiten met de luchthavens maar ook met de luchtvaartmaatschappijen. Dit moet zich op termijn vertalen in:

- dienstregelingen voor de Thalys in overeenstemming met die van de voornaamste hubs op de luchthavens
- een biljet dat geldig is van vertrek- tot aankomstplaats, dus zowel de verplaatsing met de trein als met het vliegtuig inbegrepen
- een aaneenschakeling van de informaticasystemen
- een heuse check-in in het station waar alle controles en registraties van de trein- en vliegtuigpassagiers kunnen gebeuren
- een wederzijdse erkenning van elkaars getrouwheidsformules, ...

Momenteel lopen de onderhandelingen om dit soort akkoorden af te sluiten met de luchtvaartmaatschappijen die op Roissy actief zijn, o.m. Air France, Singapore Airlines, United Airlines, American Airlines, Lufthansa, ...

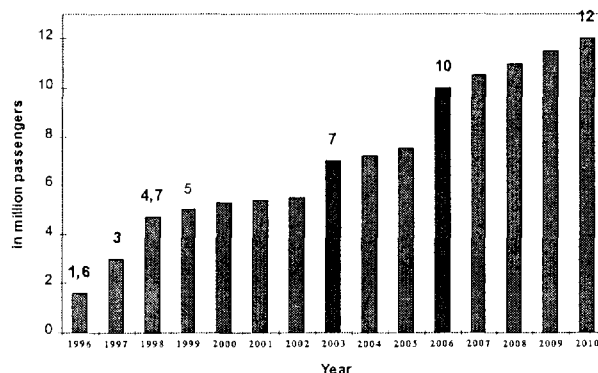
Thalys heeft eveneens de ambitie om gelijkaardige akkoorden af te sluiten met andere Europese luchthavens naar waar er verbindingen zijn: Schiphol (Nederland), Zaventem (België), ...

Thalys, het succes van het eerste hogesnelheidsnet in Noord-Europa

Thalys, een opzienbarend commercieel succes

Op 25 maart 1999 vierde Thalys zijn 10 miljoenste reiziger sinds de start op 1 juni 1996. 4,7 miljoen van hen reisden in 1998, een gemiddelde van 13.000 reizigers per dag. In 1999 blijkt het Thalys-verkeer nog steeds te groeien: tijdens de eerste 9 maanden lag het resultaat met 3,7 miljoen reizigers al 4,8% hoger dan tijdens dezelfde periode in 1998. Dit jaar verwacht men een totaal reizigersaantal van 5 miljoen te bereiken. In 2002 moeten dat er dankzij de verdere uitbouw van de infrastructuur en de uitbreiding van het net 7 miljoen zijn, in 2006 10 miljoen en 12 miljoen in 2010.

Global evolution for Thalys



De Thalys-nieuwigheden voor 2000-2005

➤ Vanaf de zomer van 2000

Naar aanleiding van het 'Expo 2000'-gebeuren in Hannover – van 1 juni tot 31 oktober 2000 – zal de Thalys-verbinding Parijs-Brussel-Keulen tot Hannover worden verlengd.

Voor die zomer ligt ook een project voor een nieuwe verbinding Amsterdam-Brussel-Avignon ter studie.

➤ En verder ...

De duur van de reis zal ook nog verbeteren dankzij de opening van bijkomende hogesnelheidslijnen in België, Nederland en Duitsland:

	1999	2002	2005
Brussel-Parijs	1 h 25	1 h 25	1 h 20
Parijs-Amsterdam	4 h 13	3 h 48	3 h 15
Parijs-Keulen	4 h 02	3 h 42	3 h 10
Brussel-Amsterdam	2 h 39	2 h 39	1 h 39
Brussel-Keulen	2 h 32	2 h 03	1 h 39
Brussel-Avignon	5 h 13	4 h 15	4 h 10

Wie beheert het Thalys-aanbod?

Thalys International (vroeger Westrail International), coöperatieve vennootschap naar Belgisch recht, gemeenschappelijk filiaal van de NMBS en de Franse spoorwegen (SNCF), werd opgericht in mei 1995. Zij is verantwoordelijk voor het commerciële en operationele beheer van de Thalys-diensten in Frankrijk en België.

Er is een commerciële overeenkomst afgesloten tussen Thalys International en Thalys Nederland, een filiaal van zowel de Nederlandse spoorwegen (NS) als de Duitse spoorwegen (DB), om de verbindingen naar Nederland en Duitsland te beheren. Het verfijnen van de kenmerken van het aanbod, de definiëring van de service op de trein en in de stations, het beheer van de markt en de verdeling van de recettes maken met name deel uit van de reizen die Thalys International verzorgt ten behoeve van de Duitse en Nederlandse partners.

De verantwoordelijken van de drie vennootschappen werken zeer nauw samen om een gemeenschappelijke marketing op poten te zetten die voldoet aan het geheel van behoeften van de klanten uit de vier landen. Pas daarna kan gewerkt worden aan een nog sterkere integratie van het beheer van Thalys in de vorm van een gemeenschappelijke vennootschap.

Thalys, de trein van 4 Europese landen

Op **2 juni 1996** rijdt Thalys voor de eerste maal tussen Parijs, Brussel en Amsterdam.

De verbinding Parijs-Brussel wordt vanaf dan dagelijks verzekerd door 14 Thalys-treinen. 4 van deze treindiensten maken de verbinding met Amsterdam rond, twee diensten rijden door tot Luik.

Thalys, dat op deze relatie de klassieke treinen opvolgt, maakt een tijdwinst van 45 minuten mogelijk tussen Parijs en Brussel (1h58 in plaats van 2h43), en 75 minuten tussen Parijs en Amsterdam (4h45 in plaats van 6h00).

Op **14 december 1997** wordt de hogesnelheidslijn tussen Parijs en Brussel over het volledige traject geopend. Voor het eerst kunnen twee Europese hoofdsteden verbonden worden aan 300 km/h.

Deze nieuwe stap vooruit plaatst Parijs op 1h25 van Brussel, en vermindert opnieuw de reistijd op alle Thalys-verbindingen met 33 minuten. 19 dagelijkse Thalys-treinen zorgen voor een "klok vaste dienst", met een vertrek om het half uur tijdens de piekuren, en ieder uur de hele dag door.

Ook Oostende, Brugge, Gent, Bergen, Charleroi en Namen zijn met Parijs verbonden.

Men doet er slechts 4h02 over om van Parijs naar Keulen te reizen en 2h32 vanuit Brussel. Zelfs voor dit laatste traject wint de reiziger zowat 20 minuten vergeleken met de vroegere reistijd. Tussen Brussel en Keulen stoppen de treinen in Luik-Guillemins en Aken.

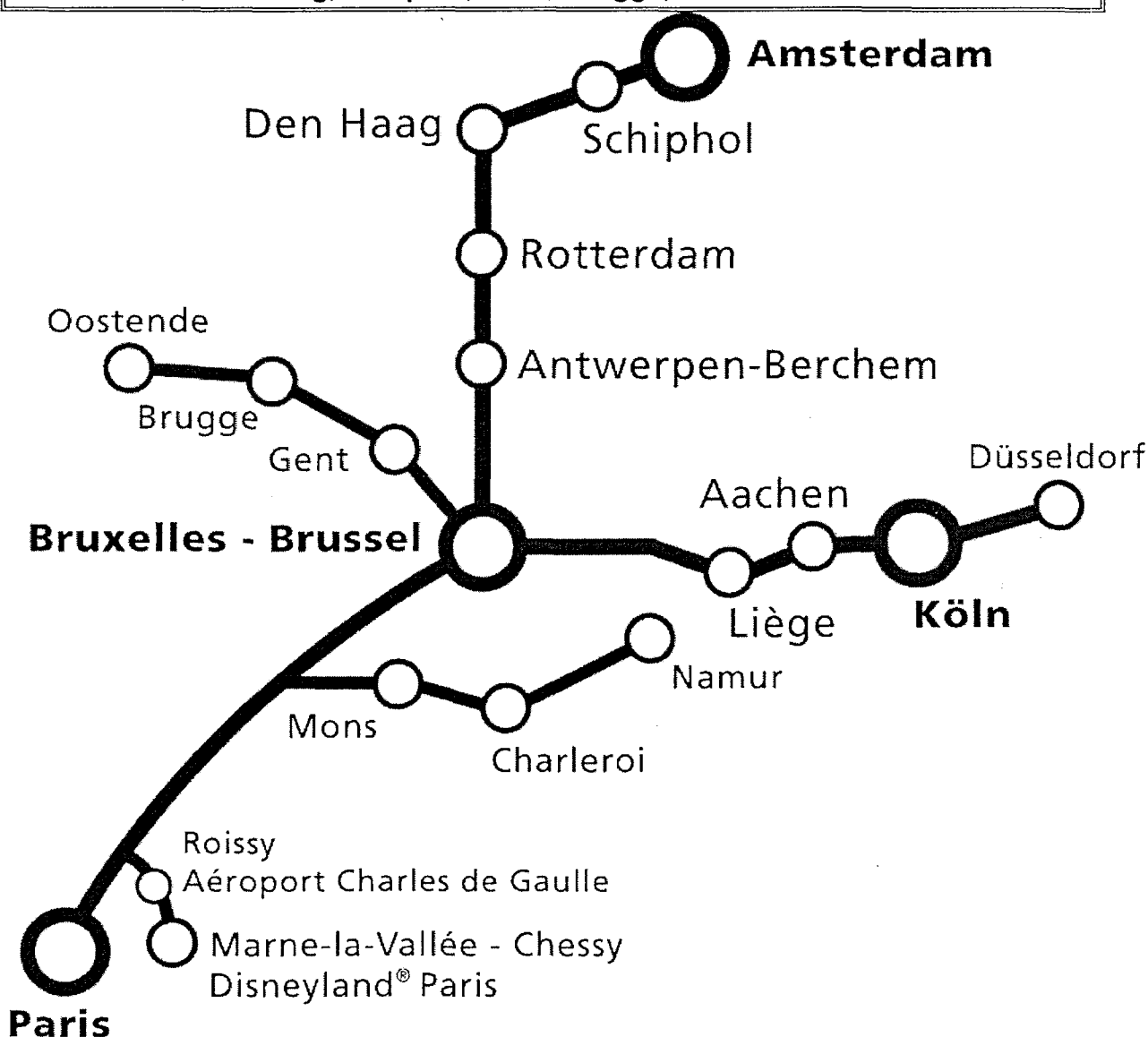
Sinds **27 september 1998** wordt Düsseldorf dagelijks bediend met een heen- en terugrit. Tenslotte reed er tijdens het skiseizoen (van 19 december 1998 tot 13 maart 1999) iedere zaterdag een Thalys heen en weer tussen Rotterdam, Antwerpen, Oostende, Brugge, Gent en Brussel enerzijds en Chambéry, Albertville, Moutiers, Aime la Plagne, Landry en Bourg-Saint-Maurice anderzijds.

Vanaf 30 oktober 1999 zal Thalys dagelijks 17 steden bedienen:

Brussel-Parijs	in 1h25	met dagelijks 21 vertrekken
Brussel-Amsterdam	in 2h40	met dagelijks 5 vertrekken
Brussel-Keulen	in 2h32	met dagelijks 7 vertrekken

en verder volgende steden:

Bergen, Charleroi, Namen, Luik, Aken, Düsseldorf, Antwerpen, Rotterdam, Den Haag, Schiphol, Gent, Brugge, Oostende.



De maatschappij ADP en de luchthaven Roissy Charles de Gaulle

De luchthaven van Roissy CDG is samen met die van Orly één van de twee voornaamste elementen van het luchtvaartcomplex dat door de groep 'Aéroports de Paris' (ADP) wordt beheerd.

Deze luchthaven werd in 1974 in dienst genomen en betekende tot hertoe, sinds het ontstaan van dit project, voor ADP een totale investeringskost van meer dan 30 miljard FRF (4,6 miljard euro) – waarde 1999 – op het gebied van constructie, onderhoud en ontwikkeling.

Vandaag omvat deze luchthaven, die zich over meer dan 3200 hectaren uitstrekt, onder meer drie landingsbanen, drie luchthavengebouwen met zeven terminals met een jaarlijkse capaciteit van 40 miljoen luchtvaartpassagiers, twee controletorens, twee vrachtzones, een onderhoudszone voor de vliegtuigen (met vier hangars voor twintig jumbo-jets) en 580 gebouwen waaronder vijf hotels, twee voorstedelijke stations en een station voor de hogesnelheidstreinen.

De 55.000 personen die op de luchthaven werken, worden door 570 bedrijven tewerkgesteld. In een kwarteeuw tijd zal deze luchthaven reeds meer dan 450 miljoen reizigers hebben verwelkomd. Elke dag reizen er gemiddeld 106.000 passagiers via Roissy CDG en wordt er 2900 ton aan vracht en poststukken vervoerd, samen goed voor 1150 commerciële vluchten. Vandaag speelt deze luchthaven dan ook een gewichtige rol in de Parijse regio.

Op die manier kreeg de luchthaven in 1998 38,6 miljoen reizigers en zo'n 1 070 000 ton aan vracht en poststukken te verwerken voor 421 000 commerciële vluchten. Voor 1999 wordt de toename van het reizigersverkeer geschat op 10%.

Vanuit Roissy CDG zijn 471 bestemmingen, verspreid over 125 landen, te bereiken met één van de 131 luchtvaartmaatschappijen. Bovendien worden, dankzij de activiteit van deze "hub" van Air France, het aantal en de faciliteiten van de aansluitingen voor de passagiers uitgebreid.

De ontwikkeling van haar infrastructuur bevestigt de luchthaven van Roissy CDG in haar dominante positie: in 1998 en 1999 opende ADP voor haar passagiers een nieuwe terminal in CDG 2, Terminal F, met een capaciteit van 10 tot 12 miljoen reizigers. In 1999 werden eveneens de derde landingsbaan, de tweede controletoren en een nieuwe "satellietluchthaven", verbonden aan CDG 2A, met een capaciteit van 1 miljoen reizigers in gebruik genomen. Voor 2001 plant ADP de indienstneming van een vierde landingsbaan in Roissy, in 2003 staat de opening van een nieuw luchthavengebouw, CDG 2E, met een capaciteit van 9 miljoen passagiers, op het programma.

ADP doet dus aanzienlijke investeringen (2 miljard euro voor de komende vijf jaar) om de verdere ontwikkeling van Roissy CDG en de noodzakelijke aanpassingen aan de groeiende verkeersstroom te verzekeren.