

24249 / p. 1 -> 20



NMBS - Pers & Public Relations - Frankrijkstraat 85 - 1060 Brussel - Tel: 02/524 20 34 - Fax: 02/525 40 45

Berlijn ontvangt de hoge snelheid

Na Brussel en Rijsel ontvangt de stad Berlijn van 28 tot 30 oktober 1998 de derde editie van het congres Eurailspeed. Het is zonder twijfel één van de belangrijkste spoorwegevenementen van het jaar 1998. Het congres is voor vele experts uit de spoorwegindustrie, voor de spoorwegondernemingen, voor de decision makers, voor de onderzoekers en voor de fabrikanten uit de hele wereld de ideale gelegenheid om elkaar te ontmoeten en van gedachten te wisselen

Eurailspeed 98 is ook een uitstekende opportuniteit om een stand van zaken op te maken van het hst-project in België. Verschillende aspecten kunnen daarbij aan bod komen: de bouw van de hogesnelheidslijnen naar Nederland en Duitsland, de modernisering van de stations Brussel-Zuid, Antwerpen-Centraal en Luik-Guillemins, de commerciële resultaten van Thalys, Eurostar en TGV Brussel-Frankrijk, ...

Die informatie zal u toelaten om de verwezelijkingen van de NMBS en de projecten die elders in Europa of in de wereld op het vlak van de hogesnelheidslijn worden ontwikkeld, te belichten. We mogen daarbij niet vergeten dat de hoge snelheid - en in België in het bijzonder - een hogere dimensie bereikt in een internationale context. De NMBS heeft zich daarom samen met vele andere spoorwegnetten geëngageerd om een hogesnelheidsnet uit te bouwen van 30.000 km nieuwe of aangepaste hogesnelheidslijnen. Dat hogesnelheidsnet moet de verschillende regio's van ons continent dichterbij elkaar brengen.

INHOUDSTAFEL

- **Inleiding**
- **Inhoudstafel**
- **314 km hogesnelheidslijnen (hsl), waarvan 200 km in nieuwe bedding**
 - De westelijke tak
 - De noordelijke tak
 - De oostelijke tak
- **De hst-stations**
 - Brussel-Zuid
 - Antwerpen-Centraal
 - Luik-Guillemins
- **Het hst-aanbod vanuit België**
 - Eurostar
 - Thalys
 - TGV Brussel-Frankrijk
- **Een investering op lange termijn**
- **De hst-dochterondernemingen van de NMBS**
- **Bijlagen**
 1. Reistijden vanuit België voor en na de aanleg van de hsl
 2. Foto's, kaarten en illustraties
 3. Brochures over het hst-project in België en over de dochterondernemingen die tussenkomen in de verwezenlijking van het hst-project

314 km hogesnelheidslijnen (hsl), waarvan 200 km in nieuwe bedding

In ons land zijn drie grote takken gepland:

- **De westtak: Franse grens - Brussel * (88 km)**
Die lijn, waarvoor de werkzaamheden in 1993 begonnen, is sinds 14 december 1997 volledig in commerciële dienst.
- **De oosttak: Brussel * - Duitse grens (147 km)**
De eerste werken zijn al bezig en in 2005 is de lijn volledig klaar. Luik zal nog slechts op 2.04 uur van Parijs liggen.
- **De noordtak: Brussel * - Nederlandse grens (87 km)**
Deze tak moet in 2005 in dienst zijn.

(* afstand berekend vanaf Brussel-Zuid)

Opm.: zie bijlage 1 voor de reistijden voor en na de werken

De westtak van het hst-project

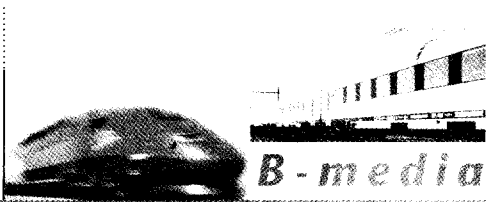
De bouw van die nieuwe lijn is gestart in 1993 en op 14 december 1997 werd ze in commerciële dienst genomen.

De hsl tussen de Franse grens en Tubeke (71 km)

Tussen de Frans grens en Brussel, over een lengte van 71 km, werd een nieuwe hogesnelheidslijn in eigen bedding aangelegd.

Sinds de indienststelling van de lijn hebben ongeveer 24.000 hogesnelheidstreinen (Eurostar, Thalys en TGV Brussel-Frankrijk) tegen 300 km/u over die nieuwe lijn gereden.

In Antoing, in de buurt van Doornik, kruist de hogesnelheidslijn de Waalse as, een belangrijke binnenlandse spoorlijn. De hsl is met die Waalse as verbonden. De verbinding kan tegen 170 km/u worden bereden. Dankzij die verbinding is er een rechtstreekse Thalysverbinding naar Parijs vanuit Namen, Charleroi en Bergen.



De hsl tussen Halle en Brussel (17 km)

Tussen Halle en Brussel is de bestaande spoorlijn op vier sporen gebracht. Op twee van die vier sporen zullen de hst's vanaf 1999 tegen 220 km/u naar Brussel-Zuid sporen. De binnenlandse IC-treinen kunnen eveneens sneller over die sporen rijden. De twee overige sporen zijn bestemd voor het lokale (L), regionale (IR) en piek uurverkeer (P). Op die sporen kunnen de treinen een snelheid bereiken tot 160 km/u.

De werken in Halle

Halle is samen met Brussel de enige plaats waar nog wordt gewerkt op de hogesnelheidslijn naar de Franse grens. De werken zijn er begonnen in 1993 en ze naderen stilaan hun einde. Alle sporen komen er ondergronds, verdeeld over drie tunnelkokers. Twee van de drie kokers (voor de hsl en de lijn Brussel-Bergen) zijn al in dienst, de derde is nog in aanbouw. In het voorjaar van 1999 wordt ook die laatste tunnel (voor de lijn Brussel - Doornik) in gebruik genomen. Op dit ogenblik gaan alle treinen al ondergronds, via de twee tunnels die al klaar zijn.

Sinds 17 oktober jl. is de verbinding over het dak van de tunnel tussen de Sint-Rochuswijk en het centrum van Halle open. Dankzij de bouw van de tunnel is de spoorlijn niet langer een barrière tussen die twee stadswijken.

De nieuwe stationsomgeving krijgt meer en meer vorm. Het nieuwe busstation op het dak van de tunnel is al in gebruik. Ook de inrichting van het dak van de tunnel met parkeerplaatsen, de aanleg van een esplanade en de heraanleg van de Vandenpeereboomstraat zijn aan de gang. Tenslotte komt er nog een nieuw stationsgebouw. Het accent wordt daarbij gelegd op gebruiksvriendelijkheid. Vandaar dat de toegang tot de perrons centraal staat. Die zullen allemaal bereikbaar zijn via roltrap, lift en vaste trap.

In het jaar 2000 zijn de werken in Halle achter de rug en zal de stad terug over een aantrekkelijke stationsomgeving beschikken.

De aanpassing van de inrit tot het station Brussel-Zuid

Om de toegang tot het station Brussel-Zuid te verbeteren, zowel voor de hogesnelheidslijn als voor de binnenlandse spoorlijnen naar Gent en Bergen, werkt de NMBS sinds 1997 aan de zuidkant van het station. Die werken zijn, rekening houdend met het drukke treinverkeer, heel complex en zijn in verschillende fasen onderverdeeld.

Het uiteindelijke doel van die werken is een verbetering van de regelmaat van het treinverkeer en een hogere toegangssnelheid tot het station. De voornaamste werken zijn de bouw van drie viaducten, grondwerken, het bouwen van steunmuren en omwille van het veranderen van de tracés van verschillende spoorlijnen ook heel wat spoorwerken.

Het einde van de werken is voorzien in 2004.

De hsl tussen de Kanaaltunnel en Londen (109 km)

In Engeland wordt een nieuwe hsl aangelegd tussen de Kanaaltunnel en het Londense station St. Pancras. Die *Channel Tunnel Rail Link (CTRL)* kan opgesplitst worden in twee delen. Het eerste (74 km) begint aan de Kanaaltunnel en sluit aan bij het bestaande Railtrack-netwerk bij Gravesend. Het tweede stuk (39 km) zal onder de Thames lopen en Oost-Londen doorkruisen tot in het herbouwde en gerestaureerde St. Pancras. De nieuwe lijn zal in beide richtingen acht Eurostar-treinen per uur aankunnen.

Zowel in Ashford als in Ebbsfleet (in Noord-Kent) zal de hsl aansluiten op het bestaande spoorweginet zodat ook snelle binnenlandse treinen de hsl kunnen gebruiken. Naast St. Pancras zal de hsl nog een tweede Londens station hebben in Stratford (in Oost-Londen).

De werken zijn op 15 oktober jl. van start gegaan. Het eerste deel van de CTRL moet afgewerkt zijn in 2003. De reis tussen Brussel-Zuid en London-Waterloo zal dan nog 2.20 uur duren (tegen gemiddeld 2.40 uur nu). En in 2007, wanneer de volledige hsl klaar is, zal Eurostar nog 2 uur nodig hebben om van Brussel-Zuid naar St. Pancras te rijden.

De noordtak

De hsl tussen Brussel en Antwerpen (47 km)

Tussen Brussel en Antwerpen zullen de hst's over de bestaande klassieke lijn worden geleid. Die wordt aangepast en gemoderniseerd om zo snelheden tot 160 km/u mogelijk te maken. Dit project biedt ook voordelen voor het binnenlandse treinverkeer.

De noord-zuidverbinding in Antwerpen (3,8 km)

De Antwerpse 'noord-zuidverbinding' kan opgesplitst worden in twee grote delen:

- de aanleg van een spoortunnel van 1300 meter onder de stad;
- de herinrichting van het station Antwerpen-Centraal.

Dankzij de noord-zuidverbinding verdubbelt de capaciteit van Antwerpen-Centraal — dat niet langer een kopstation zal zijn. Niet alleen het hogesnelheids- maar ook het binnenlandse treinverkeer zal van die nieuwe situatie profiteren.

De aanleg van de noord-zuidverbinding begint voorbij het station Antwerpen-Berchem. Vanaf daar worden de sporen binnen de huidige spoorwegberm heraangelegd. Eens de werken achter de rug komen de sporen toe op drie verdiepingen in het Centraal Station. Op het laagste niveau leiden de sporen via twee tunnelkokers naar het noorden om ter hoogte van het Damplein, dat wordt heraangelegd, terug boven te komen. Uiteindelijk sluiten die nieuwe sporen aan op de nog aan te leggen hsl naar Nederland.

De NMBS maakt van de gelegenheid gebruik om iets ten noorden van het stadscentrum een nieuw station te bouwen. Dit station moet uitgroeien tot een nieuw verkeersknooppunt waar

makkelijk kan worden overgestapt op ander (openbaar) vervoer. Bovendien zal het vlotte verbindingen met het stadscentrum en voldoende parkeergelegenheid bieden.

De noord-zuidverbinding zal in 2005 voltooid zijn.

De hsl tussen Antwerpen en de Belgisch-Nederlandse grens (35,2 km)

De hsl tussen Antwerpen en de Nederlandse grens wordt over de hele lengte nauw gekoppeld aan de autosnelweg E19. Dit om de weerslag op mens en natuur in de omgeving (wat ruimte-inname, geluids- en visuele overlast, ... betreft) tot een minimum te beperken. Daar waar nodig worden bovendien bijkomende geluidsmaatregelen (schermen, aarden wal) genomen.

Anderhalve kilometer ten noorden van het stadscentrum gaan de nieuwe sporen aangelegd voor de noord-zuidverbinding over in de hsl. Die volgt dan over een afstand van meer dan dertig kilometer de E19 aan westelijke kant. Ter hoogte van het Peerdsbos wordt de hsl in een 'open koker' aangelegd. Nergens moeten bestaande bruggen of op- en afritten afgeschaft worden. Wel worden hier en daar bepaalde wegen heraangelegd om zo de bereikbaarheid te behouden of te verhogen.

Ter hoogte van Brecht zal een nieuwe stopplaats 'Noorderkempem' worden ingeplant. Zo zullen hier in de toekomst IC's kunnen stoppen en via de hsl vlotte treinverbindingen bieden met Antwerpen en Breda.

De nieuwe hsl naar Nederland (goed voor snelheden tot 300 km/u) zal in 2005 samen met de Nederlandse hsl in gebruik worden genomen. De reis tussen Brussel-Zuid en Amsterdam zal dan nog 1.39 uur in beslag nemen. Antwerpen - Amsterdam kan dan in 1.08 uur.

De hsl tussen de Belgisch-Nederlandse grens en Amsterdam (140 km)

Ook in Nederland zullen de hst's zowel over nieuwe als over bestaande, gemoderniseerde lijnen rijden. Tussen de Belgisch-Nederlandse grens en Schiphol wordt een volledig nieuwe lijn voor snelheden tot 300 km/u aangelegd. (Het doorkruisen van Rotterdam gebeurt via klassieke lijnen.) Tot aan het 'Hollandsch Diep' wordt de hsl nauw gekoppeld aan de A16/E19 en de klassieke spoorlijn Breda - Rotterdam. Ter hoogte van Breda en Zevenbergschen Hoek wordt telkens een verbinding gemaakt met de klassieke spoorlijn zodat de hsl ook gebruikt kan worden door binnenlandse sneltreinen. Het 'Hollandsch Diep' wordt overbrugd met een viaduct van 1,2 km, waarna het via het 'Groene Hart' verder gaat naar Schiphol. Het 'Groene Hart' zelf wordt zo goed als mogelijk gevrijwaard door de aanleg van een aantal tunnels, waarvan één met een lengte van 8 km.

Tussen Schiphol en Amsterdam rijdt de hst over bestaande klassieke lijnen. Die worden gemoderniseerd om snelheden tot 140 km/u mogelijk te maken.

In juni 2005 moeten alle werken achter de rug zijn.

De oosttak van het hst-project

De hogesnelheidslijn tussen Brussel en Leuven (34 km)

Tussen Brussel en Leuven zullen de hogesnelheidstreinen 200 km/u rijden op de bestaande lijn die tot vier sporen wordt uitgebreid. Die belangrijke uitbreiding moet zowel het binnenlandse als het hst-verkeer vlotter doen verlopen. De extra sporen laten toe meer treinen in te leggen.

Twee van de vier sporen zijn geschikt voor 200 km/u en zullen gebruikt worden door de hst's en de snelle IC-treinen. Op de twee overige sporen kunnen de regionale en lokale treinen tot 160 km/u sporen.

De investeringen kaderen natuurlijk ook in het **STAR 21-plan** voor de modernisering van het binnenlandse spoorwegnet. De aanpassing van de lijn Brussel - Leuven is daarenboven één van de belangrijkste schakels in het toekomstige Gewestelijke Express Net rond onze hoofdstad.

De hst's kruisen het station van Leuven tegen 160 km/u in plaats van 90 km/u nu.

De hogesnelheidslijn tussen Leuven en Bierset (63 km)

Vorbij Leuven, en tot Bierset, zullen de hogesnelheidstreinen 300 km/u halen op een nieuwe lijn langs de autoweg E40. De bouw van die lijn is van start gegaan in september 1997. De hogesnelheidslijn is niet exclusief voor hst's bedoeld. De IC-treinen Oostende - Brussel - Leuven - Luik - Welkenraedt/Keulen zullen gebruik maken van de nieuwe infrastructuur. Ze zullen er 200 km/u kunnen rijden, dankzij de nieuwe locomotieven van het type 13 en de I11-rijtuigen. Op de bestaande spoorlijn Leuven - Tienen - Landen - Borgworm - Luik komt dan meer ruimte vrij voor het regionale treinverkeer.

De reistijd tussen Luik en Brussel-Noord vermindert van 59 naar 43 minuten.

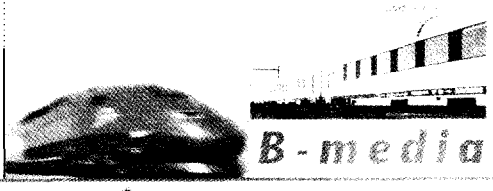
De belangrijkste werven van dit baanvak zijn het eerst gestart. De NMBS legt eerst de bedding voor toekomstige hogesnelheidslijn aan en verlengt of herbouwt de bestaande kunstwerken over of onder de autoweg.

Het viaduct van Borgworm

In Borgworm bouwt de NMBS een betonnen funderingsplaat. Dit is een soort van viaduct dat direct op de grond rust. Het is meteen ook het belangrijkste kunstwerk op de hogesnelheidslijn tussen Leuven en Luik.

De werken tussen Bierset en Luik (14 km)

De NMBS werkt daar aan de aanpassing van de bestaande kunstwerken en legt de bedding aan voor de toekomstige hst tussen Bierset en Luik.



NMBS - Pers & Public Relations - Frankrijkstraat 85 - 1060 Brussel - Tel: 02/524 20 34 - Fax: 02/525 40 45

Ten westen van Bierset, en tot voorbij de site van Voroux, wordt het tracé van de lijn 36 (Brussel - Luik) aangepast om de snelheid van de treinen te verhogen en om het treinverkeer vlotter te laten verlopen.

De werfbasis van Voroux

De zware materialen voor de aanleg van de hogesnelheidslijnen worden per spoor aangevoerd. Het voormalige vormingsstation Voroux wordt daartoe omgevormd in een werfbasis. Ze strekt zich uit over 24 hectaren en zal beschikken over 20 km sporen. 250 personen zullen er aan de slag gaan voor het aanleggen van de spooruitrusting op de nieuwe lijn.

Het station van Ans

Eenmaal de hogesnelheidslijn in dienst is, krijgt het station van Ans een nieuwe functie. Naast zijn functie als reizigersstation, wordt het ook de onderhoudsbasis voor de nieuwe lijn. Het station zal verbonden zijn met de hogesnelheidslijn en met het binnenlandse spoorwegnet.

Van Luik naar de Duitse grens (42 km)

In de Luikse agglomeratie zullen de hst's op de bestaande, maar gemoderniseerde sporen rijden (zie wat volgt over Luik-Guillemins).

Verderop zal de NMBS een dubbelsporige tunnel van 6,2 km aanleggen tussen Chaudfontaine en Soumagne, waardoor de hogesnelheidstreinen de autoweg E40 kunnen bereiken ter hoogte van de gemeente Herve. De hsl volgt dan de E40 op een nieuwe lijn tot in Welkenraedt (220 km/u) of Walhorn (250 km/u). Die keuze moet nog worden gemaakt.

Voorbij de autoweg zullen de treinen verder rijden naar Duitsland op de bestaande sporen van de lijn Luik - Aken (L 37). Ook dit gedeelte naar de grens wordt momenteel gemoderniseerd. In dat verband wordt nu het viaduct van 'Hammerbrücke' over het dal van de Geule door een modern kunstwerk van 200 m vervangen. De treinen kunnen er dan 140 km/u sporen in plaats van 90 km/u nu.

De as van Brussel naar de Duitse grens zal in 2005 afgewerkt zijn. De nieuwe lijnsectie tussen Leuven en Luik zal evenwel al in 2002 in dienst zijn.

Van de Duitse grens tot Keulen (77km)

In Duitsland gebruiken de hogesnelheidstreinen de bestaande lijnen, die grondig worden gemoderniseerd.



De snelheid wordt opgetrokken:

- tot 140 km/u vanaf de grens tot in het station Aken;
- tot 160 km/u bij het buitenrijden van Aken tot in Eschweiler;
- tot 200 km/u tussen Eschweiler en Düren;
- tot 250 km/u tussen Düren en het binnenrijden van Keulen.

Tussen Düren en Keulen zullen de hst's op een aangepaste spoorlijn rijden, die volledig afgezonderd is van de sporen voor het regionale treinverkeer. Die werken beginnen in het jaar 2000. Ze zijn onderverdeeld in verschillende fasen en het einde is gepland in 2007.

DE HST-STATIONS

Met de komst van de hst naar Brussel-Zuid, Antwerpen-Centraal en Luik-Guillemins zag de NMBS haar kans schoon om die drie stations grondig te vernieuwen. Aan de basis van die idee ligt de wil om zowel haar vele duizenden binnenlandse als haar (nieuwe) internationale reizigers te ontvangen in een modern, praktisch en klantvriendelijk kader. Met onthaal op niveau: elk station heeft zijn Travel Centre, wachtruimte, winkels, cafetaria, openbare telefoons, verzorgd sanitair, ...

De (her)inrichting van de stations is bovendien zo uitgekiend dat de reizigers makkelijk kunnen overstappen van hst's op klassieke treinen, en omgekeerd. Of op ander openbaar of privé-vervoer. De stations hebben een gemakkelijke toegang en zijn goed voorzien van parkeermogelijkheden.

Als bijlage vindt u een brochure die een gedetailleerde voorstelling geeft van de drie stationsprojecten.

In het kader van Eurailspeed is er ook een tentoonstelling van maquettes van hst-stations. Die tentoonstelling, die onder meer maquettes groepeert uit Europa, de Verenigde Staten, Japan, ... is te bekijken op het gelijkvloers van het Congrescentrum. De NMBS stelt er samen met zijn dochterondernemingen Eurostation en Euro Liège TGV de maquettes van Antwerpen-Centraal en Luik-Guillemins voor.

Brussel-Zuid

Brussel-Zuid ondergaat momenteel een heuse facelift. Het wordt volledig omgebouwd en vernieuwd om het huidige station met de nieuwe hst-terminal te versmelten. Zowel nationale als internationale reizigers zullen in prima omstandigheden kunnen vertrekken of aankomen. De hst-terminal neemt de eerste zes sporen van het station in beslag.

De structuur en de twee niveaus van het station zijn behouden. Op de begane grond bevinden zich de diensten en de reizigersvoorzieningen, terwijl de sporen en de perrons op de eerste verdieping liggen. De grote dwarsgang vormt nog steeds de ruggengraat.

In het station bevindt zich nu ook een commerciële ruimte – die onlangs werd geopend – met een supermarkt, kleding-, kranten- en souvenirwinkels, autoverhuurbedrijven, snackbars, cafeetjes, ... Aan de andere kant van de grote dwarsgang ligt het Travel Centre (met 34 open balies), alsook de Eurostar- en Thalys-terminal.

Ook de omgeving krijgt een grondige opfrisbeurt. De verbouwing van het station maakt deel uit van een ruimer stadsvernieuwingsproject met 120.000 m² kantoorruimte, 20.000 m²



handelsruimte, 20.000 m² hotelruimte, 10.000 m² woonruimte en 2500 parkeerplaatsen. Een deel van de Frankrijkstraat verdwijnt en maakt onder meer plaats voor het **Frankrijkplein**, een met groen opgefrist plein.

Planning van de werken

- Parking Frankrijkplein (werken in uitvoering): open in april 1999;
- Inrichting van een derde dwarsgang voor de reizigers, die begint aan de Thalysterminal en die doorloopt tot aan perron 22 (werken in uitvoering): einde van de werken: eind 1999;
- Doortrekken spoor 3 (momenteel doodlopend) aan de noordkant van het station: de werken zullen weldra beginnen; einde van de werken in mei 2000;
- Bouw van een kantoorgebouw boven Eurostar-terminal en een Zuidgalerij (op de plaats van de huidige voetgangersdoorgang tussen de Eurostar-terminal en de toekomstige parking). Het project is aanbesteed en volgend jaar start de uitvoering. Einde van de werken in 2001;
- Doortrekken van de overkapping en vernieuwing van de perrons 7 - 22: uitvoering tussen 2000 en 2005.

Ter studie: een hst-station in het noorden van Brussel

Met het oog op de ontwikkeling van een Europees hogesnelheidsnet en een toenemend reizigersaantal, wordt er rekening mee gehouden om in de toekomst nog een bijkomende hst-terminal te bouwen in het noorden van de Brusselse agglomeratie.

Antwerpen-Centraal

Antwerpen-Centraal — momenteel enkel uitgerust met doodlopende sporen — krijgt sporen op drie niveaus en ziet zo zijn capaciteit verdubbeld. Het aantal wordt uitgebreid van 10 naar 14 sporen.

De sporen op het laagste niveau zijn zowel bestemd voor hst-verkeer als voor klassieke treinen en lopen door in een nieuwe tunnel onder de stad. Zo komt een verbinding tot stand tussen de lijnen komende van Brussel, Gent, Lier en Aarschot met de bestaande lijn 12 richting Nederland. Het station krijgt een nieuwe belangrijke toegang aan het Kievitplein.

De perrons worden tegelijkertijd verbreed en verlengd (tot 400 meter). Langere perrons betekent langere treinen en dus meer zitplaatsen per trein.

Planning van de werken

- Fase 1 (voorbereidende werken): voltooid
- Voorlopig station in dienst sinds 17/18 oktober 1998
- Fase 2 (bovenbouw + funderingen oostelijke kant): eind 1998 - eind 2000
- Fase 3 (bovenbouw + funderingen westelijke kant): eind 2000 - eind 2002
- Fase 4 (uitgraven + uitrusting ondergrond): eind 2002 - eind 2005

- Het gelijkvloers zal heringericht zijn in 2003. Vanaf dan nog enkel ondergrondse werken + uitvoering van de omgeving (pleinen).

Liège-Guillemins

Het nieuwe station werd ontworpen door de Spaanse architect Santiago Calatrava, en het wordt gebouwd tussen 1999 en 2002. Het toekomstige station biedt een volledig nieuw concept: het is een monumentale koepel van glas en staal die op een sierlijke wijze over de sporen wordt gebouwd en de buurt van de Cointeheuvel met de Guilleminsbuurt verbindt. Vóór het station komt een nieuw, gedeeltelijk overdekt plein voor voetgangers.

Het toekomstige Luik-Guillemins wordt 150 meter voorbij het huidige station gebouwd om de aanleg van rechte perrons mogelijk te maken. De sporenbundel zal volledig worden heraangelegd. Het toekomstige station heeft vijf perrons en negen sporen. Drie daarvan zullen 450 meter lang worden om zo dubbele Thalys-stellen te kunnen ontvangen.

Een nieuw, ultra-modern seinhuis werd in het najaar van 1998 in gebruik genomen en leidt het aankomende en vertrekkende treinverkeer in juiste banen.

Ondertussen zijn in de buurt van het station (kant Hemricourt) al belangrijke spoorwerken begonnen. Het is de bedoeling om de kruising van lijn 36 (Brussel - Keulen) met lijn 34 (Palais - Herstal) te verplaatsen zodat het verkeer van hst's en IC's beter geregeld kan worden.

Lopende procedures

Op 10 juli 1998 werd door de NMBS de bouwaanvraag bij het Waalse Gewest ingediend. Die vergunning wordt enkel afgeleverd na de uitvoering van een milieu-effectrapport. Dit wordt opgemaakt door het onafhankelijk bureau Pissart - Van Der Stricht, dat in de loop van de maand oktober 98 start. De bevolking betrokken bij de ombouw van het station zal kortelings worden geraadpleegd. De procedure behelst een informatieronde, voorgezeten door het Luikse stadsbestuur.

Euro Liège TGV is begonnen met de onteigeningsprocedure van eigendommen in de rue Varin en de rue Mandeville, zodat van wal gestoken kan worden met de bouw van de voorzijde van het station en, aan de achterzijde, de aanleg van de stationsparking.

DE HOGESNELHEIDSTREINEN: DE COMMERCIELE RESULTATEN

De indienststelling van de hogesnelheidslijn tussen de Franse grens en Brussel, op 14 december 1997, heeft het gebruik van Thalys, Eurostar en TGV Brussel-Frankrijk de hoogte in gejaagd.

Eurostar

De evolutie van het aanbod

Sinds de indienststelling van de hogesnelheidslijn tussen de Brussel en de Franse grens is het aantal treinen tussen Brussel en Londen gestegen met 25 %. Momenteel zijn er op een werkdag dagelijks 10 Eurostar-treinen in plaats van 8 voor de indienststelling van de hsl. De komende maanden en in 1999 kunnen de Eurostar-reizigers van een gelijkaardig aanbod genieten.

De evolutie van de trafiek en de inkomsten

De NMBS voorziet in 1998 een stijging van de trafiek met 15 % op de verbinding Brussel - Londen. De groei vanuit Nederland of Duitsland bedraagt mogelijks 30 %.

Dit jaar hebben de NMBS, SNCF en Eurostar UK hun aanbod aan prijsformules en hun tarieven zo veel mogelijk geharmoniseerd. Daardoor stijgen de gemiddelde inkomsten met ongeveer 20 %.

De stijging van de trafiek was het duidelijkst merkbaar tijdens de voorbije acht maanden, t.t.z. sinds de indienststelling van de hsl in België. Die groei heeft een heel positieve weerslag gehad op de gemiddelde inkomsten en op het aandeel ervan voor de NMBS. Deze cijfers zijn, in vergelijking met dezelfde periode in 1997, ongeveer verdrievoudigd!

De omzet van Eurostar op de verbinding Brussel - Londen (de trafiek naar Nederland en Duitsland incl.) stijgt mogelijks met 50 % in 1998, in vergelijking met 1997. In 1999 voorziet de NMBS een verdere groei van de omzet met 15 %.

Thalys

September 98: nog 11 % capaciteitsverhoging op de verbinding Brussel - Parijs

Sinds 27 september is er een nieuw tijdslot bijgevoegd tussen Brussel en Parijs, en omgekeerd. Zo komt het totale aantal verbindingen tussen Brussel en Parijs op 17 en op 19 in de omgekeerde richting. De twee nieuwe treinen rijden tijdens de piekperiode, wanneer de vraag natuurlijk het grootst is.

Naast deze extra treinen, werd de capaciteit op de belangrijkste verbindingen verhoogd (inzetten van dubbele treinstellen). In totaal verhoogt de capaciteit met 11 %, wat overeen komt met bijna 15 000 bijkomende plaatsen per week.

Thalys rijdt nu ook naar Düsseldorf

Sinds 14 december 1997 zijn er zeven verbindingen tussen Keulen en Parijs, via Brussel. De reistijd bedraagt ongeveer 4 uur. Sinds 27 september is één van die verbindingen doorgetrokken naar Düsseldorf. Marktstudies hebben uitgewezen dat er voor de verbinding vooral een potentieel in Düsseldorf bestaat. De dienstregeling is dan ook meer afgestemd op de Duitse markt.

Thalys naar de Alpen: een nieuwe dienst naar de Tarantaise-vallei

Tijdens de winter, elke zaterdag van 19 december 1998 tot en met 13 maart 1999, rijdt Thalys ook naar de Franse Alpen, meer bepaald Chambéry, Albertville, Moutiers, Aime-La-Plagne, Landry en Bourg-St-Maurice. Met die nieuwe verbinding kunnen de klanten een twintigtal skistations bereiken, dankzij de aansluitende busverbindingen.

Er is eveneens een Thalysverbinding vanuit Oostende, Brugge, Gent-Sint-Pieters en vanuit Rotterdam en Antwerpen-Berchem naar dezelfde streek in de Franse Alpen.

4,5 miljoen reizigers verwacht in 1998

Sinds de indienststelling heeft Thalys een onafgebroken groei gekend:

- Trafiek 1996 (7 maanden): 1,5 miljoen reizigers;
- Trafiek 1997: 3 miljoen reizigers;
- Trafiek 1998: op 20 augustus werd de kaap van 3 miljoen reizigers overschreden. De doelstelling voor dit jaar bedraagt 4,5 miljoen reizigers. De globale trafiek van Thalys tijdens het eerste semester van 1998 is gestegen met 72 % in vergelijking met dezelfde periode in 1997. Meer dan de helft van die groei (37 %) is te wijten aan de intensivering van de trafiek door de daling van de reistijden op de meerderheid van de Thalysverbindingen die al bestonden voor 14 december. De andere impuls voor de groei van de trafiek is de opening van nieuwe verbindingen naar Duitsland en in België.

In totaal hebben 8 miljoen reizigers gebruik gemaakt van Thalys sinds de opening van de dienst, op 2 juni 1996.

Wat de as Brussel - Parijs betreft, is de bezetting als volgt geëvolueerd:

- Comfort 2: van 71 % in 1996 naar 81% in 1998
- Comfort 1: van 55 % in 1996 naar 60% in 1998
- Gemiddelde: van 65% in 1996 naar 74% in 1998

TGV Brussel-Frankrijk

De evolutie van het aanbod

De TGV Brussel-Frankrijk is ingevoerd in de zomer van 1995 met een dagelijkse verbinding naar Nice. Dit aanbod is jaar na jaar verder uitgebreid en bestaat op dit ogenblik uit zes regelmatige verbindingen naar Frankrijk:

- Brussel - Nice
- Brussel - Montpellier / Perpignan
- Brussel - Bordeaux
- Brussel - Marseille
- Brussel - Grenoble
- Brussel - Quimper

Naast die regelmatige verbindingen is er nog een bijkomende verbinding tijdens de wintersportperiode naar Grenoble. Het is belangrijk om weten dat de verbinding Brussel-Zuid - Bourg-Saint-Maurice niet langer uitgevoerd wordt door de TGV Brussel-Frankrijk. Vanaf de winter 1998-1999 verzorgt Thalys die verbinding.

De combinatie van al die treinen biedt een goed aanbod naar de tussenliggende bestemmingen zoals Rijsel, Marne-la-Vallée, de luchthaven Roissy-Charles de Gaulle, Lyon, Avignon en Marseille.

Die zes bestemmingen samen staan in 1998 in voor 66 % van de totale trafiek van de TGV Brussel-Frankrijk.

De evolutie van de trafiek

Gezien de complexe en progressieve evolutie van de TGV Brussel-Frankrijk, is het onmogelijk om een vergelijking in absolute termen te maken op het vlak van het aantal reizigers per jaar.

Ter informatie kunnen we wel vermelden dat tijdens de eerste acht maanden van 1998 381.134 personen gereisd hebben aan boord van de TGV Brussel-Frankrijk. Tijdens de zomer van 1998 hebben we een aanzienlijke groei gekend. Vergeleken met de zomer van 1997 bedroeg de groei 61 % in juni, 27 % in juli en 29 % in augustus.

Als we naar de bezettingsgraad kijken, worden die groeicijfers duidelijk bevestigd. De gemiddelde bezettingsgraad naar Nice en Montpellier/Perpignan bijvoorbeeld bedraagt in 1998 resp. 51 % en 57 %, bij vertrek uit en met bestemming Brussel.

Voor de komende zomer voorziet de NMBS een gelijkaardig aanbod als dit jaar en een groei van de bezetting op de TGV Brussel-Frankrijk. Die groei moet het resultaat zijn van de vele inspanningen op het vlak van de commercialisatie die de Belgische en Franse spoorwegen leveren.



NMBS - Pers & Public Relations - Frankrijkstraat 85 - 1060 Brussel - Tel: 02/524 20 34 - Fax: 02/525 40 45

Een nieuw infonummer voor het internationale treinverkeer

Om een betere informatieverstrekking aan onze klanten van de hst en van de klassieke internationale treinen te garanderen, heeft de NMBS op 27 september jl. een nieuwe dienst voor telefonische informatie geopend. Die dienst is te bereiken op het nummer **0900/10.366**. Het reservatienummer voor biljetten voor Eurostar, Thalys en TGV Brussel-Frankrijk blijft onveranderd: **0900/10.177**.

De nieuwe dienst voor telefonische informatie over internationale treinen is tijdens de week te bereiken van 7 tot 21 uur. Tijdens het weekend en op feestdagen van 8 tot 18 uur. Er zijn altijd minimum 6 operatoren aanwezig. Vanzelfsprekend wordt dit aantal nog uitgebreid tijdens piekperiodes.

EEN INVESTERING OP LANGE TERMIJN

Het hst-project in België vertegenwoordigt een budget van 164,6 miljard frank: 147,6 miljard frank voor de infrastructuurwerken en 17 miljard frank voor de aankoop van vier Eurostar- en 7 Thalysstellen.

Sinds de start van de werken in 1993 investeert de NMBS jaarlijks gemiddeld ongeveer 10 miljard frank in dit belangrijke project.

De hogesnelheidslijnen

De tak Franse grens - Brussel

De kosten voor de bouw van de westtak bedragen 50,2 miljard frank (burgerlijke bouwkunde en spooruitrusting).

De verdeling van het budget ziet er als volgt uit:

- Franse grens - Tubeke: 25,1 miljard frank
- Halle - Brussel-Zuid: 25,1 miljard frank

De tak Brussel - Nederlandse grens

De aanleg van deze tak is geraamd op 52,5 miljard frank (burgerlijke bouwkunde en spooruitrusting).

Het budget wordt als volgt verdeeld:

- Brussel-Noord - Antwerpen-Centraal: 22,9 miljard frank (*)
(*) inclusief noord-zuidverbinding
- Antwerpen-Centraal - Nederlandse grens: 9,4 miljard frank (*)
(*) De hogesnelheidslijn tussen Antwerpen en Nederland wordt mede-gefinancierd door Nederland. Ten gevolge van de keuze van het tracé, met een langer gedeelte op Belgisch grondgebied, is Nederland akkoord om tussen te komen in die werken, voor een totaal bedrag van 823 miljoen gulden.

De tak Brussel - Duitse grens

De kosten voor de uitvoering van de oostelijke tak zijn geraamd op 65,1 miljard frank (burgerlijke bouwkunde en spooruitrusting).

Het budget is als volgt verdeeld:

- Brussel-Noord - Luik: 40,4 miljard
- Luik - Duitse grens: : 24,7 miljard

De bouw van de hst-stations

Brussel-Zuid

De modernisering van het Zuidstation is geraamd op 13,4 miljard frank voor het gebouw zelf en de volledige aanpassing van de sporenbundels.

Antwerpen-Centraal

De belangrijke werken voor het ondergrondse station Antwerpen-Centraal zijn geraamd op 18,2 miljard frank voor de aanpassing van het station zelf en de bouw van de noord-zuidverbinding onder de stad.

Liège-Guillemins

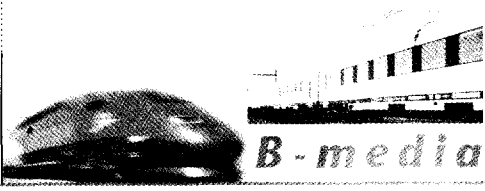
De bouw van het nieuwe station van Luik is geraamd op 6,5 miljard frank voor het gebouw zelf en voor de volledige aanpassing van de sporenbundels rond het Guilleminsstation.

Financiering van het project

Dit belangrijke project is gedeeltelijk gefinancierd in het kader van het tienjareninvesteringsplan 1996 - 2005 tussen de NMBS en de Belgische overheid. Die investering slaat op de zgn. gemengde projecten. Dit zijn de projecten die zowel voordelen inhouden voor de hst als voor de binnenlandse treinen.

De overige financiering, meer bepaald 125 miljard frank, is verzekerd door een speciale structuur, de HST-FIN. Dit is een naamloze vennootschap van publiek recht die instaat voor het verzamelen van de fondsen, die afkomstig zijn van de federale overheid, van de NMBS en van privé-investeerders. Het saldo moet worden gedekt met subsidies van de Europese Unie en leningen bij de Europese Investeringsbank, bij andere instellingen of op de kapitaalmarkt.

De financiële hst (hst-fin) brengt de verzamelde fondsen in bij het kapitaal van de NMBS volgens een kalender die loopt tot 2000. Hiertoe zal zij inschrijven op preferente aandelen zonder stemrecht, die worden uitgegeven door de NMBS. Om de eigen onkosten van de hst-fin te dekken en de bijdragen van de privé-sector te vergoeden, keert de NMBS een gegarandeerd dividend uit op de preferente aandelen en vanaf het boekjaar 1996 ook een bijkomend variabel dividend, dat berekend wordt in functie van de omzet die de NMBS realiseert door de exploitatie van haar hst-net.



De hst-dochterondernemingen van de NMBS

Om het hst-project in België te realiseren, heeft de NMBS meerdere dochterondernemingen opgericht die gespecialiseerd zijn in de sector van de hoge snelheid op rails: TUC RAIL, Eurostation en Euro Liège TGV.

De NMBS heeft samen met die dochterondernemingen en met Technirail en Transurb Consult een gemeenschappelijke stand op Eurailspeed 98. Die gemeenschappelijke voorstelling onder de noemer NMBS-Groep laat ons toe om de activiteiten van de verschillende filialen op een coherente en dynamische wijze voor te stellen en hun know-how op het vlak van de bouw van hogesnelheidslijnen en stations, de bouw van simulators voor hogesnelheidstreinen voor de hst, de seininrichting, de technische en financiële expertise, ... in de verf te zetten.

In bijlage vindt u een folder met een voorstelling van de verschillende dochterondernemingen.