

Alles over de **HST** in België



Een project in wording





De toekomst **doe je per trein**

De hogesnelheidstrein of HST verschijnt in 1981 ten tonele op het Europese vasteland. Het blijkt een ideale kilometer-vreter. De HST biedt een kwaliteitsservice, korte reistijden, een grote vervoerscapaciteit en rijdt tot in het centrum van de steden. De trein is bovendien minder belastend voor het milieu en verbruikt minder energie dan auto of vliegtuig.



De HST: nieuwe reïsperspectieven ***op het ritme van Europa***

•..... Troeven te over die, in combinatie met een steeds stijgende vraag naar vervoer, aan de basis liggen van de beslissing om in de komende decennia het HST-vervoer op Europese schaal uit te bouwen.

Daarom willen de Belgische overheid en de NMBS eveneens een hogesnelheidsnet aanleggen. De belastingbetaler zal daarvoor niet extra moeten betalen: met de verwachte inkomsten betaalt het HST-project zichzelf terug.





Drie types verbindingen maken in België de dienst uit. Eurostar verbindt Brussel met Londen, via de Kanaaltunnel. Thalys verbindt Brussel, Antwerpen en Luik met de grote metropolen van onze buurlanden. HST's verzorgen ook rechtstreekse verbindingen van Brussel naar de Middellandse zee, de Provence of de Alpen, zonder overstap in Parijs.

Met de aanleg van het hogesnelheidsnet gaat een algemene verbetering van het binnenlandse net gepaard. De overstap van binnenlandse trein op HST wordt gegarandeerd door op elkaar afgestemde aankomst- en vertrektijden. Zo reist ook de klassieke trein de toekomst tegemoet.

Bestemming Europa

De spoorweg van de volgende eeuw krijgt stilaan vorm. Landen zoals Frankrijk, Duitsland, Italië, Spanje en Zweden beschikken reeds over hogesnelheidslijnen die samen de eerste aanzet vormen tot een uitgestrekt Europees net. Die oorspronkelijk nationale initiatieven werden samengevoegd in een overkoepelend Europees project. Het is immers enkel op Europese schaal dat we de troeven van de hoge snelheid volledig kunnen verzilveren. Het project mikt op een toekomstig netwerk van 35.000 km nieuwe of gemoderniseerde spoorlijnen.

Een project met België in het middelpunt

De geografische ligging van België maakt ons land tot een uiterst belangrijke draaischijf op het Europese hogesnelheidsnet. Het vormt de kern van het eerste daadwerkelijk Europese project, waar ook de Kanaaltunnel deel van uitmaakt en dat voorziet in verbindingen tussen Londen, Parijs, Rijsel, Brussel, Antwerpen, Amsterdam, Luik, Keulen en Frankfurt.





Vervoer met toekomst

De laatste twintig jaar is de vraag naar vervoer explosief toegenomen. Met de gekende gevolgen: eindeloze files in alle grote Europese steden. En met de democratisering van het vliegtuig bevindt ook het luchtruim zich aan de rand van de verzadiging.

Met het opheffen van de grenzen in Europa en de ontsluiting van Oost-Europa gaat de vraag naar vervoer de komende jaren nog sterk toenemen. Voor het wegverkeer rekenen de experts op een toename met tenminste 25 % tegen 2005. De verplaatsingen per vliegtuig zouden voor diezelfde periode toenemen met niet minder dan 50 %.

Die groei opvangen met de bestaande infrastructuur is onmogelijk en voor nog meer autowegen of nieuwe luchthavens rest er nabij de steden nauwelijks nog een morzel grond. Een eventuele uitbreiding zou zich trouwens duur laten betalen, met zware gevolgen voor het leefmilieu.

Als noch vliegtuig noch auto reële perspectieven bieden, moeten we nieuwe wegen zoeken. Hier biedt de spoorweg een uitweg: ecologisch meer verantwoord vervoer, op maat van onze toekomstige behoeften. De hogesnelheidstrein bewijst in Frankrijk elke dag opnieuw - en dat al sinds meer dan vijftien jaar - dat een andere vorm van zich verplaatsen mogelijk is en dat mensen bereid zijn hun oude gewoontes aan de kant te schuiven. Reeds meer dan 375.000.000 reizigers sinds 1981 zijn daarvan het sprekende bewijs.



Symbool van een nieuwe tijd

De HST is de snelste trein ter wereld in commerciële dienst. Hogesnelheidstreinen rijden aan snelheden die tussen de 250 en 300 km/u schommelen, en zelfs tot 350 km/u kunnen bedragen, al naargelang de toegepaste techniek. Snelheden een Formule 1 waardig, met dit verschil dat een HST honderden passagiers vervoert, van stadscentrum tot stadscentrum. Dank zij de HST worden reistijden gehalveerd. Het comfort is op topniveau, evenals de veiligheid.

De HST wordt elektrisch aangedreven en berokkent het leefmilieu heel wat minder schade dan auto of vliegtuig. Een HST veroorzaakt bijna geen luchtverontreiniging, neemt minder ruimte in beslag dan ander vervoer en is minder gulzig met energie - tegen 300 km/u verbruikt een HST 2,2 liter petroleum-equivalent per 100 km en per reiziger terwijl een auto tegen 120 km/u minimum 8 liter per 100 km slikt, met twee passagiers.

De grootste troef van de HST schuilt wellicht in het vermogen om gebruik te maken van de bestaande infrastructuur. De HST rijdt zowel op speciale hogesnelheidssporen, aangelegd op een specifieke bedding - noodzakelijk om 300 km/u te halen - als op klassieke sporen. Zo kan hij verbindingen tot stand brengen met plaatsen die niet over de nieuwe hogesnelheidslijnen beschikken en doordringen tot in het hart van de steden.



Met de komst van de HST breekt dan ook een nieuwe tijd aan voor het spoorverkeer: dank zij de geschetste voordelen is de HST het bevoorrechte vervoermiddel van de 21ste eeuw voor afstanden tot 1000 km.

Waarom moet het zo snel gaan?

Momenteel neemt de auto het leeuwedeel voor zich van de verplaatsingen tussen 300 en 600 km. Om zulke afstanden te overbruggen, kruipen acht op tien Europeanen achter het stuur, één neemt het vliegtuig en één de trein. De komst van de HST moet hier verandering in brengen, dank zij een halvering van de reistijden.

We willen de HST niet in de plaats stellen van de andere vervoermiddelen. Auto en vliegtuig hebben elk unieke en onvervangbare voordelen. Ook de spoorweg heeft specifieke voordelen die, indien ze ten volle worden benut - o.a. via het uitbouwen van HST-verbindingen -, zelfs ten bate zijn van het overige verkeer.

In Frankrijk heeft de "TGV"

zich ontpopt tot een opmerkelijk alternatief voor auto en vliegtuig. De "TGV Sud-Est", die Parijs - Lyon in twee uur mogelijk maakt, kent een ongehoord succes. Zelfs de meest optimistische vooruitzichten werden veruit overtroffen: op vier jaar tijd werden 6 miljoen reizigers meer aangetrokken dan verwacht. Daarvan waren er twee miljoen die voordien het vliegtuig namen, 1,1 miljoen automobilisten en 2,9 miljoen nieuwe reizigers.

Het succes van de TGV Sud-Est in Frankrijk bewijst dat de trein de wedren met auto en vliegtuig aankan. Dat succes is de motor achter de uitbouw van het Franse hogesnelheidsnet en is de katalysator in de uitbouw van een Europees netwerk .



Het Belgische HST-project



Ook in België rijden al HST's tegen 300 km/u tussen de Franse grens en Antoing

Met meer dan 3.313 treinen en 724.000 reizigers per dag is het Belgische spoor-net in de eerste plaats op maat gesneden van lokale en regionale behoeften. De uitrusting, de organisatie en het gebruik van het net laten niet toe dat een HST aan hoge snelheid rijdt, wat van essentieel belang is om aantrekkelijke internationale verbindingen aan te bieden.

Daarom heeft de NMBS ook voorgesteld om nieuwe hogesnelheidslijnen aan te leggen die geschikt zijn voor 300 km/u. Zowel het verwachte aantal reizigers als de voorziene rentabiliteit rechtvaardigen dit voorstel.

Het tracé in enkele lijnen

317 km hogesnelheidslijnen, waarvan de helft in nieuwe bedding

..... Van de Franse grens tot Brussel

Tussen de Franse grens en Tubeke (Tubize) wordt een nieuwe hogesnelheidslijn (HSL) van 71 km lengte aangelegd. Vanaf Halle wordt de bestaande lijn naar Brussel op vier sporen gebracht en gemoderniseerd. Twee ervan laten de HST toe 220 km/u te rijden tot Brussel-Zuid. Op de twee andere kunnen de klassieke IC/IR-treinen tegen 160 km/u sporen.

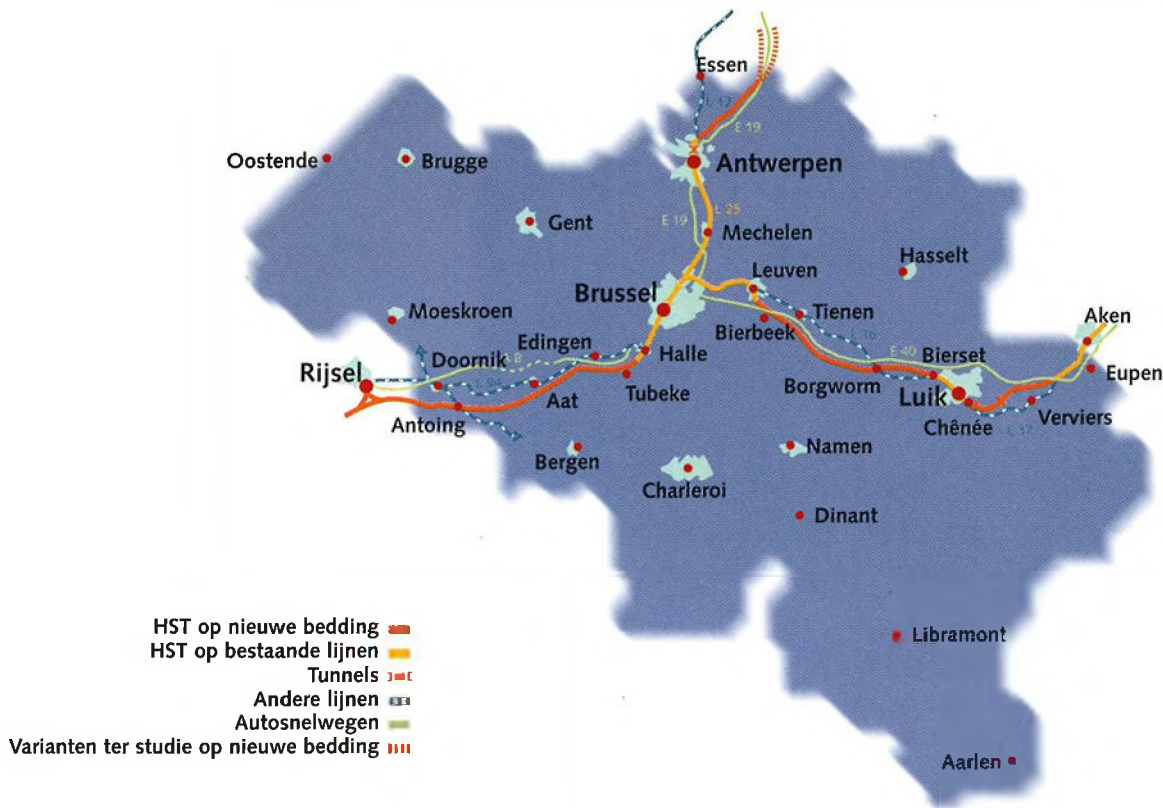
De eerste 15 km van de nieuwe hogesnelheidslijn zijn ondertussen in dienst. Ter hoogte van Antoing sluiten ze aan op de lijn Doornik - Bergen, die deel uitmaakt van de Waalse as. Zo komt er een rechtstreekse verbinding tot stand tussen het bestaande net en de nieuwe HSL. De volledige HSL komt in dienst begin 1998.

Van Brussel tot de Nederlandse grens

Richting Nederland zullen de HST's tegen 160 km/u over de bestaande gemoderniseerde spoorlijn Brussel - Antwerpen rijden. Onder de stad Antwerpen wordt een noord-zuidverbinding gegraven. Vanaf Antwerpen wordt een nieuwe hogesnelheidslijn aangelegd langs de autosnelweg E19 Antwerpen - Breda.



Bouw van een HST-viaduct tussen Halle en Brussel



Van Brussel tot de Duitse grens

Van Brussel tot Leuven rijdt de HST tegen 200 km/u over de bestaande lijn die op vier sporen wordt gebracht. Dat laat eveneens een vlottere doorstroming van het binnenlandse treinverkeer toe. Vanaf Bierbeek ten zuidoosten van Leuven wordt een nieuwe HSL aangelegd, die de autoweg E40 volgt tot Bierset nabij Luik en ook voor de binnenlandse treindienst geschikt is. Na de doortocht van de Luikse agglomeratie via de bestaande lijnen, sluit de HSL via een tunnel opnieuw aan bij de E40. Dan gaat het tegen maximum 220 km/u tot aan de Duitse grens. Vanaf daar volgt de HST de gemoderniseerde sporen naar Aken.

Respect

voor mens en natuur

- Aan de inplanting van de hogesnelheidslijnen in België is een uitgebreide milieu-effectstudie voorafgegaan. Meteen een primeur voor ons land, voor wat betreft grote infrastructuurwerken. De studie is uitgevoerd door onafhankelijke experts, alvorens een definitief tracé te kiezen. Ze bepaalt een heel arsenaal aan maatregelen om de HSL zo goed mogelijk in te schakelen in haar omgeving, zodat noch mens noch natuur er veel hinder van ondervinden.

Wildpassage over de HSL



De inplanting gebeurt in samenspraak met de omwonenden en met de bevoegde overheden. Om milieubescherpende maatregelen en lokale aanpassingswerken in de gemeenten te financieren heeft de NMBS een aparte - geïndexeerde - spaarpot voorzien van 11,7 miljard frank, het zogenaamde "SST-Fonds". De globale uitgaven voor milieubehoud bedragen ongeveer 20 % van de uitgaven voor de aanleg van de nieuwe lijnen, SST-fonds inbegrepen.

Welke hogesnelheidstreinen voor België?



Deze treinen zijn het symbool van een vruchtbare samenwerking tussen de Franse, Britse en Belgische spoorwegen. Via de Kanaaltunnel verzekeren ze de trajecten heen-en-terug Brussel - Londen en Londen - Parijs. In België gebruiken ze voorlopig de bestaande lijn Brussel - Doornik - Rijsel. Een Eurostar is samengesteld uit twee motorwagens en 18 rijtuigen, meet bijna 400 m en kan tot 794 reizigers ontvangen, 584 in tweede klas en 210 in eerste klas. Van de 38 bestelde treinstellen zijn er vier NMBS-bezit.



THALYS

Sinds 1996 rijden driespannige Thalys-treinen op de verbindingen Parijs - Brussel - Luik en Parijs - Brussel - Antwerpen - Amsterdam. Vanaf Parijs tot Antoing (bij Doornik) rijden ze over de HSL, terwijl de verdere reis tot Brussel over de bestaande lijn via Bergen gaat.

Sommige Thalys stoppen in Bergen.

Vanaf 1997 worden vierspannige

Thalys-stellen ingezet op de verbindingen Parijs - Brussel - Antwerpen -

Rotterdam - Amsterdam en Parijs - Brussel - Luik - Aken - Keulen. Tussen Brussel en Parijs rijden tot 13 Thalys-treinen per dag.

Thalys-treinen bestaan uit twee motorwagens en acht rijtuigen, samen 200 meter lang. Ze bieden plaats aan 377 reizigers, 257 in tweede klas, 120 in eerste klas. Twee treinstellen kunnen aan elkaar gekoppeld worden, zodat 754 zitplaatsen geboden worden. De Franse, Duitse, Nederlandse en Belgische spoorwegen hebben in totaal 17 Thalys-stellen besteld, waarvan 7 voor de NMBS.



Driespannige Thalys

Vierspannige Thalys





De "TGV Réseau"



Dank zij een ringspoor langs het oosten van Parijs kan de TGV Réseau rechtstreekse hogesnelheidsverbindingen verzorgen met de Rhônevallei, de Provence en de Middellandse Zee, zonder dat de reizigers in Parijs moeten overstappen. In de toekomst wordt dit ook mogelijk voor bestemmingen in Bretagne, de Loire-vallei of de Bordeauxstreek.

De TGV Réseau-treinen stoppen twee keer in het Ile-de-France: op de Parijse luchthaven Roissy - Charles de Gaulle en bij de ingang van het Europese Disneyland in Marne-la-Vallée. Dank zij de TGV Réseau ligt Brussel op 5.43 uur sporen van Avignon, op 6.39 uur van Montpellier en op 7.22 uur van Albertville.

De InterCity-Express (ICE)

Op termijn is het niet onwaarschijnlijk dat we in België ook deze Duitse telg uit het hogesnelheidsgeslacht mogen begroeten. De internationale versie van deze trein zou vanaf 2000 kunnen ingezet worden op de verbinding Keulen - Luik - Brussel. In tegenstelling tot bovenvermelde HST's is het aantal rijtuigen van de ICE's variabel. Ze kunnen tot 760 reizigers vervoeren.





Comfort op kop

Het comfort aan boord van een HST is enkel in superlatieven te beschrijven, zowel in eerste als in tweede klas. De treinen zijn uitgerust met de laatste snufjes op het vlak van klimaatregeling en beschikken over een superzachte ophanging.



Uiteraard kan de reiziger in een HST een hapje eten of iets drinken, een krant kopen of even telefoneren. Zo is het mogelijk de reistijd goed te besteden en aangenaam door te brengen.

Om iedereen een zitplaats te garanderen, moet voor een rit met de HST wel vooraf gereserveerd worden, zoals dat in Frankrijk het geval is. Dat kan vanaf 60 dagen tot enkele minuten voor het vertrek.



Reistijden

om bij weg te dromen

	zonder HST	met HST (na voltooiing)	tijdwinst
Brussel-Zuid - Londen	4.48*	1.55	2.53
Brussel-Zuid - Parijs	2.41	1.21	1.20
Brussel-Zuid - Amsterdam	2.54	1.40	1.14
Brussel-Zuid - Keulen	2.34	1.38	0.56
Luik - Brussel-Zuid	1.09	0.39	0.30
Luik - Keulen	1.29	0.58	0.31
Antwerpen - Brussel-Zuid	0.39	0.29	0.10
Antwerpen - Amsterdam	2.10	1.08	1.02
Brussel-Zuid - Rijsel	2.03	0.33	1.30
Parijs - Rijsel	2.15	1.00	1.15

* met Jetfoil

	zonder HST	Horizon 2005	tijdwinst
Brussel - Barcelona	17.37	6.00	11.37
Brussel - Marseille	11.43	4.45	6.58
Brussel - Bordeaux	09.30	3.45	5.45
Brussel - Nantes	09.10	3.25	5.45

16 miljoen reizigers verwacht

In Frankrijk hebben de reizigers een ware stormloop op de HST uitgevoerd: sinds 1981 hebben meer dan 375 miljoen reizigers er gebruik van gemaakt.

Ook de NMBS verkeert dus in blijde verwachting wat de reizigerstoevloed betreft. Ze verwacht tegen 2005 ongeveer 16 miljoen reizigers per jaar te vervoeren op de betrokken internationale verbindingen, tegenover de 6 miljoen die zonder HST werden vervoerd.



Stations

met HST

Om de nieuwe stroom aan HST-reizigers op te vangen, worden de stations waar de HST zal halt houden, vernieuwd.



Het station **Brussel-Zuid** wordt volledig omgebouwd en vernieuwd om het huidige station met de nieuwe HST-terminal te versmelten. Zowel binnenlandse als internationale reizigers zullen in prima omstandigheden kunnen vertrekken of aankomen. De HST-terminal neemt de eerste zes sporen van het station in beslag.

Antwerpen-Centraal - momenteel enkel uitgerust met doodlopende sporen - krijgt sporen op drie niveaus en ziet zo zijn capaciteit verdubbeld. De sporen op het laagste niveau zijn bestemd voor HST-verkeer en

klassieke treinen richting Nederland en lopen door in een nieuwe tunnel onder de stad.

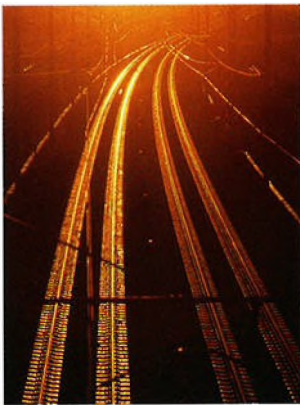
In Luik wordt het station **Luik-Guillemins** in een nieuw kleedje gestoken. Het project ligt nog op de tekenplanken en plant een vergroting en modernisering van het station. Ook de omgeving wordt onder handen genomen, waardoor de verschillende transportmodi beter op elkaar kunnen worden afgestemd.



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.**



HST en binnenlands net op één lijn



De HST zal niet enkel zijn weerslag hebben op de internationale verbindingen met Brussel, Antwerpen en Luik. Vlotte aansluitingen met de binnenlandse treinen worden verzekerd, zodat alle Belgische reizigers voordeel hebben bij de tijd-winst die de HST mogelijk maakt.

Brussel-Zuid is overstapstation voor de Eurostar- en Thalys-treinen en TGV "Réseau", maar zal ook een eersterangsrol spelen als knooppunt tussen HST's, binnenlandse en klassieke internationale treinen. Brussel-Noord, Antwerpen, Luik en zelfs het Franse Rijsel - voor reizigers uit Henegouwen, Oost- en West-Vlaanderen - zullen fungeren als overstapstations voor het HST-verkeer met een daaraan gekoppelde, aangepaste interstedelijke treindienst. Daartoe zal in 1998 de volledige IC/IR-dienstregeling worden aangepast om goede aansluitingen met de HST te verzekeren.

De binnenlandse treinen profiteren nog op een andere manier van de HST: bepaalde delen van de nieuwe of aangepaste lijnen kunnen immers ook door klassieke treinen worden bereden. Dat laat zowel een verhoging van het aanbod als snellere rittijden toe.

Nieuw motorstel AM96 voor de binnenlandse treindienst



Een investering **op lange termijn**

Tijdens de laatste dertig jaren zijn er aanzienlijke bedragen geïnvesteerd in de aanleg en ontwikkeling van wegen en luchthavens, maar relatief weinig in de modernisering van de spoorwegen. Het HST-project geldt als een onvermijdelijke inhaalbeweging.

De investeringen voor de aanleg van het hogesnelheidsnet en voor de modernisering van het binnenlandse net zijn omvangrijk. Die noodzakelijke werken en de aankoop van nieuw materieel staan voor het belangrijkste investeringsproject van de NMBS sinds de tweede wereldoorlog.

De investeringen voor de nieuwe infrastructuur

slaan niet alleen op de kosten voor de aanleg van de eigenlijke hogesnelheidslijnen en de modernisering van bepaalde stukken van het binnenlandse net. Een deel van de totale kostprijs wordt gebruikt om de impact op de natuur tot een minimum te beperken. Daarnaast wordt er ook nieuw rijdend materieel aangekocht: 4 Eurostar-stellen en 7 Thalys-stellen.

De HST wordt in de eerste plaats door de NMBS zelf betaald via leningen. De staat draagt een gedeelte bij via een jaarlijkse toelage. Die wordt enkel toegekend voor werken ter verbetering van het binnenlandse treinverkeer. Verder heeft de staat een aandeel in een gemengde financieringsmaatschappij (overheid/privé) die de

NMBS de middelen moet geven om het HST-project "van grens tot grens" te verwezenlijken, dus via Brussel, Antwerpen en Luik. Uiteindelijk draagt ook de Europese Unie haar -niet onbelangrijk- steentje bij vanwege het Europese belang van het HST-project.

Op termijn zal het hogesnelheidsproject, dat de eerstkomende jaren zwaar zal doorwegen op de resultatenrekening van de NMBS, gunstige financiële gevolgen hebben.



Economische voordelen

Het HST-project biedt ook uitzichten voor de werkgelegenheid. De infrastructuurwerken op Belgisch grondgebied alleen al betekenen werk voor 4 900 man, gedurende 10 jaar. Verder vaart de Belgische spoorwegindustrie er wel bij, met de fabricatie van onderdelen voor de Eurostar- en Thalys-rijtuigen. Wat nog eens honderden mensen aan het werk zet. Rechtstreeks of onrechtstreeks komen zo heel wat firma's aan de bak in het HST-project.

STAR 21

op het spoor van de toekomst



Nieuwe I-11 rijtuigen voor de binnenlandse treindienst

De modernisering van het binnenlandse net gaat de NMBS evenzeer ter harte als de uitbouw van het hogesnelheidsnet. Daarom heeft ze reeds in 1989 het plan STAR 21 uitgewerkt, dat de grote lijnen uittekent voor de vernieuwing van het spoorwegnet in de komende 30 jaar. Het tienjarenplan 1996 - 2005 is er de concrete vertaling van. Dit plan voorziet een investering van 291 miljard om de binnenlandse treindienst op het peil van de toekomst te brengen.

STAR 21 staat voor:

Sneller en comfortabeler materieel. De NMBS investeert fors in de aankoop van nieuwe treinen, die zowel sneller als comfortabeler zijn.

Klantvriendelijke stations. Zowel de stations zelf als hun onmiddellijke omgeving worden vernieuwd of verfraaid.

Meer treinen. Met de aanleg van extra sporen op lijnen richting Brussel, kan een intensievere interstedelijke treindienst worden uitgebouwd en kunnen de verbindingen met het ommeland worden verbeterd.

Hogere snelheden. Op belangrijke verbindingen wordt de maximumsnelheid verhoogd.



Interieur 2de klas I-11-rijtuigen

Horizon 2005

In 1994 begon de geschiedenis van de HST in België. In 2005 zal het volledige HST-project grotendeels werkelijkheid zijn. De 21e eeuw is dan goed en wel ingezet. Een eeuw die de NMBS vol vertrouwen tegemoet ziet.

De investeringen in STAR 21 en het HST-project zijn haar belofte aan de reizigers - van nu en straks - voor beter en sneller vervoer.

Meer informatie ?

Bel of schrijf naar:

NMBS Externe Betrekkingen

"HST/STAR 21-Info"

Frankrijkstraat 85

1060 BRUSSEL

Tel. (078) 15 48 04 - groen nummer

(niet voor reserveringen, prijzen en dienstregelingen)

Reservering van biljetten Eurostar en Thalys:

0900/ 10 177

of:

Brussel-Zuid: (02) 224 88 56

Antwerpen-Centraal: (03) 204 22 40

Gent-St-Pieters: (09) 221 44 44

en alle grote stations



Brochure également disponible en français