P16.

Frankrijkstraat 85
1070 Brussel
✆ 02/524 20 34

MEDIA

Werken in Brussel-Zuid: stand van zaken

Vandaag, woensdag 28 oktober, start de NMBS een actieve communicatiefase naar de reizigers in Brussel-Zuid. De werken waarmee wordt aangevat in de centrale dwarsgang luiden inderdaad een vervelende periode in voor de klanten. Storender alleszins dan de voorbereidende werken die in uitvoering zijn in de voor de reizigers ontoegankelijke delen van het station en aan de perrons 1 tot 7 (inclusief de verhuis van de parking naar een 100 meter verder). Het tijdelijk onderbrengen van bepaalde handelszaken in de lokettenzaal is het eerste zichtbare bewijs van de komende wijzigingen.

Binnenkort worden de eerste sporen verder uitgebroken boven de dwarsgang (om ze later terug te leggen), waardoor het deel kant Frankrijkstraat van deze centrale as moet worden afgesloten. Een voorlopige tunnel zal de reizigers echter toelaten er het station nog steeds binnen te komen of te verlaten.

Verschillende diensten in het station worden in de volgende weken en maanden verplaatst of krijgen een tijdelijk onderkomen tot hun definitieve lokalen geïnstalleerd zijn (EHBO, politie, toilet, stationsdirectie, ...).

Een volledig vernieuwd station

Al deze werken beogen de bouw van een terminal voor de hogesnelheidstreinen. Ze kaderen in het programma voor de verbetering van het onthaal (voorzien in het beheerscontract en het tienjarenplan voor investeringen) vermits de volledige hervorming van het station ook ten goede zal komen van de klanten van de binnenlandse dienst.

Waaruit bestaan deze werken?
- Vernieuwing van alle roltrappen en liften.
- Modernisering van de perrons.
- Plaatsing van nieuwe luifels, eerst voor de sporen van de terminal, later voor de rest van de 22 sporen.

Het station zal volledig worden heringericht en voorzien van modern uitgeruste diensten, zoals vereist voor een nationaal en internationaal knooppunt van openbaar vervoer. In het station zal één kant omgevormd worden tot handelsruimte, met restaurants, bars, winkels, ... Hier ook wordt de overstap naar het andere openbare vervoer geregeld. Aan de andere kant worden de loketten samengebracht in een "travel centre". Hierbij aansluitend komt de bagagedienst en tenslotte de eigenlijke HST-terminal.

Frankrijkstraat 85
1070 Brussel
✆ 02/524 20 34

Voor de aanleg van de terminal is het nodig om de eerste zes sporen volledig te vervangen.
Ook de perrons worden uitgebroken om ze aan te passen aan het nieuwe tracé van de sporen. En ze worden verlengd om de langere HST's te kunnen bedienen. Het inrichten van een werfzone voor deze werken (voor het plaatsen van een torenkraan) heeft reeds geleid tot de afsluiting van een rijstrook in de Frankrijkstraat. Deze zone moet binnenkort verder uitgebreid worden, wat voor bijkomende hinder voor het wegverkeer zal zorgen.

Een aantrekkelijke terminal

De ontwikkeling van de hogesnelheidsverbindingen zal onze verplaatsingsgewoonte ingrijpend wijzigen, net zoals dat meer dan een eeuw geleden het geval was met het sociale en economische leven na de inplanting van het spoorwegnet. Met een sterk verbeterde verhouding reistijd/afstand kan de trein terug een eersterangsrol ambiëren in het geheel van vervoersmodi. Meteen opent de HST voor de 300 miljoen Europeanen nieuwe reis- en verplaatsingsperspectieven.

Dat is de hypothese van de experten. De realiteit moet ze nog bevestigen.
Maar de prestaties van de HST staan niet op zich. Zijn succes wordt mee bepaald door de reizigersterminals, die een breed gamma aan diensten moeten herbergen in een omgeving die voor de behoeften van de klant is ontworpen.

De NMBS wil te Brussel-Zuid dat soort terminal inrichten. De terminal moet gebouwd worden naar welomschreven stedebouwkundige normen en moet beantwoorden aan rentabiliteitscriteria.

Het project omhelst:
1. de HST-terminal in het station, te realiseren binnen de termijnen overeengekomen met de andere uitbaters van de HST en rekening houdend met vereisten inzake veiligheid en optimalisering van de treindienst;
2. een omkadering, die een aanbod van opwaarderende diensten weet te koppelen aan de stedelijke integratie van de terminal, met respect voor de bestaande huisvesting; dit geheel zal ondermeer bestaan uit 120.000 m2 vergaderzalen en bureaus, 20.000 m2 handelsruimte en 20.000 m2 hotels;
3. een ondergrondse parkeerruimte met een capaciteit voor 2.500 auto's.

De toegevoegde waarde die het geheel biedt, zal mede bepalend zijn voor het succes van de hogesnelheidsverbinding. De NMBS hoopt hieruit haar voordeel te halen en de nieuwe terminal degelijk uit te bouwen, zodat voldoende middelen vrijkomen om de investeringen voor de HST op zich te nemen. Het beheerscontract beschouwt het HST-project immers als een autonome commerciële activiteit.

Frankrijkstraat 85
1070 Brussel
✆ 02/524 20 34

In het uitgewerkte project beantwoordt dit minimale geheel aan economische en sociale vereisten. Het komt tegemoet aan de noden van de in de marktverkennende studies voorgespiegelde bedrijvigheid. Als in de toekomst blijkt dat de vraag groter is, beschikt de NMBS over de mogelijkheid een tweede terminal in te planten op terreinen waarover ze beschikt in de nabijheid van het station Schaarbeek.

Eurostation: de uitvoerder

Om de dwingende uitvoeringskalender te kunnen respecteren zijn bewegingsvrijheid en snelheid van de procedures twee levensnoodzakelijke noties. Daarom heeft de NMBS het op punt stellen en de uitvoering van het project in handen gegeven van Eurostation, een filiaal waarin zij 70 % van de aandelen voor haar rekening neemt, naast andere investeerders en studiebureaus. Eurostation zal bovendien instaan voor de commercialisering - ten gunste van de NMBS - van de ruimte die de eigenlijke terminal omkadert.

Als werkleider wil Eurostation, voor wat het station betreft, een gespannen maar realistische planning respecteren:

- tegen '94 een voorlopige terminal van twee sporen (tussen 4 en 6) voor de kanaaltunneltrein voorzien;

- in 1996 de definitieve terminal beëindigen, op sporen 1 en 2 voor de Kanaaltunneltrein, op sporen 3 tot 6 voor de doorrit van de "continentale" HST's die door de noord-zuidverbinding moeten.

Deze werken zullen in verschillende fasen worden uitgevoerd. Deze houden rekening met de indienstneming van de verschillende hogesnelheidsverbindingen en worden beïnvloed door de technische realiseringsmogelijkheden en de zorg om ondertussen de uitbating van de binnenlandse en internationale dienst van het station in zo gunstig mogelijke omstandigheden te laten verlopen.

De vooruitzichten

Het ontwerp van de terminal is gebaseerd op precieze prospectie-gegevens.

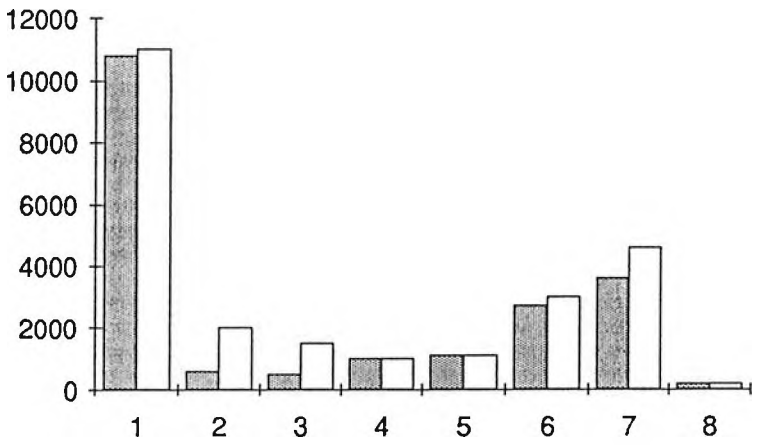
1. Groei van het gebruik van het station, gekoppeld aan de vooruitzichten van de groei van het reizigersverkeer: 50 % meer reizigers, waarvan een groot deel klanten van de hogesnelheidsverbindingen.

Frankrijkstraat 85
1070 Brussel
✆ 02/524 20 34

2. Profiel van de gebruikers van de Kanaaltunneltrein: 30 à 40 % zakenreizen, 60 à 70 % vrijetijdsreizen. Vooral wat deze laatste categorie, zou de Kanaaltunneltrein een betekenisvolle groei van de vraag met zich mee brengen.

3. De organisatie van het verkeer: het afnemen of zelfs verdwijnen van daluurperiodes, o.a. door het vertrek van twee treinen per spoor en per uur in de HST-terminal.

4. Ontwikkeling van de verplaatsingen voor en na de treinreis, met taxi-maatschappijen, autoverhuurbedrijven en het andere openbare vervoer. Onderstaande grafiek (gebaseerd op een Stratec-studie) toont hoe de komst van de HST een invloed zou kunnen hebben op de verdeling tussen de complementaire verplaatsingswijzen die men kan kiezen om zich naar Brussel-Zuid te begeven. Hij houdt geen rekening met de reizigers die per trein (vanuit België, Duitsland en Nederland) naar Brussel-Zuid reizen om de HST te nemen.



1: te voet
2: per privé-wagen
3: per taxi
4: per stadsbus
5: per streekbus
6: per tram
7: per metro
8: andere wijzen

Grijs: 1990
Wit: 2000

NMBS
Pers dienst
09.1992

HST MATERIEEL

Belgische situatie:

*Transmanche oorspronkelijk 3 NMBS op 30, daarna 4 NMBS op 38 stellen, waarvan 7 NOL (North of London)
*PBKA: 11 NMBS op 27 + optie voor 10 verdere stellen en mogelijke uitbreiding later
- met 10 voor Brussel-Frankfurt
- met 20 voor Amsterdam-Frankfurt
- met 4 voor Brussel-Berlijn

Stand van zaken:

*Transmanche:
- preserie: 12.92 en 04.93
- reeks: vanaf 08.93 tot 04.94
- NOL: vanaf 11.94 tot 09.95

*PBKA:
- preserie: 04.96
- levering: 2 per maand vanaf eind 96

Kostprijs:

*Transmanche:
1230 miljoen F (prijzenpeil 07.88)
890 miljoen F (bijkomende stellen)

*PBKA:
voor 27 stellen 805 miljoen F
voor 37 stellen 761 miljoen F

Andere hogesnelheidsstellen:

*TGVA:
105 stellen
motorrijtuig + 10 rijtuigen + motorrijtuig
237 meter, 485 plaatsen, 2 x 4.400 kW
synchroon
25 kV / 1,5 kV

*TGVR
80 stellen
motorrijtuig + 8 rijtuigen + motorrijtuig
200 meter, 377 plaatsen, 2 x 4.400 kW
synchroon
25 kV / 1,5 kV en bovendien voor 30 stellen, 3 kV (TGVR voor ritten op het Franse en op het Belgische spoorwegnet)
Bijkomende aanpassingen voor deze 30 stellen:
- druk stroomafnemer
- detektie 50 HZ
- TBL-uitrusting (Transmissie Baken Locomotief: een veiligheidstoestel in de signalisatie)

*TGVR + :

10 stellen TGVR + PBA (Parijs-Brussel-Amsterdam)
TGVR driestromig (25 kV / 1,5 kV / 3 kV) aangepast voor de NMBS en de NS:
*aanpassing voor de NMBS:
- druk stroomafnemer
- detektie 50 HZ
- TBL-uitrusting (Transmissie Baken Locomotief: een veiligheidstoestel in de signalisatie)

*aanpassing voor de NS:
- hoogte stroomafnemer
- maximale stroomsterkte 4.000 A/trein
- stoorstromen detektie en beperking
- kompatibele radio-installatie
- ATB (veiligheidstoestel in de signalisatie, overeenstemmend met de Belgische TBL)
- aanpassing stuurtafel

*TGV 2N (dubbeldektrein): in ontwikkelingsfase

*TGV nieuwe generatie (350 km/h) : ter studie