b-media
NMBS - Persdienst - Frankrijkstraat 85 - 1060 Brussel - Tel.: 02/526 37 20 - Fax: 02/526 37 26 - www.nmbs.be

Historiek van de NMBS

Koninklijk bezoek van 6 september 2001
Traject tussen Laken en Antwerpen

De 19e eeuw: de bloeitijd

Het transportmiddel bij uitstek
In 1816 wordt voor het eerst de idee geopperd van een spoorweg in België.
De eerste lijnen ontstaan in de buurt van de steenkoolmijnen.

In 1825 wordt de eerste «openbare» spoorweg geopend in Engeland.
Het spoor bevordert de industriële revolutie en de economische expansie van het land.
Het wordt aangelegd in de belangrijkste industriebekkens, terwijl de nieuwe bedrijven zich op hun beurt dicht bij de spoorweglijnen vestigen.

In 1834 wordt er beslist een systeem van spoorwegen aan te leggen met als centraal punt Mechelen en uitwaaierend naar:
- het oosten:naar de grens van Pruisen, via Leuven, Luik en Verviers; het noorden: naar Antwerpen;
- het zuiden: naar Brussel en de Franse grens;
- het westen: naar Oostende over Dendermonde, Gent en Brugge.

De lijn Brussel-Mechelen zou het vertrekpunt van dat net zijn.
De werken beginnen in juni 1834.

In 1835 is België het 1e land op het Europese vasteland dat een «openbare » spoorweglijn opent. Op 5 mei wordt de lijn Brussel-Mechelen ingereden door de drie eerste stoomtreinen van de Belgische spoorwegen. De «Pijl» trekt 7 chars à bancs, de «Stephenson» 7 rijtuigen (berlines, diligences en chars à bancs), en de Olifant 16 open rijtuigen, in totaal 900 reizigers. De machinisten zijn Engelsen.

De 20 km lange traject wordt afgelegd in 50 minuten. Bij aankomst in Mechelen zal koning Leopold 1 de Mijlpaal inwijden. Deze vormt het middelpunt van het net, de «km nul» en is nog steeds aanwezig op de rotonde voor het station.

In 1836 wordt het spoorvak Mechelen-Antwerpen gebouwd en de volgende jaren zijn de secties van de lijn naar Luik aan de beurt.

Voor de rit van vandaag, 6 september, wordt dus gebruik gemaakt van een infrastructuur die teruggaat tot 1835.

b-media
NMBS - Persdienst - Frankrijkstraat 85 - 1060 Brussel - Tel.: 02/526 37 20 - Fax: 02/526 37 26 - www.nmbs.be

Uitbreiding van het net, het tijdperk van de privé-maatschappijen
Tussen 1835 en 1843 legt de Staat de belangrijkste aslijnen aan van het enkele haren daarvoor bedachte stervormige net.

Vanaf 1842 breiden privé-maatschappijen dat oorspronkelijke net uit door meer lijnen aan te leggen en te exploiteren. In 1870 beheert de Staat bijvoorbeeld 863 km lijnen. De 39 privé-maatschappijen exploiteren 2231 km.

In 1864 wordt een groepering van privé-maatschappijen opgericht, de «Grand Central Belge», waarin zijn opgenomen de spoorwegen van Antwerpen naar Rotterdam, de Est belge, en de Entre-Sambre et Meuse. Op haar eentje exploiteert die maatschappij 511 km van het net.

De Staat koopt de lijnen terug
Vanaf de jaren 1870 organiseert de Staat een grote terugkoopactie om te vermijden dat een te groot gedeelte van het net in vreemde handen terecht komt. Die actie wordt voortgezet tot in 1948 met de aankoop van de lijn van Chimay, van Mechelen - Terneuzen en Gent -Terneuzen.

In 1912 denkt de regering er al aan om een «autonome» maatschappij op te richten om het hele net te exploiteren. De Staatsspoorwegen beschikken over 4786 km lijnen. Van de privé-lijnen blijft er maar 275 km over.

Tijdens het interbellum bereikt het net zijn grootste omvang die min of meer samenvalt met de essentie van het huidige net (rekening houdend met de sedertdien afgeschafte lijnen).

De 20e eeuw: de echte uitdagingen van de spoorweg

Dit is de eeuw van de echte uitdagingen: in de tweede helft van deze eeuw zijn ijzer, steenkool, stoom niet langer de sleutelwoorden. De nieuwe technologieën, zoals de verbrandingsmotor of de gasmotor en de elektriciteit, die zijn voortgekomen uit de «tweede industriële revolutie», zullen er geleidelijk voor zorgen dat het spoor zijn monopolie als vervoerder verliest.

De hele 20e eeuw lang zullen verschillende factoren het wel en wee van de spoorwegen bepalen:
- de concurrentie van de auto en het vliegtuig;
- de betrekkingen tussen de spoorwegen en de Staat;
- de modernisering van het net;
- de financiering.

Bij het begin van de 21e eeuw worden de nieuwe hoofdthema's van het spoor bepaald door de Europese richtlijnen (beheer van de spoorwegondernemingen) en door de liberalisatie van het spoor waardoor er concurrentie onder de ondernemingen ontstaat.

b-media
NMBS - Persdienst - Frankrijkstraat 85 - 1060 Brussel - Tel.: 02/526 37 20 - Fax: 02/526 37 26 - www.nmbs.be

De oprichting van de NMBS: 75e verjaardag
Bij de aanvang van de 1e wereldoorlog vormden de spoorwegen, met hun 80 000 werknemers, de grootste Belgische onderneming.

In 1926 richt de Staat de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen op. Door de spoorwegen om te vormen tot een autonoom bedrijf op aandelen, kan hij vers kapitaal opgehalen. De NMBS krijgt een exploitatierecht – geen eigendomsrecht – voor 75 jaar. Ze erft 120 000 wernemers, 4 800 km spoorlijnen en 1 368 stations en stopplaatsen.

Na de 1e wereldoorlog, waardoor een gedeelte van het net in puin ligt, volgen de algemene financiële crisis van de jaren dertig en de tweede wereldoorlog, die de helft van het net vernielt en een groot deel van het materieel onbruikbaar maakt.

Concurrentie van de auto en nood aan modernisering
Vanaf de jaren '50 begint de opmars van de auto en boekt het vliegtuig zijn eerste successen. De trein moet terrein prijsgeven. Voor de NMBS breekt na de 2e wereldoorlog een periode van wederopbouw aan. Het is ook de periode van de reorganisaties: waar de NMBS treindiensten afgeschaft, legt ze bussen in.

Een moeilijke periode
De jaren '70 staan in het teken van de oliecrisis en een ongunstige economische conjunctuur. Daardoor moet de NMBS de geplande grote investeringen uitstellen. In die periode loopt ook het reizigersverkeer terug.

De NMBS ijvert voor financiële middelen om te kunnen investeren
In de jaren '80 krijgen we te maken met de eerste negatieve gevolgen van het toegenomen autoverkeer. Wil de trein het mobiliteitsprobleem helpen oplossen, dan moet er gemoderniseerd en geïnversteerd worden. In haar jaarverslagen wijst de NMBS elk jaar op het tekort aan financiële middelen. De NMBS voert evenwel in 1984 het IC-IR-plan in, dat de klokvaste dienstregeling inluidt. Ook het goederenverkeer wordt geherstructureerd.

Allerhande projecten

Op het einde van de jaren '80 steekt een ambitieus project de kop op dat zich over de komende 30 jaar uitstrekt: het moderniseringsplan STAR 21 van de spoorwegen.

Daarnaast keurt de Belgische regering in het begin van 1990 het idee goed van een hogesnelheidsnet voor België.

In 1991 krijgt de onderneming het statuut van autonoom overheidsbedrijf.
Ze sluit een beheerscontract met de Staat die aan de NMBS de middelen verschaft om haar plan STAR 21 uit te voeren.

b-media
NMBS - Persdienst - Frankrijkstraat 85 - 1060 Brussel - Tel.: 02/526 37 20 - Fax: 02/526 37 26 - www.nmbs.be

In 1995 wordt een herzien tienjareninvesteringsplan van 10 jaar (1996-2005) opgesteld voor een totaalbedrag van 370 miljard BEF.

De eerste concrete verwezenlijkingen zijn onder meer het nieuwe materieel I 11 en MR 96. Er wordt gestart met de grote HST-bouwterreinen.

Herstructurering van de NMBS
Tussen 1996 en 1998 wordt de NMBS grondig geherstructureerd in Bedrijfseenheden en Service-eenheden. Doel: productiviteit en deugdelijk beheer.

Liberalisering van het spoor: de Europese richtlijnen
In 1997 wordt de eerst fase van de liberalisering van het spoorwegvervoer vanuit richtlijn 91/440 in de Belgische wetgeving omgezet. Die richtlijn waarborgt het autonoom beheer, de scheiding van het infrastructuurbeheer en de exploitatie, en de toegang tot de netten van de andere lidstaten van de Unie.

Nieuwe middelen voor de toekomst
Mobiliteit vormt de kern van alle debatten. De trein moet nog meer vervoeren. In 2001 gaat een nieuw investeringsplan in voor de periode 2001-2012. Er is een bedrag van 687.6 miljard BEF mee gemoeid. Op het programma: het GEN, de modernisering van de belangrijkste reizigerslijnen, de uitbouw van het hogesnelheidsverkeer en de afwerking van het Belgische HST-net, een dynamischer goederenvervoer (modernisering van de havens, gespecialiseerde lijnen enz.), de modernisering van de stations, de veiligheid enz.

Liberalisering van het spoor: nieuwe fase
In 2001 start de Europese Unie met de tweede fase van de liberalisering van het spoor. Elke lidstaat van de Unie moet die richtlijnen tegen 15 maart 2003 omzetten. Ze voorzien in een ruime toegang tot de verschillende netten, in elk geval voor het internationale goederenvervoer.

b-media
NMBS - Persdienst - Frankrijkstraat 85 - 1060 Brussel - Tel.: 02/526 37 20 - Fax: 02/526 37 26 - www.nmbs.be

De uitbreiding van het net in cijfers

1836
Mechelen-Antwerpen

1837
Mechelen-Gent
Mechelen-Leuven
Leuven-Tienen

1838
Gent-Brugge-Oostende
Tienen-Ans

1840
Brussel-Tubeke

1841
Tubeke-Bergen

1842
Ans-Luik

1842
Bergen-Quiévrain
Moeskroen-grens
Quiévrain-grens

1843
Luik-Verviers-grens

1852
Charleroi-grens

1854
Antwerpen-grens

1855
Leuven-Waver

1866
Brussel-Leuven

enz.

b-media
NMBS - Persdienst - Frankrijkstraat 85 - 1060 Brussel - Tel.: 02/526 37 20 - Fax: 02/526 37 26 - www.nmbs.be

Enkele belangrijke data in de geschiedenis van de NMBS

1840
Eerste station van Brussel-Zuid : het Bogardenstation

1841
Inhuldiging van de eerste Noord-Zuidverbinding (via de boulevards)

1846
Eerste station van Brussel-Noord

1877 (architect Alphonse BALAT)
Bouw van de koninklijke halte van Laken

1931
De eerste metalen rijtuigen verschijnen

1932
De seingeving met lichtseinen wordt voor het eerst getest op de lijn Charleroi-Namen. Deze is duidelijker dan het systeem met armseinen en biedt een veel betere zichtbaarheid.

1935
Indienstneming van de eerste geëlektrificeerde lijn in België, tussen Brussel en Antwerpen, ter gelegenheid van de 100e verjaardag van de Belgische spoorwegen.

1939
De stoomlocomotief type 12 behaalt « de blauwe wimpel », het wereldsnelheidsrecord voor stoomtreinen (Brussel-Oostende in 57 min.).

1949
Indienstneming van de geëlektrificeerde lijn Brussel – Charleroi. Het nieuwe station van Brussel-Zuid wordt in dienst genomen. Opgevoerde campagne voor de elektrificatie van de lijnen. Verschijnen van de eerste elektrische locomotieven 101 en 120 op het Belgische net

1952
Koning Boudewijn wijdt de Noord-Zuidverbinding in

1956
Elektrificatie van de lijn Brussel-Namen-Luxemburg
Eerste autoslaaptrein Oostende-Munchen

1957
Een nieuwe internationale sneltreindienst ziet het licht: de Trans Europ Express

b-media
NMBS - Persdienst - Frankrijkstraat 85 - 1060 Brussel - Tel.: 02/526 37 20 - Fax: 02/526 37 26 - www.nmbs.be

1958
Opening van de verbinding Brussel-Centraal – Brussel-Nationaal-Luchthaven

1962
Het aantal kilometers geëlektrificeerde lijnen bedraagt 956 km tegenover 44 in 1946.
De seininrichting wordt vernieuwd en geperfectioneerd. Het onderhoud van de sporen wordt meer en meer gemechaniseerd

1963
Elektrificatie van de lijn Brussel-Bergen in het kader van de geëlektrificeerde lijn Brussel-Parijs

Er worden 276 miljoen reizigers geteld (tegen 150 miljoen vandaag)

1965
De container doet zijn intrede in de sector van het goederenvervoer

1966
De laatste stoomtrein rijdt tussen Aat en Denderleeuw

1969
De NMBS en de MIVB geven een voorbeeld van complementariteit door het trein--en het metrostation Schuman te verbinden

1984
Lancering van het IC/IR-plan

1993
Begin van de hst-werken tussen Antoing en de Franse grens

1994
Inhuldiging door Koning Albert II en Koningin Paola van de Eurostarverbinding tussen Brussel-Zuid en Londen (14/10/94)

1995
Indienstneming van de nieuwe rijtuigen I11

1997
Inhuldiging van de Thalyslijn Brussel-Parijs door Koning Albert II en Koningin Paola (10/12/97)

1999
Levering van de eerste locomotieven reeks 13

2000
Elektrificatie van de lijnen Luik-Gouvy-Luxemburg

2001
De NMBS viert haar 75e verjaardag
Ingebruikneming van de Main Hub van Antwerpen
De goederenlijn Fleurus-Auvelais wordt opnieuw in dienst genomen

b-media
NMBS - Persdienst - Frankrijkstraat 85 - 1060 Brussel - Tel.: 02/526 37 20 - Fax: 02/526 37 26 - www.nmbs.be

Antwerpen-Centraal

Noord-zuidverbinding Antwerpen - samenvattende fiche

Waarom noord-zuidverbinding bouwen?

- Capaciteit van het oude station veel te beperkt, doordat het een kopstation was met slechts 10 doodlopende perronsporen.
- Project kadert in het hst-project en is een onderdeel van de aanleg van de noordelijke hst-tak Brussel-Nederlandse grens
- De aanleg van de noord-zuidverbinding is ook een noodzakelijke voorwaarde voor uitbouw van voorstandsverkeer rond Antwerpen. NMBS levert met noord-zuidverbinding een belangrijke bijdrage voor mobiliteit in en rond Antwerpen

Wat is de noord-zuidverbinding?

- Noord-zuidverbinding is in totaal 3,8 km lang (tussen Antwerpen-Berchem en Luchtbal)
- Noord-zuidverbinding wordt zowel door binnenlandse als internationale treinen en hst's gebruikt
- Nieuw Antwerpen-Centraal: 14 perronsporen verdeeld over drie niveaus:
  - 6 doodlopende perronsporen op niveau + 1 (oorspronkelijke niveau van sporen)
  - 4 doodlopende perronsporen op niveau – 1
  - 4 perronsporen op niveau – 2, waarvan twee doorgaande

  De perrons zijn allemaal 375 tot 425 meter lang
  Capaciteit van het station dubbel zo groot in **vergelijking** met de oorspronkelijke situatie
  Ombouw gebeurt met respect voor de architectuur van het beschermde monument
  Groot atrium zodat daglicht tot op laagste niveaus binnenvalt
- Tweede stationstoegang aan de Lange Kievitstraat, met alle faciliteiten voor de reizigers (ondergrondse parking, fietsenstallingen, loketten, buffet en toegangen naar alle perrons)
- Herinrichting van het Koningin Astridplein op basis van ontwerp Spaanse architect Jordi Farrando. Ruimte op plein gereserveerd voor zwakke weggebruikers en openbaar vervoer. Ondergrondse parking waarvan een niveau voor kiss&ride en fietsenstallingen
- Op het Astridplein vertrekken twee enkelsporige, geboorde tunnels naar het noorden. Ter hoogte van het Damplein komt de tunnel boven

b-media
NMBS - Persdienst - Frankrijkstraat 85 - 1060 Brussel - Tel.: 02/526 37 20 - Fax: 02/526 37 26 - www.nmbs.be

- Nieuw station Antwerpen-Luchtbal met snelle verbinding naar Antwerpen-Centraal

- Noord-zuidverbinding sluit ten noorden van Antwerpen aan op de nieuwe hogesnelheidslijn naar Nederland (lengte hsl: 35,2 km) en op de lijn 12 naar Essen en Roosendaal. Op de hsl is er een nieuw station in Brecht, met snelle verbinding naar Antwerpen

Kostprijs van het project

De noord-zuidverbinding kost in totaal 28 miljard BEF (694 miljoen Euro)

Planning van de werken

Start van de werken: 1998
Einde van de werken: 2006

Werken onderverdeeld in vier fasen, om ervoor te zorgen dat er tijdens de volledige duur van de werken treinverkeer mogelijk is.

Sinds juni 2001 is de eerste fase beëindigd en zijn de eerste drie nieuwe perronsporen in dienst.

b-media
NMBS - Persdienst - Frankrijkstraat 85 - 1060 Brussel - Tel.: 02/526 37 20 - Fax: 02/526 37 26 - www.nmbs.be

Het station van Luik krijgt vorm

Het nieuwe station Guillemins is meer dan een project, het is een eigentijdse kunstzinnige schepping die zich krachtig, licht en transparant integreert in het stedelijk landschap!

Waarom een nieuw station in Luik?

- verouderde infrastructuur die het niet mogelijk maakt de sneltreinen in goede omstandigheden te ontvangen;
- slechte ligging van de sporen Brussel-Duitsland;
- doodlopende sporen niet gebruikt;
- seinhuis te oud;
- onthaaldienst beantwoordt niet aan de verwachtingen van de reizigers;
- ruimten niet geschikt voor handelszaken.

In de toekomst ligt Luik nog maar 48 minuten van Brussel en met haar nieuw station en vier sporen naar Brussel zal ze beschikken over een uitzonderlijk communicatiemiddel!

"Luik-Guillemins zal mijn mooiste station zijn...", Santiago CALATRAVA

- drie niveaus : het reiscentrum en de onderdoorgang, de perrons, de overgangen;
- rechtlijnige perrons die de aankomst in het station en het opstappen vergemakkelijken;
- 5 perrons van 8 meter breed waarvan 3 met een lengte van 450 meter die de dubbele Thalysstellen kunnen ontvangen;
- de stalen en glazen koepel (resp. 10.000 ton en 32.000 vierkante meter) heeft een hoogte van 40 meter.

De zenuwcentra van het nieuwe station

¤ ***Het stationsgebouw***

¤ ***Het plein vóór het station***

¤ ***De brug en het viaduct als toegang tot het station***

¤ ***Hemricourt***

¤ ***Het seinhuis***

¤ ***Het administratief gebouw***

b-media
NMBS - Persdienst - Frankrijkstraat 85 - 1060 Brussel - Tel.: 02/526 37 20 - Fax: 02/526 37 26 - www.nmbs.be

Werken in vier fasen

Fase A

- *Kant Colline de Cointe*
  - slopen van de onteigende panden in de rues Mandeville, Mockel en avenue de l'Observatoire;
  - bouwen van steunmuur heuvel;
  - uitgraving en aanvang van de funderingswerken parkeerruimte;
  - bouwen van een galerij die toegang geeft tot de huidige voorlopige voetbrug, vanaf hoek rues Mandeville en Mockel.

- *Kant Stadscentrum*
  - funderingen van de stationsstructuren;
  - bouw van perrons I, II en III en muur aan de rue Varin;
  - bouw van een vergaarbekken onder perron I;
  - maken van centrale onderdoorgang en technische gang onder de eerste drie perrons;
  - leggen van de eerste 5 nieuwe sporen en volledige aansluiting van de sporen 3, 4 en 5 kant Brussel en kant Maas;
  - bouw van het eerste deel van een voorlopige voetbrug die aansluiting geeft op de perrons I , II en III.

Fase B

voornamelijk spoorwegtechnisch: moderniseringswerken van het sporencomplex kant Brussel.

Fase C

- bouw van het vierde perron;
- nauwgezet afwerken van de stationsstructuur tussen de nieuwe en de bestaande sporen.

Fase D

- bouw van het vijfde perron;
- bouw van het tweede deel van de nieuwe parkeerruimte kant heuvel;
- aanpassing van de toegangen tot lijn 125 (Luik-Namen) en tot het sporencomplex Maaskant.

b-media
NMBS - Persdienst - Frankrijkstraat 85 - 1060 Brussel - Tel.: 02/526 37 20 - Fax: 02/526 37 26 - www.nmbs.be

Budget

- huidige totaalraming : ongeveer 10 miljard frank

Planning

- voltooiing van de werken gepland einde 2005
- slopen bestaande station begin 2006

b-media
NMBS - Persdienst - Frankrijkstraat 85 - 1060 Brussel - Tel.: 02/526 37 20 - Fax: 02/526 37 26 - www.nmbs.be

Station en stationsomgeving Leuven
Samenvattende fiche

Heraanleg stationsomgeving

Reden heraanleg stationsomgeving:

- Leuvense stationsomgeving is een belangrijk spoorweggebied, een economisch centrum en een woonzone. Zorgde voor steeds grotere ontwikkeling van lawaai en uitlaatgassen. Door vernieuwing plein wordt verkeersdruk in Leuvense stationsbuurt teruggedrongen, in voordeel van zwakke weggebruiker.

- Moeilijkheid: station en binnenstad moesten bereikbaar blijven voor plaatselijk verkeer, bussen, taxi's, leveranciers, fietsers en voetgangers.

Resultaat heraanleg:

- Nieuwe gebouw de Lijn: horeca aan pleinzijde, busstation met comfort voor reizigers en kantoren van De Lijn Vlaams-Brabant en Eurostation.

- Monument op Martelarenplein bleef behouden, vanwege belangrijke betekenis in geschiedenis van stad (herinnert aan WOI).

- Martelarenplein is voortaan zone 30.
  Slechts een beperkt aantal verbindingen mogelijk met auto: 'kiss and ride'-zone in de hoek van plein en taxistandplaats voor stationsgebouw.

- Autoverkeer van Tiense- naar Diestsevest en omgekeerd wordt opgevangen door autotunnel onder plein (lengte 240m).

- Verschillende niveau's onder plein:
  - niveau -2 voor de tunnel en een klein deel van de ondergrondse parking;
  - niveau -1 voor de ondergrondse parking en de voetgangersonderdoorgang.

- Via niveau –2 (de autotunnel) is de ondergrondse parking voor 388 auto's bereikbaar. Heeft in vergelijking met de 'standaard' ondergrondse parking een enorme hoeveelheid natuurlijke lichtinval (oa dankzij trappen vertrekkende bij monument en verwerking van grote glaspartijen).

- Voetgangersonderdoorgang is nieuwe verbinding tussen Kessel-Lo en Leuven.
  - 8m brede gang met winkeltjes (vroegere doorgang 3m);
  - mondt via zachte helling uit onder nieuwe gebouw De Lijn;
  - glazen dakplaten zorgen voor daglicht die tunneleffect wegnemen.

- Werken gingen van start op 1 april 1998.
  Stationsomgeving werd officieel ingehuldigd op 30 juni 2001

- Heraanleg stationsomgeving is partnership van stad Leuven, de Lijn, NMBS en Vlaamse Gewest – Wegen Vlaams Brabant.

b-media
NMBS - Persdienst - Frankrijkstraat 85 - 1060 Brussel - Tel.: 02/526 37 20 - Fax: 02/526 37 26 - www.nmbs.be

Renovatie travel centre

Stationsgebouw Leuven is beschermd monument. Sinds renoveringswerken (afgerond januari 1998) is oorspronkelijke plafond in stucwerk zichtbaar. Vanaf 1879 was dit het plafond van de wachtzaal eerste en tweede klasse. Plafond toont wapenschilden van de 8 provincies (in de richting van die provincies). Het middelste wapenschild is van de provincie Brabant.

Vernieuwing station

- Perronoverkapping:
  - beschermt reizigers tegen weer en geeft station bijzondere uitstraling;
  - 16 schalen die over perrons en sporen gedrapeerd worden;
  - geheel is opgebouwd uit glas en staalprofielen;
  - tussen verschillende onderdelen van de staalprofielen zitten luchtgaten.

- Nieuwe fiets- en voetgangersbrug
  - wordt geïntegreerd in nieuwe perronoverkapping;
  - voorzien van panoramische liften;
  - verbinding tussen Leuven en Kessel-Lo.

- Perrons
  - nieuwe, verwarmde schuilgelegenheden
  - nieuwe luifels, zitbanken, sonorisatie, verlichting, beeldschermen
  - bevloering met voorzieningen voor blinden en slechtzienden

- Architect: Samyn and Partners (Belgisch architectenbureau)

Planning van de werken

Werken aan het station Leuven lopen samen met aanpassingswerken aan de spoorlijn Brussel-Leuven. Faseringen moeten op elkaar afgestemd worden.

Fase 1: eind 2001 - eind 2002
- volledige staalstructuur boven perrons 1-5
- volledige dak boven sporen 1-4
- voetbrug over sporen 1-4 met liften op perrons 1-5
- heraanleg perrons 1-5

Fase 2: 2004 - eind 2005
- bouw van resterende deel van overkapping en voetbrug boven sporen 5 tot 9
- heraanleg resterende perrons

Vermoedelijke einddatum: 2005

b-media
NMBS - Persdienst - Frankrijkstraat 85 - 1060 Brussel - Tel.: 02/526 37 20 - Fax: 02/526 37 26 - www.nmbs.be

De koninklijke trein van Leopold II en Albert I

- gebouwd in het begin van de vorige eeuw tijdens het bewind van Leopold II en Albert I (tussen 1901 en 1912);
- gebruikt door de leden van het vorstenhuis;
- instandhouding van drie koninklijke rijtuigen;
- de drie rijtuigen werden in 1965 in de centrale werkplaats van Mechelen hersteld.

Het centrale rijtuig

- in dienst gesteld in 1901 en gebouwd door de Compagnie générale de construction in St-Denis (Frankrijk) ;
- de vensters zijn deels van staal en van hout;
- het centraal salon is toegankelijk via :
- buitendeuren;
- balkons op de uiteinden van het rijtuig en zijgangen.
- de zit-slaapvertrekken bevinden zich aan weerszijden van de twee gangen;
- de vertrekken van de vorst zijn bovendien rechtstreeks toegankelijk vanaf het centrale salon;
- de gangen en de slaapvertrekken zijn opgeluisterd met versieringen in art-nouveaustijl;
- het salon is versierd in een neo-Lodewijk XVI-stijl waarbij de wanden bekleed zijn met gepolijste mahoniehouten panelen;
- een holle lijst die rondom het vertrek loopt, vormt een geslaagde overgang met het bovenlicht;
- het plafond wordt verlicht door vergulde bronzen lichtkronen met lampenkappen van Venetiaans glas.

Het salon-eetzaalrijtuig

- dit kwam in dienst in 1912;
- de midden- en zijgang versierd in art-decostijl;
- middengang komt uit in het salon waar voor de versiering ook in de art-decoperiode inspiratie werd gezocht;
- houtwerk van de fauteuils, kastjes en de secretaire versierd met inlegwerk;
- een middendeur geeft van het salon toegang tot de eetkamer;
- de meubels zijn in Lodewijk XV-stijl.

Het conferentie-restauratierijtuig.

- in Frankrijk gebouwd te St-Denis door de Compagnie Générale de Construction ;
- evenwijdig geplaatste tafels kwamen in de plaats van een lange tafel in de langsrichting;
- op de zetels en de kastjes staat een medaillon met de "A" van koning Albert I;
- het licht valt binnen door een lichtkoepeltje in de welving van het dak;
- plafond versierd met allegorische afbeeldingen in verband met de tafelgeneugten;
- meubels en wandpanelen zijn van gepolijst mahoniehout en opgesmukt met vergulde motieven.

b-media
NMBS - Persdienst - Frankrijkstraat 85 - 1060 Brussel - Tel.: 02/526 37 20 - Fax: 02/526 37 26 - www.nmbs.be

- gebouwd in de centrale werkplaats van de spoorwegen in Mechelen in 1938/1939;
- bestaat uit drie voertuigen :
- tot in 1976 gebruikt door de vorsten of leden van de koninklijke families;

NOOT

- Boudewijn I opent plechtig de Noord-Zuidverbinding in Brussel op 4 oktober 1952;
- ook buitenlandse vorsten hebben met de trein gereisd zoals de Japanse keizer in 1971 en de Deense koningin in 1976.

het salonrijtuig

- brede centrale deuren en opklapbare trap die toegang verleent tot de hal van de ere-ingang;
- op elke zijwand van dit rijtuig staat het wapenschild van de koninklijke familie;
- elke deur vooraan en achteraan wordt versierd door een kroon van verzilverd metaal;
- de hal geeft uit op het salon en het privé-kabinet van de koning;
- in het salon staan verplaatsbare fauteuils over de ganse breedte van het rijtuig;
- bij de versiering van het interieur is veel gebruik gemaakt van uitheemse houtsoorten (mahonie, wengé, avodiré en palmhout);
- het plafond van het grote salon is versierd met een tapijt dat een hertenjacht voorstelt;
- in het koninklijk kabinet staan een werktafeltje, twee fauteuils en een slaapbank;
- het privé-kabinet is bekleed met panelen van notenhout en beige linnen stoffen.

het slaaprijtuig

- twee koninklijke slaapkamers aan weerskanten van een salon dat ook als ontbijtkamer wordt gebruikt;
- wanden en de ingangsdeur zijn versierd met eikenhouten tegels;
- in het salon staat een kwartiers gezaagde eikenhouten tafel met inlegwerk;
- in de koninklijke kamer zijn al het houtwerk , de meubels en de onderkant van de wanden versierd met gevlamde goudgele panelen van avodiré;
- achter de kamers van de koning en van de koningin bevinden zich een badkamer en een afdeling voor het dienstpersoneel.

het eetkamerrijtuig

- de grote eetkamer die plaats biedt aan twaalf gasten en een kleinere voor vier personen;
- de tafels van de grote eetkamer zijn ingelegd met Kaukasisch notenhout;
- de twaalf stoelen zijn bekleed met beige varkensleer;
- de gordijnen zijn van bruin fluweel en bruine zijde;
- de kleine eetkamer met de tafel van notenhout en de vier stoelen vormt een knus geheel.

b-media
NMBS - Persdienst - Frankrijkstraat 85 - 1060 Brussel - Tel.: 02/526 37 20 - Fax: 02/526 37 26 - www.nmbs.be

Activiteiten NMBS – belangrijkste cijfergegevens (cijfers 2000)

Omzet	88 miljard frank (2,18 miljard euro)
Winst	237 miljoen frank (5,87 miljoen euro)
Totale **investeringen** in 2000 waarvan:	52 miljard frank (1,29 miljard euro) 37 miljard frank binnenlands verkeer 15 miljard frank hst
Aantal reizigers **binnenverkeer**	139,9 miljoen
Reizigersverkeer binnenverkeer	6 317 miljoen reizigerskm (stijging van 4,7 % tgov. 1999) Dit is een record sinds WO II
Aantal reizigers **internationaal**	13,4 miljoen
Reizigersverkeer internationaal	1 437 miljoen reizigerskm (waarvan 60 % per hst) (stijging van 9 % tgov. 1999)
Goederenverkeer **wagenladingen**	61,2 miljoenton
Goederenverkeer	7 674 miljoen tonkilometer, waarvan 29,6 % gecombineerd vervoer (stijging van 3,8 % tgov. 1999)
Stukgoedzendingen ABX	8 270 duizenden zendingen (stijging van 7,5 % tgov. 1999)
Totaal **personeelsbestand**	41 384
Belgische spoorwegnet	3471 km spoorlijnen (2705 km geëlektrificeerd) 534 stations en stopplaatsen
Aantal reizigerstreinen per dag	3700
Totale lengte **hsl-net** in 2005/2006	315 km