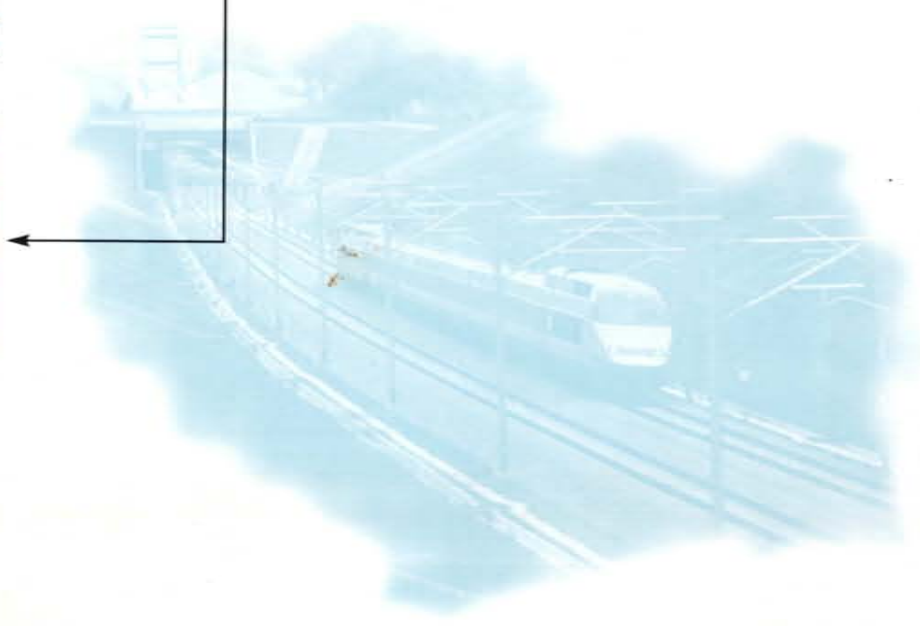




Alles over

De hst in België

Het project krijgt vorm



De toekomst doe je per trein

De hogesnelheidstrein of **hst** verschijnt in 1981 ten tonele op het Europese vasteland. Het blijkt een ideale kilometervreter. 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.

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.

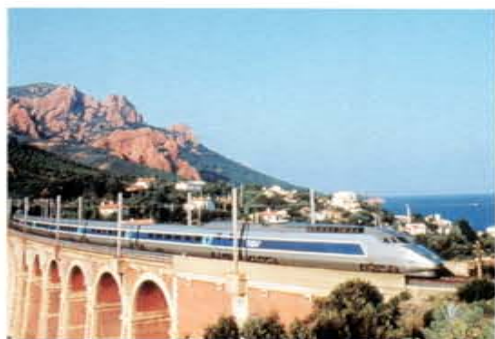
Daarom hebben de Belgische overheid en de NMBS beslist in ons land een hogesnelheidsnet aan te leggen.

Supersnel naar alle windstreken

Dankzij een verscheiden aanbod aan hogesnelheidstreinen kan vanuit België naar diverse bestemmingen worden gespoord per hst. **Eurostar** verbindt Brussel met Londen, via de Kanaaltunnel. **Thalys** verbindt Brussel, Antwerpen en Luik met de grote metropolen van onze buurlanden, nl. Parijs, Amsterdam en Keulen. De steden Oostende, Brugge, Gent, Namen, Charleroi en Bergen beschikken over een rechtstreekse Thalys-verbinding met Parijs.

Andere hst's verzorgen rechtstreekse verbindingen van Brussel naar de Middellandse Zee, de Provence of Bretagne, 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 wordt volop uitgebouwd. 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 Düsseldorf.



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 440 miljoen reizigers sinds 1981 zijn daarvan het sprekende bewijs.





Symbol van een nieuwe tijd

De hst is de snelste trein ter wereld in commerciële dienst.

Hogesnelheidstreinen rijden tegen 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. Dankzij 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 petroleumequivalent per 100 km en per reiziger terwijl een auto tegen 120 km/u minimum 8 liter per 100 km slikt, met twee passagiers.





Grootste troef

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: dankzij 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 leeuwendeel voor zich van de verplaatsingen tussen 300 en 600 km. Om zulke afstanden te overbruggen kruipt de meerderheid van de Europeanen achter het stuur.

Onder invloed van de hogesnelheidstrein komt hier een kentering in. Een voorbeeld: sinds de start van de Thalys-dienst tussen Brussel en Parijs in 1996 heeft deze service al zeven miljoen reizigers aangetrokken. Het marktaandeel van de spoorwegen op deze verbinding is daarmee van 24 % naar 48% opgeklommen, alle vervoermiddelen in aanmerking genomen.

Dit succes en de in de komende jaren te verwachten algemene groei van het hogesnelheidsverkeer in ons land, onderlijnen het nut van de uitbouw van een Belgisch hst-project.

314 km hogesnelheidslijnen, waarvan 200 km in nieuwe bedding

Het Belgische hst-net bestaat uit een westelijke, noordelijke en oostelijke tak.

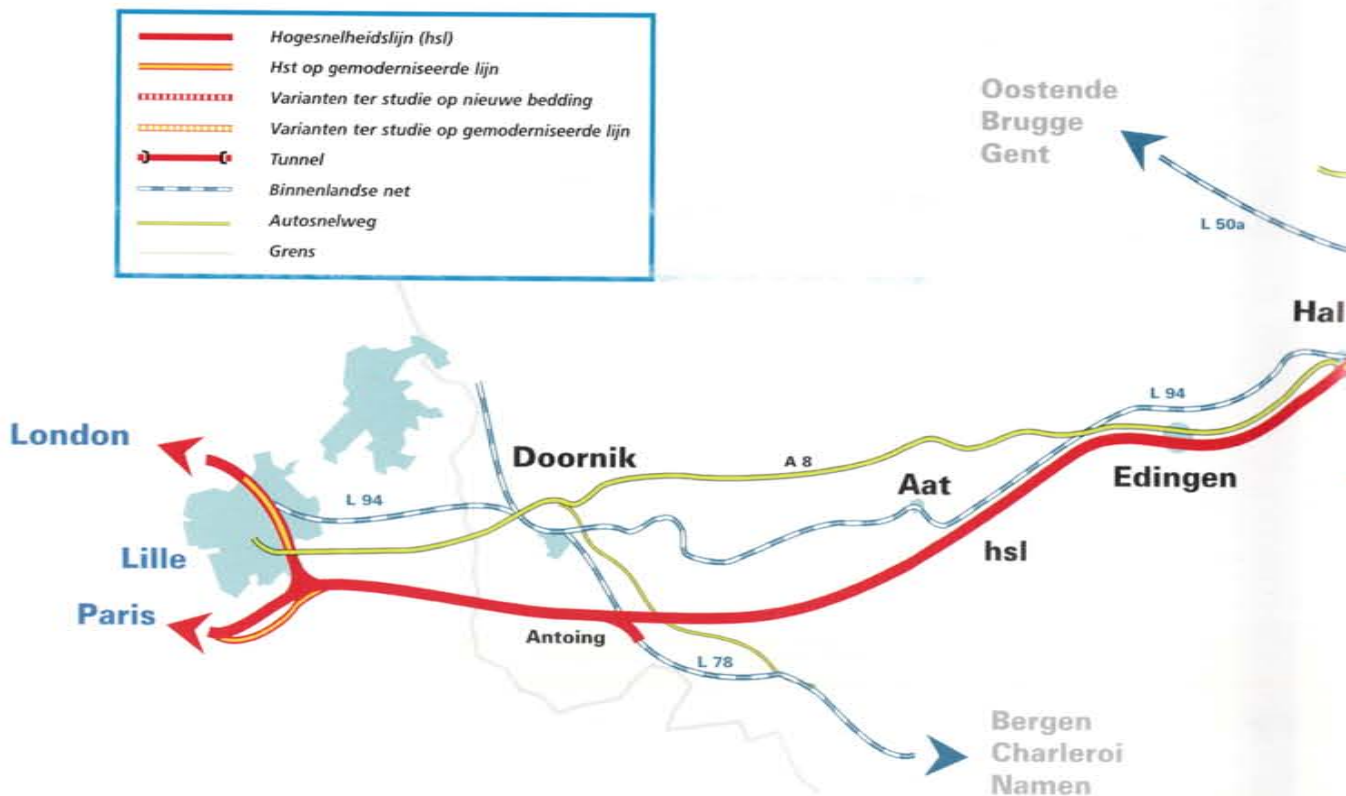
De westelijke tak: van de Franse grens tot Brussel (88km)

De werken aan deze lijn zijn begonnen in 1993. De inhuldiging gebeurde op 14 december 1997.

220 km/u

Het gaat om een nieuwe hogesnelheidslijn of hsl van 71 km lengte, geschikt voor 300 km/u, tussen de Franse grens en Tubeke (Tubize). Vanaf Halle is 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, terwijl binnenlandse IC-treinen er maximaal tegen 200 km/u zullen sporen. De twee andere laten een maximumsnelheid toe van 160 km/u en zijn in principe gereserveerd voor klassiek interregio- en omnibusverkeer (IR- en L-treinen).

Ter hoogte van Antoing sluit de hsl via een wisselverbinding geschikt voor 170 km/u aan op de lijn Doornik - Bergen, deel van de zogenaamde "Waalse as". Zo komen rechtstreekse verbindingen tot stand tussen Parijs en Bergen, Charleroi en Namen.



De noordelijke tak: Brussel - Nederlandse grens (87 km)

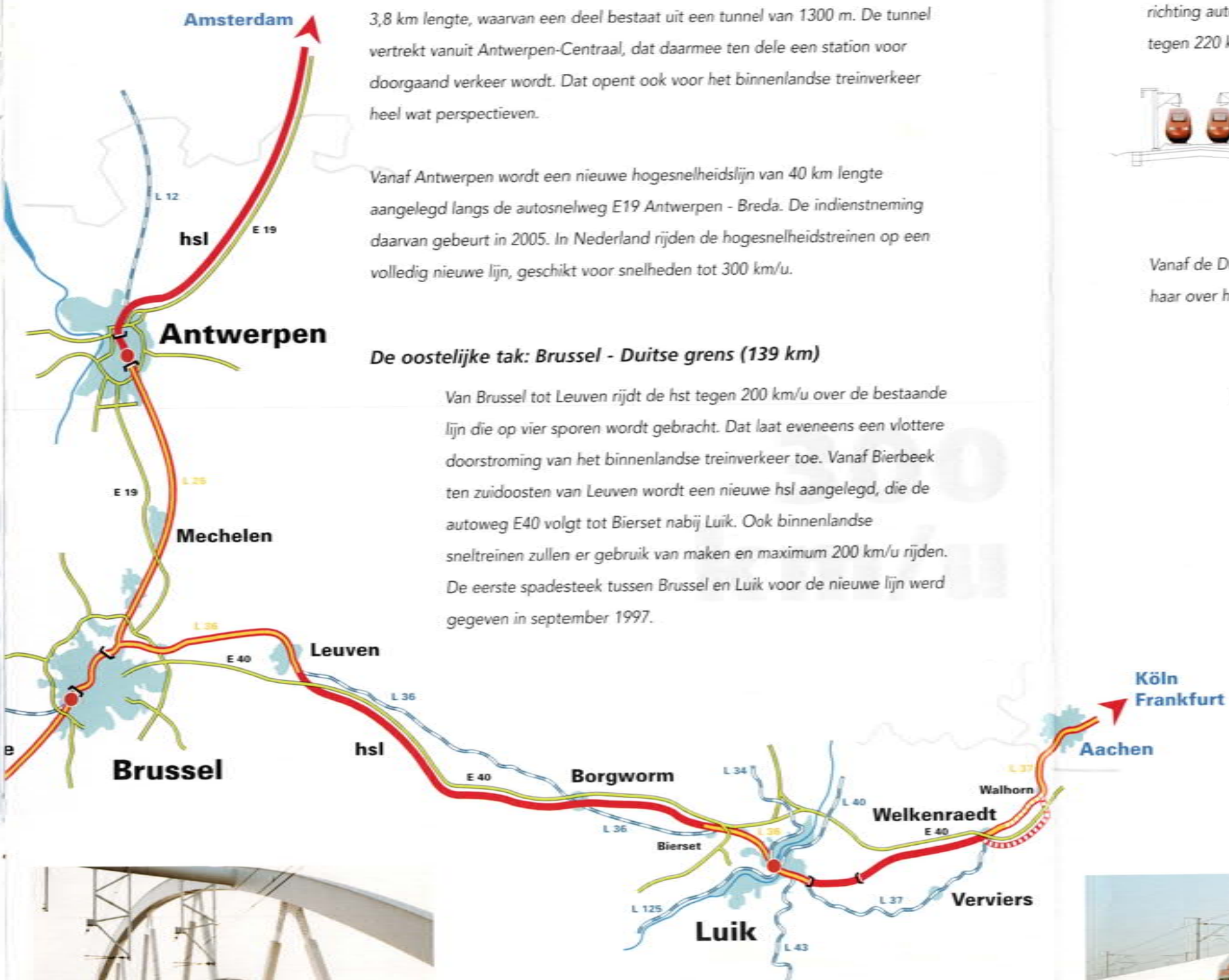
Richting Nederland zullen de hst's tegen 160 km/u over de bestaande gemoderniseerde spoorlijn Brussel - Antwerpen rijden.

De stad Antwerpen wordt doorkruist via een noord-zuidverbinding van in totaal 3,8 km lengte, waarvan een deel bestaat uit een tunnel van 1300 m. De tunnel vertrekt vanuit Antwerpen-Centraal, dat daarmee ten dele een station voor doorgaand verkeer wordt. Dat opent ook voor het binnenlandse treinverkeer heel wat perspectieven.

Vanaf Antwerpen wordt een nieuwe hogesnelheidslijn van 40 km lengte aangelegd langs de autosnelweg E19 Antwerpen - Breda. De indienstneming daarvan gebeurt in 2005. In Nederland rijden de hogesnelheidstreinen op een volledig nieuwe lijn, geschikt voor snelheden tot 300 km/u.

De oostelijke tak: Brussel - Duitse grens (139 km)

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. Ook binnenlandse sneltreinen zullen er gebruik van maken en maximum 200 km/u rijden. De eerste spadesteek tussen Brussel en Luik voor de nieuwe lijn werd gegeven in september 1997.



Na de doortocht van de Luikse agglomeratie via de klassieke, vernieuwde sporen vervolgt de hst zijn weg richting autoweg E 40 via een tunnel van 6,2 km. Naast de E40 rijdt hij op een nieuwe lijn verder, hetzij tegen 220 km/u tot Welkenraedt, hetzij tegen 250 km/u tot Walhorn. Die keuze moet nog verder



afgewogen worden. Daar voorbij maakt de hst gebruik van de klassieke sporen, die vernieuwd worden om een snelheid van 140 km/u toe te laten.

Vanaf de Duitse grens tot Keulen wordt eveneens de klassieke lijn gevolgd. De Duitse spoorwegen maken haar over het grootste gedeelte geschikt voor 200 km/u of zelfs 250 km/u, al naargelang het tracé.

Respect voor mens en natuur

Aan de inplanting van de hogesnelheidslijnen in België is een uitgebreide milieueffectenstudie 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. De inplanting van de hsl gebeurt na overleg 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.





De bouw van een hsl

De bouw van de hsl tussen Brussel en de Franse grens vergde omvangrijke werken van burgerlijke bouwkunde: ophogingen, bouw van viaducten, overdekte sleuven, wegbruggen en spoorbruggen.

De hsl telt dan ook behoorlijk wat grote constructies, zoals de viaducten van Antoing (bezuiden Doornik) en Arbre (Aat) of het viaduct van Lot, dat de lijn Bergen - Brussel over de hsl leidt. In Halle werd een koker van 540 m gebouwd voor de hsl. Die maakt deel uit van een overdekte sleuf voor 6 sporen, waar ook al het binnenlandse treinverkeer zal doorgaan.

Na de ruwbouw gebeurt het aanbrengen van de spoortechnische uitrusting. De spoortechnische uitrusting behelst het leggen van de sporen, plaatsen van de seininrichting en de bovenleiding en alle toestellen nodig voor de telecommunicatie.



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, via Lille en Ashford (Kent). Er zijn niet minder dan 10 heen-en-terugreizen per dag tussen Brussel en de Engelse hoofdstad.

Een Eurostar is samengesteld uit twee motorwagens en 18 rijtuigen, meet bijna 400 m en kan tot 766 reizigers ontvangen, 560 in tweede klas en 206 in eerste klas. Van de 38 bestelde treinstellen zijn er vier NMBS-bezit.



TGV Brussel - Frankrijk

Dank zij een ringspoor langs het oosten van Parijs kan de blauw en grijze TGV (=Train à Grande Vitesse) van de SNCF rechtstreekse hogesnelheidsverbindingen verzorgen met de Rhônevallei, de Provence of de Middellandse Zee zonder dat de reizigers in Parijs moeten overstappen.

Dit is ook mogelijk voor bestemmingen in Bretagne, de Loire-vallei of de Bordeauxstreek.

De TGV-treinen stoppen in Rijsel en op twee plaatsen in het Ile-de-France: op de Parijse luchthaven Roissy - Charles de Gaulle (reistijd vanuit Brussel 1.37 uur) en bij de ingang van het Europese Disneyland® in Marne la Vallée.



Rechtstreekse verbindingen



THALYS



Thalys is een dienst die gezamenlijk wordt aangeboden door de Belgische, Franse, Nederlandse en Duitse spoorwegen. Thalys wordt ingezet op de verbindingen Parijs - Brussel - Luik - Keulen - Düsseldorf en Parijs - Brussel - Antwerpen - Amsterdam. Thalys verbindt tevens de steden Oostende, Brugge, Gent, Namen, Charleroi en Bergen met Parijs. Verder kan er met Thalys ook rechtstreeks naar Disneyland® Parijs worden gespoord zonder via het centrum van Parijs te moeten. En in de winter brengt Thalys de skifanaten rechtstreeks naar de Franse Alpen vanuit Brussel-Zuid, Antwerpen-Berchem, Oostende, Brugge en Gent.



© Disneyland® Paris

De frequentie? Tussen Brussel en Parijs zijn er tot 17 vertrekken per dag, hetzij een trein om het uur en zelfs om het halfuur 's morgens en 's avonds. Tussen Brussel en Keulen zijn er dat zeven per dag, tussen Brussel en Amsterdam nog vijf.



Vierstromige en driestromige Thalys

Thalys is de eerste hst die onder de vier verschillende spanningen kan functioneren die worden gebruikt in België, Frankrijk, Nederland en Duitsland. Naast deze vierstromige treinstellen zijn er ook driestromige Thalys-treinen, wiens actieterrein zich tussen Amsterdam, Brussel en Parijs bevindt.

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 vierstromige Thalys-stellen besteld, waarvan 7 voor de NMBS. De driestromige Thalys-stellen behoren toe aan de Franse spoorwegen (SNCF), die er 10 van bezitten.



Comfort op kop



Het comfort aan boord van een hst is enkel in superlatieven te beschrijven, zowel in eerste als in tweede klas. Eenmaal aan boord geniet de reiziger van de superzachte ophanging, het gedimde licht, klimaatregeling, individuele zetels met hoofdsteun, voetsteun en klaptafeltje.

Uiteraard kan de reiziger in een hst een hapje eten of iets drinken, een krant kopen of even telefoneren. Voor de baby is een aparte verzorgingstafel voorzien.



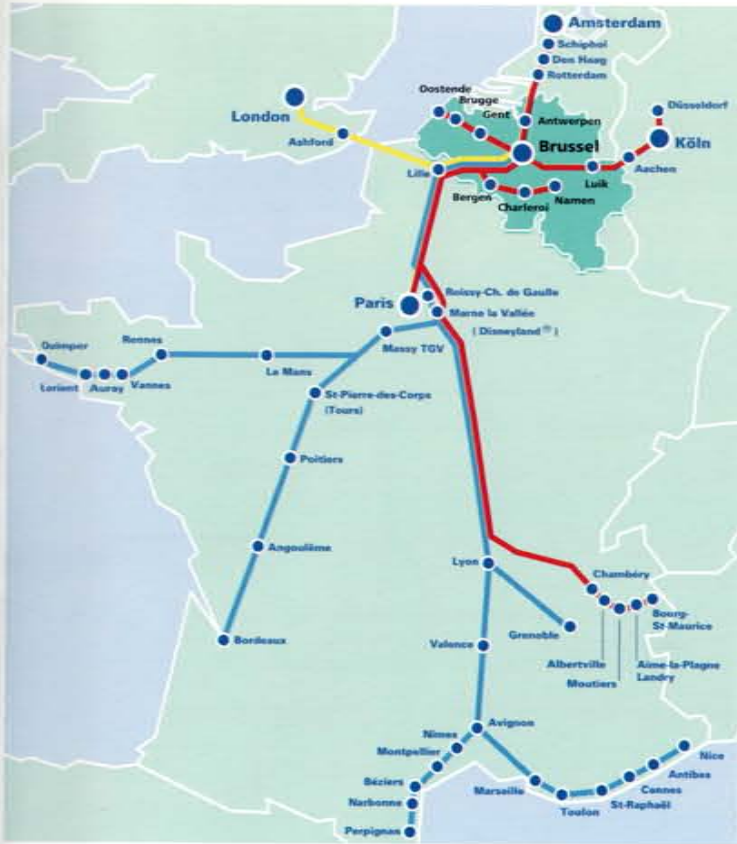
De Thalys-klant in Comfort 1 krijgt tussen Brussel en Parijs en tijdens de week een lichte maaltijd aangeboden: ontbijt, tussendoortje, middagmaal of avondmaal al naargelang het moment van de dag.

De Eurostar-klant in eerste klas heeft recht op een volledige maaltijd met uitgelezen ingrediënten. Een minibar rijdt door heel de trein met een keuze aan dranken en snacks.

Om iedereen een zitplaats te garanderen, moet voor een rit met een hst wel vooraf gereserveerd worden. Die reservering is inbegrepen in het biljet, dat vanaf 60 dagen tot enkele minuten voor het vertrek kan worden aangeschaft.



Reistijden om bij weg te dromen





 Brussel - Frankrijk

	km	Nu	Horizon 2005
BRUSSEL-ZUID - LONDEN :	375	2u36	1u59
BRUSSEL-ZUID - PARIJS :	314	1u25	1u20
BRUSSEL-ZUID - RIJSEL :	107	0u38	0u33
BRUSSEL-ZUID - AMSTERDAM :	226	2u39	1u39
BRUSSEL-ZUID - KEULEN :	227	2u32	1u39
BRUSSEL-ZUID - DÜSSELDORF :	267	3u01	2u07
LUIK - BRUSSEL-ZUID :	103	1u05	0u39 (in 2002)
LUIK - PARIJS :	417	2u36	2u04 (in 2002)
LUIK - KEULEN :	124	1u22	0u58
ANTWERPEN - BRUSSEL-ZUID :	42	0u34 *	0u29 **
ANTWERPEN - AMSTERDAM :	180	2u03 *	1u08 **
ANTWERPEN - PARIJS :	360	2u07 *	1u57 **
OOSTENDE - PARIJS * :	429	2u46	2u41
BRUGGE - PARIJS * :	406	2u31	2u26
GENT - PARIJS * :	366	2u07	2u02
NAMEN - PARIJS :	358	2u16	2u16
CHARLEROI - PARIJS :	321	1u48	1u48
BERGEN - PARIJS :	280	1u20	1u20
BRUSSEL - LYON :	732	3u58	3u15
BRUSSEL - AVIGNON :	970	5u09	4u15
BRUSSEL - MONTPELLIER :	1087	6u07	4u45
BRUSSEL - NICE :	1316	9u12	7u15
BRUSSEL - GRENOBLE :	882	5u15	4u30
BRUSSEL - BORDEAUX :	957	5u53	3u50
BRUSSEL - QUIMPER :	999	7u10	5u55

* Antwerpen-Berchem ** Antwerpen-Centraal

* via Brussel

16 miljoen reizigers verwacht

In Frankrijk hebben de reizigers een ware stormloop op de hst uitgevoerd: sinds 1981 hebben meer dan 440 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

De komst van de hst's in Brussel-Zuid, Antwerpen-Centraal en Luik-Guillemins en de wil van de NMBS om ook de binnenlandse reizigers een kwaliteitservice te bieden, lagen aan de basis van de vernieuwing van deze drie gebouwen.

Grondidee is steeds om de reizigers, zowel voor het binnenlandse als internationale treinverkeer te ontvangen in een modern, praktisch en aantrekkelijk kader. Met de nadruk op kwaliteitsonthaal: een reiscentrum, winkeltjes, comfortabele wachtzalen, cafetaria, openbare telefooncellen, verzorgd sanitair,...

De inrichting van de stations laat vlot overstappen toe tussen hst- en klassiek treinverkeer. Ook overstappen naar het andere openbaar vervoer of naar privé-vervoer wordt zo gemakkelijk mogelijk gemaakt. Naast duidelijke toegangen is er voldoende parkeer- en stallingsgelegenheid voorzien.

Brussel Zuid

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.



Brussel-Zuid



voor

Antwerpen-Centraal



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 en 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.

Luik-Guillemins

In Luik wordt het station Luik-Guillemins in een nieuw kleedje gestoken. Het huidige station wordt vervangen door een modern gebouw in een uitgepuurde en gedurfde stijl. Het toekomstige station wordt op 200 meter van het bestaande gebouw. Het telt 5 perrons en 9 sporen.

Het toekomstige gebouw is een grote koepel van staal en glas die het stationsplein, de perrons en een doorstromingsniveau aan elkaar bindt.

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.



na



Luik-Guillemins



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 tijdwinst die de hst mogelijk maakt.



Brussel-Zuid is overstapstation voor de Eurostar- Thalys- en TGV-treinen, 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 zullen fungeren als overstapstations voor het hst-verkeer met een daaraan gekoppelde, aangepaste interstedelijke treindienst.

De binnenlandse treinen profiteren nog op een andere manier van de hst: bepaalde delen van de nieuwe of aangepaste lijnen kunnen immers ook tegen 200 km/u door binnenlandse sneltreinen worden bereden. Dat laat zowel een verhoging van het aanbod als snellere rittijden toe. Tussen Luik en Brussel-Noord wordt de reistijd aldus ingekort van 59 tot 43 minuten.





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.

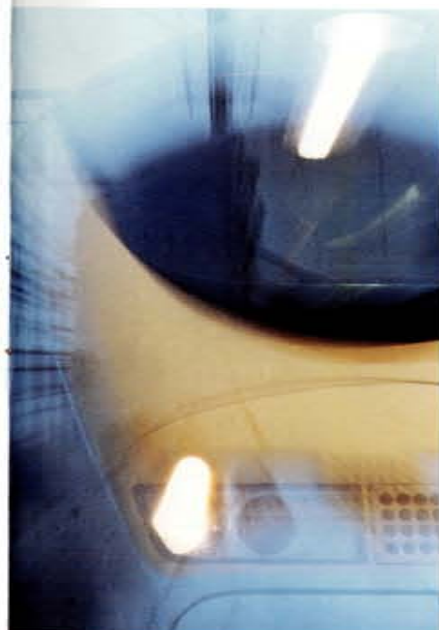
De investeringen voor de aanleg van het hogesnelheidsnet en voor de modernisering van het binnenlandse net zijn omvangrijk. De noodzakelijke werken en de aankoop van nieuw materieel staan immers voor het belangrijkste investeringsproject van de NMBS sinds de tweede wereldoorlog.

Het budget voor het hst-project is begroot op 164,6 miljard frank, waarvan 147,6 miljard voor infrastructuurwerken en 17 miljard voor de aankoop van de Eurostar- en 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. Tussen Antwerpen en de Nederlandse grens wordt de hsl mee gefinancierd door de Nederlandse overheid. De reden daarvan is te vinden in de gemeenschappelijke keuze van het tracé, waarbij België uiteindelijk een langere lijn diende aan te leggen dan aanvankelijk vooropgesteld. De daaruit voortvloeiende meerkost wordt door Nederland betaald.

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.





Star 21: op het spoor van de toekomst

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 370 miljard om de binnenlandse treindienst op het peil van de toekomst te brengen.

De grote lijnen van het tienjarenplan 1996 - 2005

- **Moderniseren van bestaand materieel en aankopen van nieuwe treinen**

- **Dagelijks topcomfort met de i11-rijtuigen**

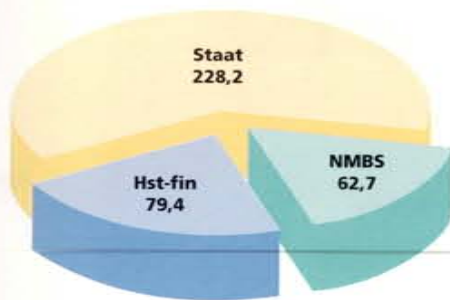
De nieuwe i11-rijtuigen rijden sinds 1996 op drukkeklante lijnen zoals Oostende - Eupen en Antwerpen - Charleroi. Het comfort staat op hst-peil: klimaatregeling, ruime zetels, voetsteunen, klaptafeltjes en elektronische aankondigingsborden met de bestemming. De NMBS heeft niet minder dan 160 rijtuigen besteld.





Wie betaalt?

(in miljarden frank)



- MS 96: motorstellen nieuwe stijl

De drieledige MS 96-motorstellen bieden hetzelfde comfort als de i11-rijtuigen. Ze worden ingezet tussen Antwerpen, Gent en Rijsel en tussen Luik, Namen en Rijsel. Op het aankooplijstje van de NMBS staan 120 MS 96-stellen.

- Te verwachten modernisering en bestellingen

340 nieuwe dubbeldekrijtuigen, 60 nieuwe elektrische lokomotieven, 79 dieselmotorstellen worden of zijn besteld. In de vernieuwingswerkplaatsen moeten 578 rijtuigen, 298 motorstellen en een vijftigtal lokomotieven langs rijden.

• Vernieuwen van het spoornet, verbeteren verbindingen

Elke dag maken tienduizenden reizigers gebruik van de ongeveer 2800 km spoorlijn. De snelheidsverhoging op sommige lijnen (elektrificatiewerken), de uitbreiding van de capaciteit (bijkomende sporen op bestaande lijnen) en de verbetering van het klantenonthaal zijn daarbij de grootste aandachtspunten. Tegen 2005 moet 75 % van de spoorlijnen geëlektrificeerd zijn.

- Onthaalvriendelijke stations

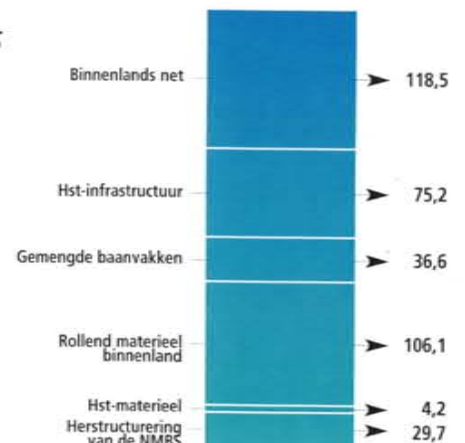
Het station is het eerste belangrijke contact van de klanten met de trein. Een goed onthaal is dan ook van primordiaal belang. Het nieuwe tienjarenplan heeft één miljard veil om de kwaliteit van de stations op te krikken.

- Realiseren van het hst-project van grens tot grens tegen 2005
- Optimaliseren van het goederenvervoer per spoor
- Herstructureren van de NMBS met productiviteitsverhoging tot doel



Waar gaat het geld naar toe?

(in miljarden frank)





Epiloog

In 1994 begon de geschiedenis van de hst in België. Drie jaar later is de eerste hogesnelheidslijn in dienst genomen. Van Brussel tot de Franse grens doen Eurostar, Thalys en de TGV Brussel - Frankrijk het in 29 minuten. Over de grens gaat het al even snel richting Londen, Parijs en de Franse toeristische regio's.

In 2005 zal het volledige hst-project grotendeels werkelijkheid zijn enervoegen Duitsland en Nederland de club van de snelle bestemmingen. De 21ste 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?

- **SCHRIJF NAAR NMBS**
"EXTERNE BETREKKINGEN":
hst/STAR 21-Info
Frankrijkstraat 85
1060 Brussel
- **BEL HET GROENE NUMMER:**
Tel.: (078)15 48 04 (prijs zonaal
gesprek), niet voor reserveringen,
prijzen en dienstregelingen
- **CENTRAAL INFONUMMER**
DIENSTREGELINGEN
(INTERNATIONALE TREINEN):
Tel.: 0900/10 366
- **RESERVERING VAN BIJETTEN EUROSTAR,**
THALYS EN TGV:
Tel.: 0900/10 177,
en alle grote stations