



Alles over

Drie hst-stations

Brussel-Zuid

Antwerpen-Centraal

Luik-Guillemins



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, ...

Brussel-Zuid

Het ontwerpen van de plannen gebeurde op de eerste plaats toekomstgericht. De drie stations zullen tijdens de volgende jaren immers een forse groei kennen. Om die toenemende reizigersstroom vlot te verwerken worden sporen herlegd, perrons verlengd en verbreed, rolpaden en -trappen aangelegd. De doorstroomzones voor de reizigers worden ruimer en dankzij een uitgekende lichtinval aangenamer om toeven.





Antwerpen-Centraal

De (her)inrichting van de stations is bovendien zo uitgekiend dat de reizigers makkelijk kunnen overstappen van hst's op klassieke treinen. Of op ander openbaar of privé-vervoer. Metro- en busstations, parkeerplaatsen, ... ze liggen op een steenworp afstand.



In de drie steden wordt trouwens van de gelegenheid gebruik gemaakt om meteen de hele stationsomgeving aangenamer te maken. Hele buurten krijgen een facelift, nieuwe gebouwen worden opgetrokken, pleinen (her)aangelegd.

Luik-Guillemins

BRUSSEL-ZUID

Op 14 november 1994 begon voor Brussel-Zuid een nieuw tijdperk. Die dag immers maakte het station voor het eerst kennis met een hst-reiziger. Eurostar vervoerde zijn eerste klanten tussen Brussel en Londen. Sindsdien is het aantal hogesnelheidstreinen en -verbindingen alleen maar toegenomen: Thalys naar Parijs, Keulen en Amsterdam, TGV Brussel - Frankrijk naar meer dan veertig andere Franse bestemmingen. Ook voor het binnenlandse net werd Brussel-Zuid almaar belangrijker. Met een gestaag groeiend reizigerstotaal tot gevolg.



Brussel-Zuid

Voor al die (nieuwe) klanten drong een grondige stationsvernieuwing zich op. En nu, een handvol jaren later, is er al heel wat gebeurd. Zowel de Eurostar- als de Thalysreiziger kreeg zijn eigen terminal. Beide werden geïntegreerd in het oude station dat zijn bestaande structuur behield maar tegelijkertijd een grondige facelift onderging. Het nieuwe Brussel-Zuid werd ruimer, overzichtelijker en aangenamer om door te lopen. Een gedeelte van de sporen, perrons en overkappingen werd al vernieuwd, de rest volgt.





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.

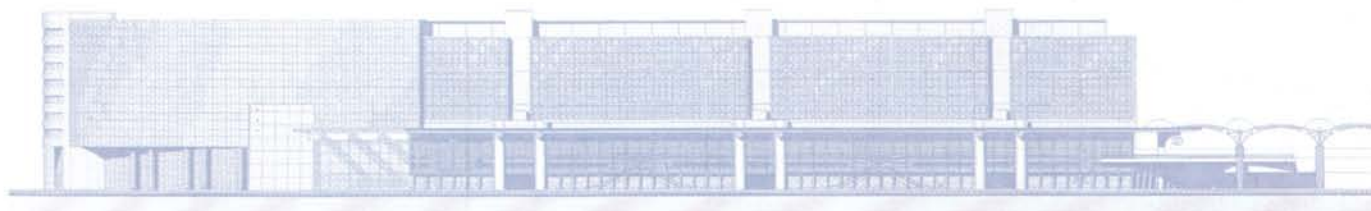
Een deel van de Frankrijkstraat verdwijnt en maakt onder meer plaats voor het Frankrijplein, een met groen opgefrist plein.

Vernieuwing

STATION MET TOEKOMST

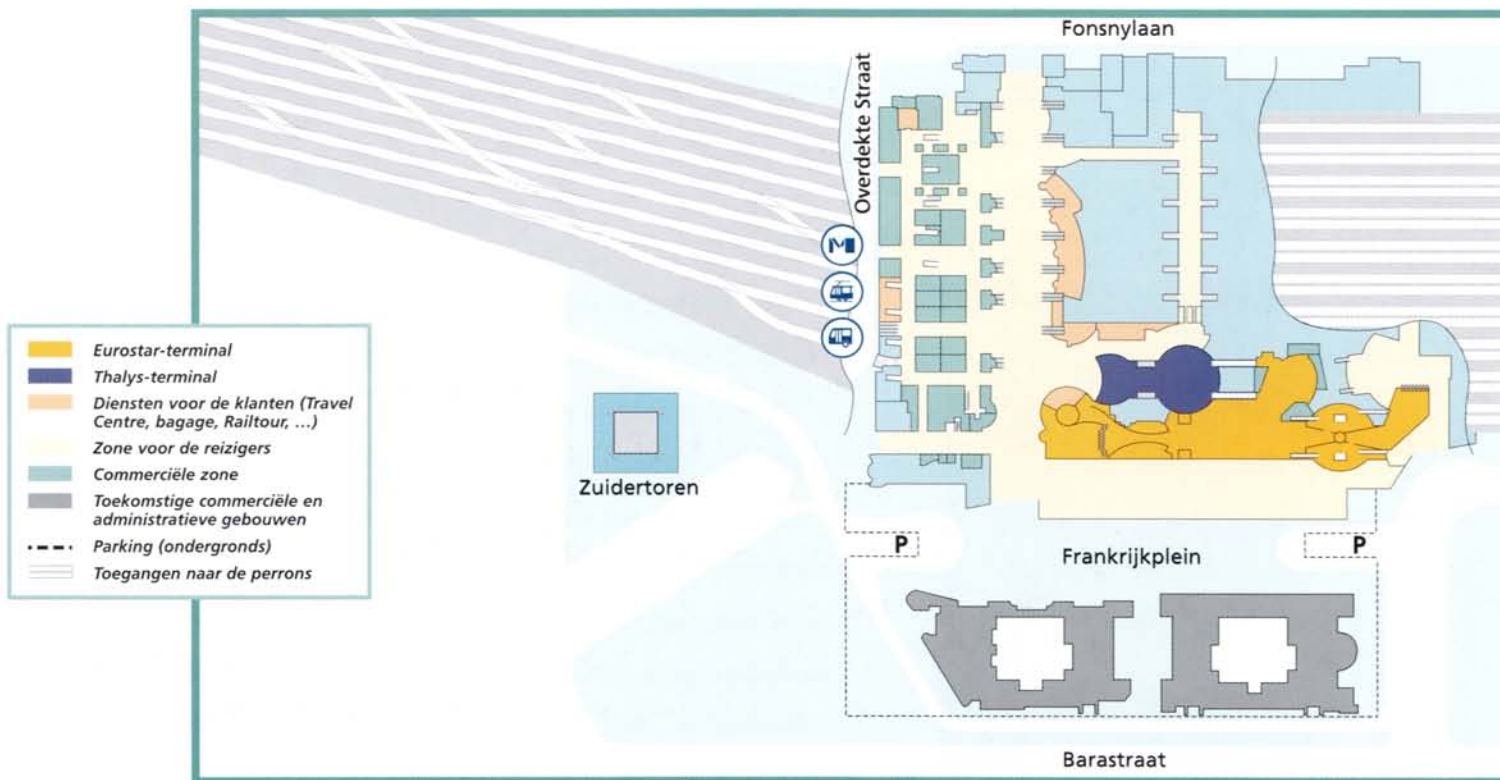


De renovatie mag dan nog enkele jaren in beslag nemen, Brussel-Zuid heeft nu al een hele metamorfose ondergaan. Het is niet langer enkel een plaats waar treinen vertrekken en aankomen. Zo leeft het station ondertussen in innige symbiose met andere vervoermiddelen; zowel tram, metro, bus, taxi of privé-auto wachten om de hoek. Maar daarnaast huisvest Brussel-Zuid ondertussen een ware maatschappij op microformaat; het biedt onderdak aan allerlei handelszaken, waaronder een supermarkt, kleding-, kranten- en souvenirwinkels, autoverhuurbedrijven, snackbars, cafeetjes, ...





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. Een plaatsje midden in de grote gang geeft een duidelijk overzicht van alle diensten. Aan de kant van de Overdekte Straat bevinden zich de handlezaken, de snackbars, ... Daartegenover ligt het Travel Centre (met 34 open balies) en aan de Frankrijkstraat de beide hst-terminals. De Eurostar-terminal is enkel bestemd voor reizigers naar Londen, Ashford (Kent) en Rijsel en is volledig afgesloten.



De Eurostar-reiziger moet via een afgeschermd veiligheidszone naar zijn trein. Omdat de Eurostar door de Kanaaltunnel rijdt, zijn er zeer strikte veiligheidsnormen en is er in de terminal een korte incheckperiode. Maar eens die achter de rug wachten ook hier winkeltjes, een (snack)bar, ... De perrons (aan spoor 1 en 2) zijn bereikbaar via liften, rolpaden en -trappen.



Voor de veeleisende zakenman is er de Eurostar Lounge. Hier kan hij in alle rust even op adem komen. Of verder werken aan een van de schrijftafels: een dossier doornemen, een fax versturen, nog even telefoneren. Ondertussen staat het service-personeel klaar met warme of gekoelde dranken en diverse versnaperingen.



In een gedeelte van de Eurostar-terminal huist Railtour. Aan deze balies kan iedereen die zijn plaatsje op een hst op voorhand per telefoon gereserveerd heeft, zijn ticket gaan afhalen.

Naast de Eurostar-terminal ligt de Thalys-terminal, die voor iedereen toegankelijk is. Hier bevinden zich twee wachtzalen, enkele honderden bagagekluisen, openbare telefoontoestellen, verzorgd sanitair. De Thalys-terminal is een belangrijke schakel binnen het station.

Dankzij liften, rolpaden en -trappen kan men van hieruit makkelijk naar de perrons voor Thalys en TGV Brussel - Frankrijk (sporen 3 tot en met 6).

En via de middengang die uitkomt op de Thalys-terminal kunnen de reizigers vlot overstappen van hst's op binnenlandse treinen. Of vice versa.

De volledige omvorming van het station Brussel-Zuid laat toe vlot in te spelen op de behoeften van de klanten en garandeert een optimale service. Nu en in de toekomst.

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.



Frankrijkstraat

ANTWERPEN-CENTRAAL

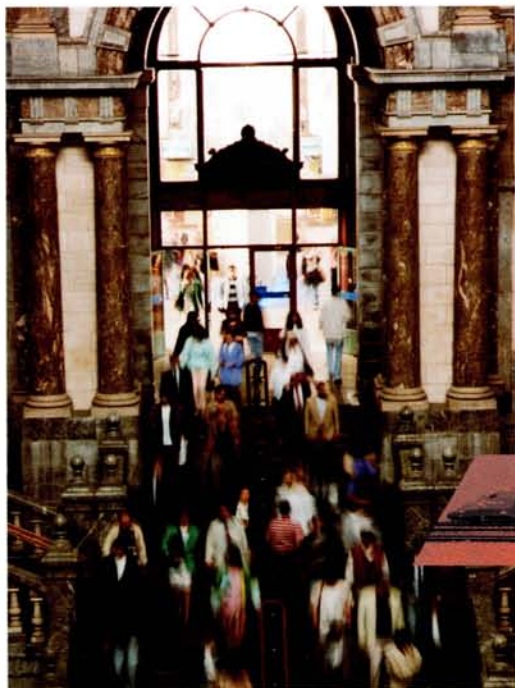


Antwerpen-Centraal is één van de belangrijkste – en volgens velen één van de mooiste – stations van het land. Op een gemiddelde werkdag passeren er zo'n 50.000 reizigers. Het station is strategisch gelegen in het stadshart, binnen loopafstand van werken, wonen, winkelen en ontspanning. Daarom – en ook al dankzij de komst van de hst – zal het enkel aan belang winnen. Sommige voorspellingen gaan uit van een verdubbeling van het huidige aantal treinreizigers. Tegen 2010 zou Antwerpen-Centraal jaarlijks 20 miljoen reizigers over de vloer krijgen, waarvan 1,5 miljoen internationale reizigers.

Antwerpen-Centraal

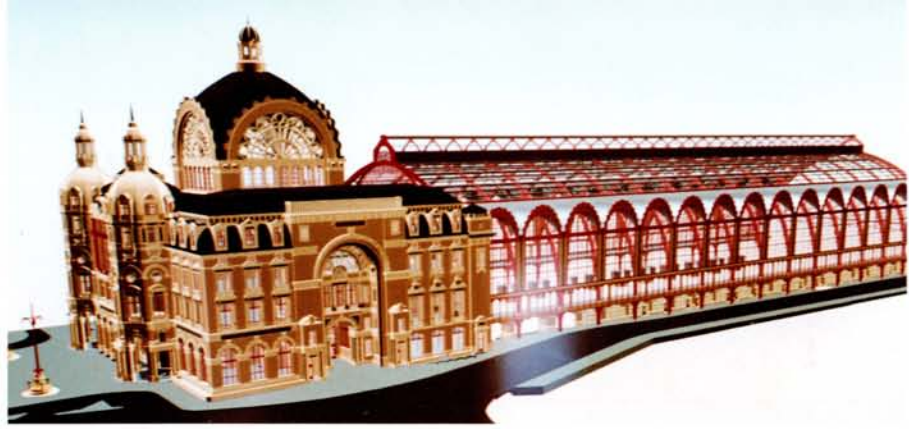
In 2005 zal het station klaar zijn om al die reizigers te ontvangen. Hiervoor dringen zich maatregelen op om de capaciteit van het station en de vlotheid van het verkeer naar en door Antwerpen te verhogen: meer treinen moeten in minder tijd van en naar het centrum van Antwerpen – en er doorheen – kunnen rijden.

HET STATION HERADEMT



Het huidige station Antwerpen-Centraal heeft te kampen met een capaciteitsprobleem. Het telt tien doodlopende sporen. Omdat alle treinen dus rechtsomkeert moeten maken, is het treinaanbod beperkter dan het zou moeten – en kunnen – zijn. Tegen 2005 zal het vernieuwde station op vier extra sporen kunnen rekenen. Dankzij de aanleg van een tunnel wordt het bovendien – gedeeltelijk – een doorgaand station. De capaciteit zal verdubbelen en het station krijgt weer ademruimte.





Onthaal

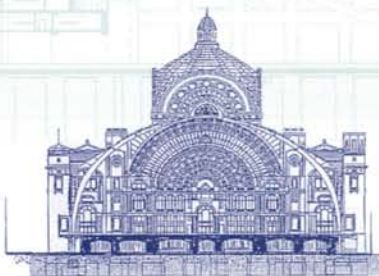
Dit alles wordt verwezenlijkt met respect voor de prachtige architectuur van het huidige station. Het nieuwe station, met zijn vier verschillende niveaus, is zoveel mogelijk opengewerkt, zodat een overzichtelijk geheel ontstaat, waar het licht vrij spel heeft. Modern en traditioneel met mekaar verzoend.

Het station zal meer comfort bieden. Alle diensten die de moderne reiziger met recht hoopt te vinden in zijn station, zullen volop aanwezig zijn: ruime parkeermogelijkheden, vlotte verbinding met andere vormen van openbaar vervoer, winkeltjes, ...

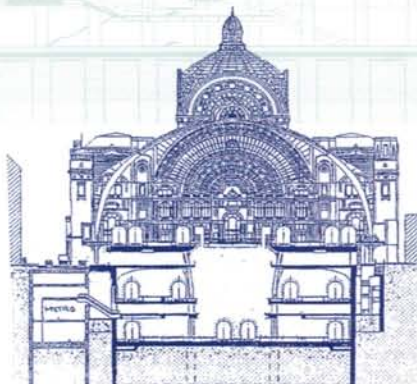


De perrons zullen breder zijn, maar ook langer (tot 400 m). Langere perrons, dat betekent langere treinen, en dus ... meer zitplaatsen per trein.

Efficiëntie



Voor



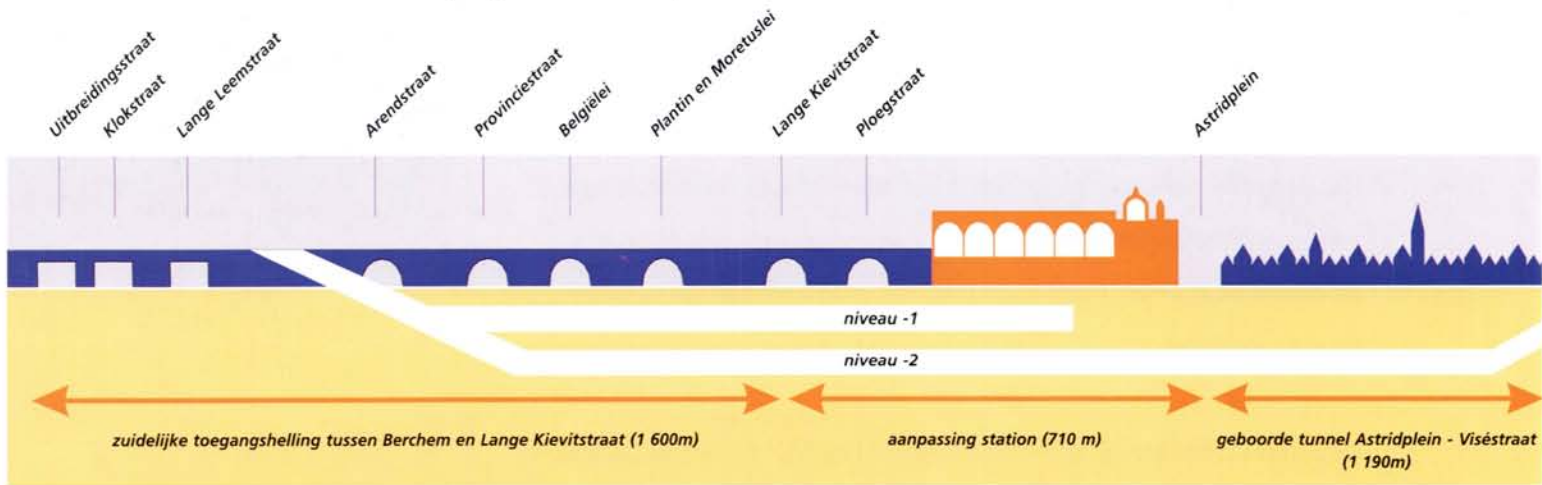
Na





ANTWERPEN-CENTRAAL: DOORDACHTE VERNIEUWING

Het station krijgt vier verschillende verdiepingen: zes doodlopende sporen op hetzelfde niveau als de huidige sporen (niveau +1), daaronder een voetgangersniveau met winkels en diensten (gelijkvloers), dan vier doodlopende sporen op niveau -1, tenslotte vier doorgaande sporen op niveau -2, uitlopend op de twee enkelsporige tunnelkokers die de eigenlijke noord-zuidverbinding uitmaken. De sporen op het laagste niveau zijn zowel bestemd voor hst-verkeer als klassieke treinen. De hele constructie met zijn verschillende verdiepingen zal overzichtelijk blijven door het opengewerkte ontwerp.



Overstappen van één trein op een andere zal in de toekomst minder tijd vergen.

Een uitgekiend systeem van liften, roltrappen en -paden brengt de reizigers vlugger van het ene perron naar het andere. Er is een bijkomende verbinding tussen de perrons aan de kant van Berchem. Alle perrons zijn geschikt om lange binnenlandse treinen te ontvangen of zelfs twee gekoppelde hst-stellen (400 m).

De langere - én bredere - perrons steken een eind buiten de bestaande perronoverkapping. De reiziger zal beschutting vinden onder discrete glazen luifels..

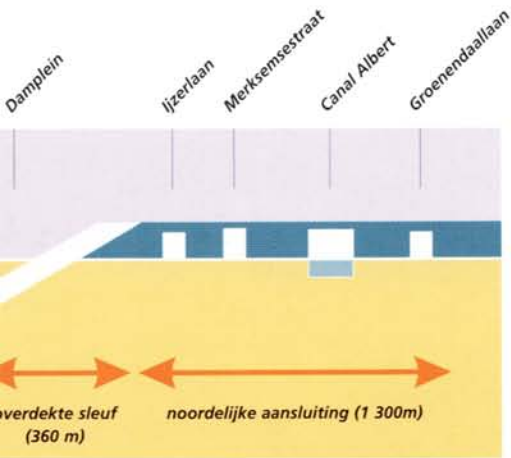


Soepelheid

STATIONSOMGEVING: INTERFACE MET DE STAD

De Korte Kievitstraat en omgeving wordt en omgetoverd tot het 'Kievitplein'. Het biedt een nieuwe toegang tot het station, met een rechtstreekse verbinding naar de spoorhal. Ook aan deze toegang vindt de reiziger stationsloketten, bagageruimte, winkels, buffet, ... Het toekomstige 'Kievitplein' zal een ondergrondse parking herbergen, een fietsenstalling, een kiss 'n ride-strook en een zone waar autocars kunnen stilstaan om passagiers te laten uit- of opstappen. Onder het spoorwegviaduct wordt een parking voor autocars ingeplant.

Ook het Astridplein – aan de voorkant van het station – wordt volledig hertekend en teruggegeven aan 'de mens'. Het plein waar jarenlang auto's, taxi's, bussen, trams kriskras door elkaar hun weg zochten, zal opnieuw gereserveerd worden voor openbaar vervoer. En voor de zwakke weggebruiker: het plein moet opnieuw een rustpunt worden, een plek om op adem te komen.



NOORD-ZUIDVERBINDING

In de toekomst zal het station Anwerpen-Centraal beschikken over 14 perrons en een rechtstreekse tunnelverbinding naar het noorden van de stad. Dat is – kort gezegd – de noord-zuidverbinding. Dankzij dit project zal het treinverkeer naar en van het centrum van de stad vlotter en efficiënter verlopen, en beter beantwoorden aan de groeiende behoeften.

De studie en de opvolging van de projecten Brussel-Zuid en Antwerpen-Centraal is toevertrouwd aan Eurostation, een filiaal van de NMBS. Daarnaast staat Eurostation in voor de projectontwikkeling rond de beide stations.



LUIK-GUILLEMINS

Als een van de belangrijkste stations in Wallonië is Luik-Guillemins een essentieel spoorwegknooppunt, niet alleen voor het binnenverkeer maar ook voor internationale verbindingen.

Het station Guillemins ontvangt gemiddeld zo 'n 30.000 reizigers per dag. En dagelijks stoppen er 400 reizigerstreinen.

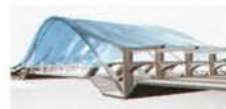
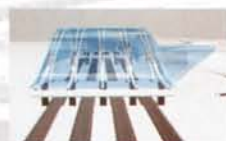
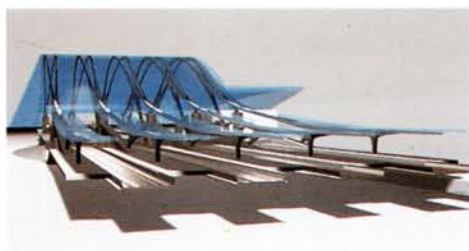
Luik-Guillemins

EEN NOODZAKELIJKE ONTWIKKELING

Het station is de commerciële ontmoetingsplaats tussen de spoorweg en zijn klanten. Het moet dus aan heel wat criteria voldoen: bereikbaarheid, comfort, netheid, soepelheid van het verkeer, veiligheid, intermodaliteit, enz.

Het huidige reizigersgebouw en de spoorweginfrastructuur beantwoorden niet aan die vereisten, waardoor de troeven van het hogesnelheidsverkeer niet ten volle kunnen worden uitgespeeld.

Alles moest dus worden herdacht, en daarbij moest de reiziger met zijn behoeften en verwachtingen centraal staan. Het toekomstige station Luik-Guillemins wordt een modern knooppunt ten dienste van de klanten en afgestemd op alle soorten spoorverkeer. Op die manier zal het zich waarmaken in zijn rol van gemengd station voor zowel binnenverkeer als internationaal verkeer. Binnenkort wordt dankzij een volledig vernieuwde spoorweginfrastructuur, zowel inzake tracé als snelheid, voorrang gegeven aan de as die meer dan 50 % van het verkeer vertegenwoordigt: de lijn Oostende - Keulen, waarop de snelste treinen zullen rijden.





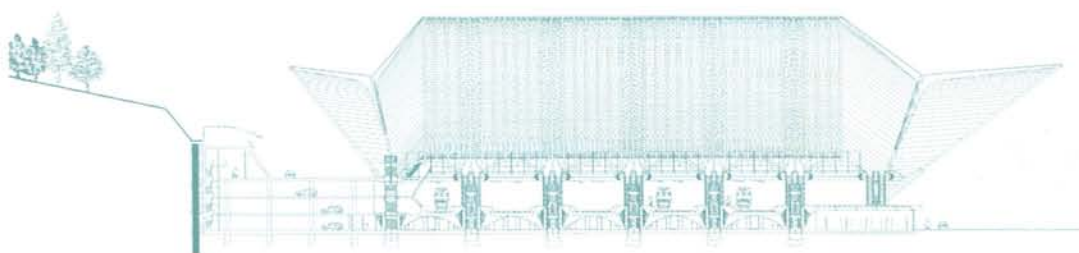
EEN PUUR EN GEDURFD BOUWWERK

Het nieuwe station Guillemins werd ontworpen door de Spaanse architect Santiago Calatrava, en het wordt gebouwd tussen 1999 en 2002. Die architect was de laureaat van een internationale wedstrijd en heeft reeds zes stations op zijn palmares, waaronder die van Zürich, Lyon-Satolas en Lissabon.

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.

Aan de kant van de stad heeft het station drie niveaus: het niveau van het plein, dat van de perrons en dat van de doorgangen. Deze liggen hoger dan de perrons en worden ermee verbonden via roltrappen en liften. Aan de achterkant van het station komen de doorgangen rechtstreeks uit op de rijbaan en de kiss and ride-zone.

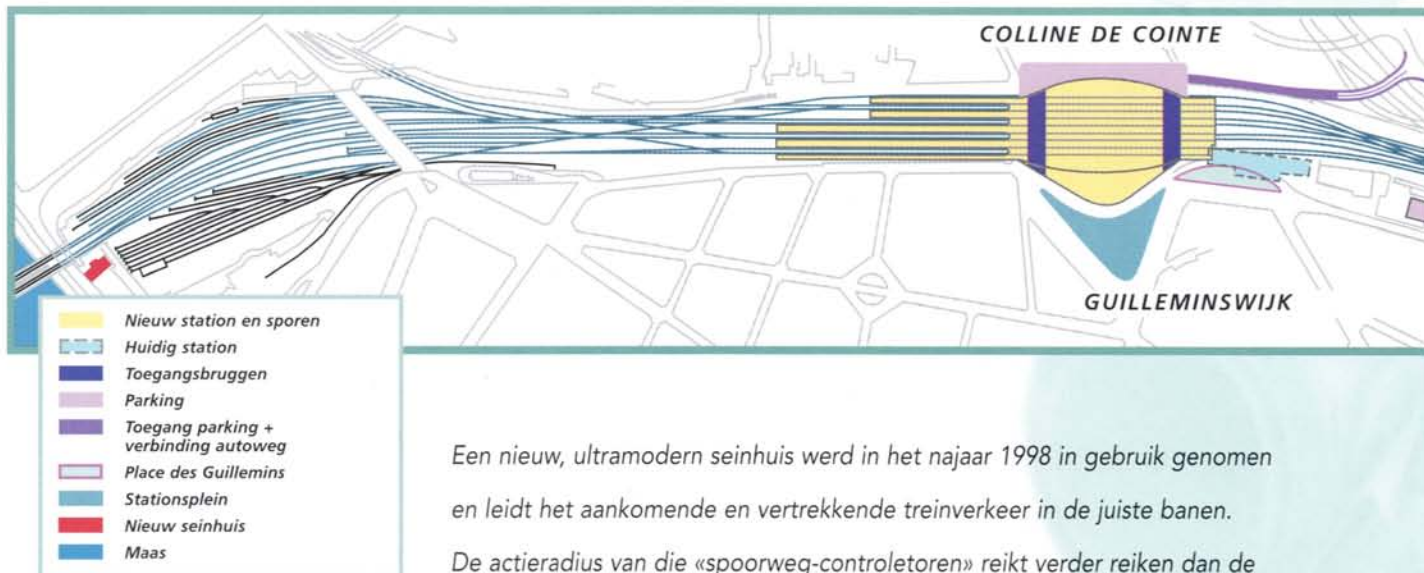
Aan de kant van de heuvel heeft het station vijf niveaus: de parkings (3 niveaus), het niveau van de rijbaan en de overkapping van het dienstgebouw, die als pergola is uitgevoerd. De perrons zijn ook bereikbaar via een centrale gang onder de sporen die aansluit op de hal, en op het niveau van het plein ligt.



VOLLEDIGE HERAANLEG VAN DE SPOREN EN SNELLER VERKEER



Het toekomstige station van Luik-Guillemins wordt 150 meter voorbij het huidige station (richting Angleur) gebouwd om de aanleg van rechte perrons mogelijk te maken. Het volledig herziene en aangepaste geheel van spoorbundels, dat zich uitstrekt over 2 km, wordt helemaal opnieuw aangelegd. Daartoe zijn ten noorden van het station reeds belangrijke werken gestart. Met die nieuwe spoorinstallaties wordt het mogelijk het kruisen van de treinen te vereenvoudigen en te rationaliseren. Het verkeer zal daardoor vlotter, sneller en veiliger verlopen. Zo zullen de treinen het station tegen 100 km/u kunnen binnenrijden in plaats van 40 km/u nu.



Een nieuw, ultramodern seinhuis werd in het najaar 1998 in gebruik genomen en leidt het aankomende en vertrekkende treinverkeer in de juiste banen. De actieradius van die «spoorweg-controletoren» reikt verder reiken dan de Luikse agglomeratie.

Thalys

Het toekomstige station heeft vijf perrons en negen sporen. Die perrons worden breder: acht meter in plaats van de huidige zes meter. Drie ervan worden zelfs 450 m lang voor de dubbele hst-treinstellen.

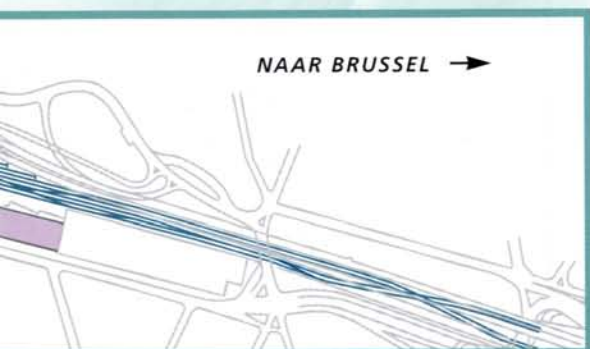




Toegankelijkheid

DUBBELE TOEGANG

Door zijn toegang aan de kant van de Cointeheuvel zal het station over een troef beschikken die vrijwel uniek is in Europa: een rechtstreekse verbinding met het autowegennet. Het station zal dus heel gemakkelijk per auto bereikbaar zijn; de kiss and ride-zone en de 800 ondergrondse parkeerplaatsen op het terrein zelf dragen nog meer bij tot die bijzonder vlotte toegankelijkheid voor de reizigers.



Omdat er aan de kant van de stad, dankzij de toegang aan de achterkant van het station, minder autoverkeer zal zijn, zal het verkeer er vlotter verlopen, krijgt het openbaar vervoer meer mobiliteit, en kunnen de voetgangers zich in de onmiddellijke omgeving van het station gemakkelijker verplaatsen. Al die elementen zullen, samen met het nieuwe plein vóór het station, de buurt voor iedereen aantrekkelijker maken.



Euro Liège TGV, een dochtermaatschappij van de NMBS, is belast met de studie en de opvolging van dit belangrijke project. Er zullen echter ook andere plaatselijke actoren vertegenwoordigd zijn binnen die maatschappij. Euro Liège TGV heeft immers ook een begeleidende taak op het stuk van de dynamiek die de verwezenlijking van het spoorwegproject op gang brengt en de weerslag ervan op de buurt.



EN MORGEN?

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 werkelijkheid zijn en vervoegen Duitsland en Nederland de club van de snelle bestemmingen. De stations Brussel-Zuid, Antwerpen-Centraal en Luik-Guillemins zijn dan helemaal gemoderniseerd en ontvangen de binnenlandse en internationale reizigers in de beste omstandigheden.



De 21ste eeuw is dan goed en wel ingezet. Een eeuw die de NMBS vol vertrouwen tegemoet ziet.

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 BRUSSEL-FRANKRIJK:
Tel.: 0900/10 177,
en alle grote stations

Een grondige modernisering van het binnenlandse spoorwegnet en de investeringen in het hst-project zijn haar belofte aan de reizigers – van nu en straks – voor beter en sneller vervoer.