



21

TIENJARENPLAN

1996 - 2005

*voor
het vervoer*

VAN

MORGEN

STAR





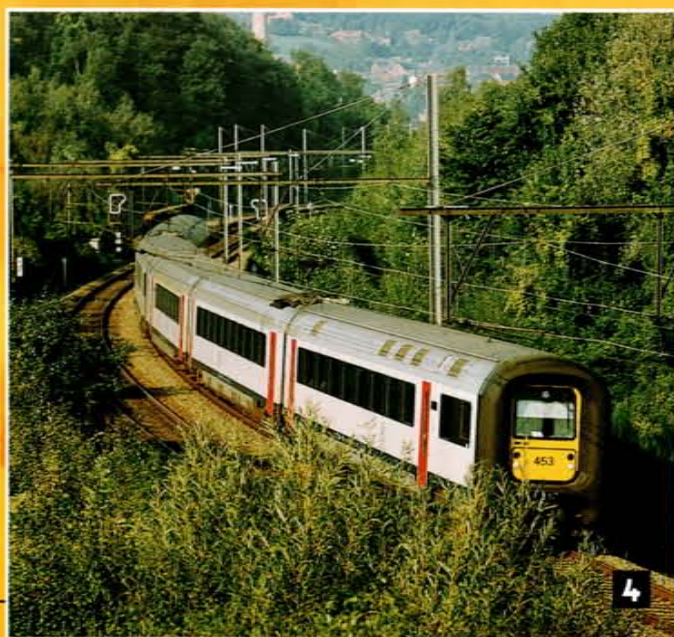
1



2



3



21



- 1 *Fietsenstalling in Aalst.*
- 2 *De nieuwe look van de NMBS!
Ons personeel is een en al oor voor u.*
- 3 *Eigentijds interieur in Borgworm.*
- 4 *Het motorstel MS 96.*

4

TIENJARENPLAN 1996 - 2005

370 miljard

voor het vervoer van morgen

*Met onze mobiliteit gaat
het niet goed.*

*De files worden langer, de
verkeersellende groter,
gezonde
lucht schaarser.*

*Uitbreiden van het
wegennet is niet langer
een oplossing.*

*Daar is ondertussen
iedereen van overtuigd.*

*Meer auto-mobiliteit leidt
tot immobiliteit. Meer en
beter openbaar vervoer
daarentegen kan ons wel
een eind verder helpen.*



Jarenlang ging veel aandacht naar de auto. Het openbaar vervoer moest met lede ogen toekijken. Er waren onvoldoende middelen om het openbaar vervoer aan te passen aan de noden van vandaag, aan de behoeften van de moderne reiziger. Onder meer door dat tekort aan middelen werd de concurrentiepositie van trein en bus in vergelijking met auto almaar zwakker. Het marktaandeel van de auto steeg gestaag, dat van het openbaar vervoer daalde.

Een tendens die dringend omgebogen moet worden.

STAR 21 :

het antwoord

De deskundigen
zijn het er over
eens. Tijdens de
volgende decennia
zal het verkeer
blijven toenemen.

Net als zijn
nadelen.

Duur, onveilig,
ruimteverslindend,
milieubelastend.

Maar de trein doet dat beduidend minder dan de auto. De trein kost de maatschappij minder, veroorzaakt nauwelijks ongevallen, heeft voor eenzelfde vervoerscapaciteit minder ruimte nodig, is vriendelijker voor het milieu. Allemaal troeven die de trein tot een van de mogelijke alternatieven maken voor het autoverkeer. Op voorwaarde dat hij voldoende middelen krijgt om te investeren in klantvriendelijke stations en idem dito onthaal, in comfortabel materieel. Om het bestaande spoorwagennet te onderhouden en in stand te houden. Om meer reizigers en goederen de stap naar de sporen te laten zetten. En die reizigers ook tijdens de spitsuren een zitplaats te bieden.

*Het volledig nieuwe
station van Ottignies.*



De overheid en de NMBS sloegen enkele jaren geleden de handen in elkaar. Een samen denken dat in 1989 resulteerde in een toekomstplan voor de spoorwegen: STAR 21 (Spoor Toekomst - Avenir du Rail - 21e eeuw). Meteen de basis voor een eerste tienjarenplan 1991 - 2000. Zoals destijds afgesproken werkte de NMBS eind '95 een nieuw, geactualiseerd tienjarenplan uit. In juli '96 gaf de ministerraad zijn zegen. Tussen 1996 en 2005 voorziet de NMBS 370 miljard frank investeringen om zo het spoorverkeer zowel nationaal als internationaal klaar te maken voor de volgende eeuw. En zo trachten haar bijdrage te leveren tot het oplossen van een van de meest prangende vraagstukken van de vooruitgang: het mobiliteitsprobleem.

Het tienjarenplan 1991 - 2000 was een eerste concrete aanzet en stond voor:

- snelle en frequente treinverbindingen;
- comfortabel materieel en klantvriendelijke stations;
- concurrentiële prijzen;
- een vlotte overstap tussen trein en andere vervoermiddelen.





Het station van Lokeren.

In 1995 werd het tienjarenplan opnieuw bekeken en geactualiseerd. Maar geenszins betekent die aanpassing dat de grondbeginselen van het eerste tienjarenplan op de helling komen te staan.

Met het tienjarenplan 1996 - 2005 gaat de NMBS immers op de ingeslagen weg verder. Of beter, zet ze zelfs nog een stap extra. Waar er in het eerste tienjarenplan 176,5 miljard frank werd opzij gelegd, wil de NMBS in de tien volgende jaren 370,3 miljard investeren om het binnen- en buitenlandse spooraanbod op de leest van de 21e eeuw te schoeien. Dit ambitieuze plan wordt gefinancierd door de overheid, de NMBS en de 'HST-Fin'.

'HST-Fin' is een dochteronderneming van de NMBS die instaat voor de financiering van het hst-project

STAR

21

Er zijn meerdere grote pijlers:

- **bestaand reizigersmaterieel wordt gemoderniseerd, nieuw aangekocht:**
Een proces dat al sinds enkele jaren loopt en zonder fout zijn vervolg zal krijgen met de aankoop van nieuwe dieselmotorwagens, dubbeldekrijtuigen, elektrische locomotieven;
- **het spoorwegnet wordt onderhouden en in stand gehouden:**
Maar er zal ook geïnvesteerd worden om de snelheid op bepaalde lijnen te verhogen (elektrificatiewerken), om de capaciteit te verhogen (extra sporen voor bestaande lijnen), om het reizigersonthaal te verbeteren (klantvriendelijke stations);
- **het hst-project zal in 2005 van grens tot grens gerealiseerd zijn;**
- **het goederenvervoer per spoor wordt geoptimaliseerd;**
- **de NMBS wordt geherstructureerd om zo de productiviteit van het bedrijf te verhogen.**

De eerste resultaten van de nieuwe investeringspolitiek zijn al zichtbaar.



STAR

21

COMFORTABEL

en snel materieel

370 miljard gespreid over tien jaar

Tussen 1996 en 2005 zal de NMBS
370,3 miljard frank investeren in
het spoorverkeer in België:

- **224,6 miljard of 60,7 % gaat uitsluitend naar het binnenlandse spoorverkeer;**
- **36,6 miljard (9,9 %) wordt aangewend voor projecten die zowel het binnenlandse als hst-verkeer ten goede komen;**
- **79,4 miljard (21,4 %) is gereserveerd voor het hst-project;**
- **De rest - 29,7 miljard (8,0 %) - wordt gebruikt voor herstructureringsprojecten binnen de NMBS.**

Tijdens de volgende tien jaar zal de NMBS een forse inspanning leveren om haar klanten comfortabele en snelle reizen aan te bieden.

Dankzij een degelijk onderhoud heeft het materieel een levensduur van ongeveer 40 jaar. Grote hoeveelheden locomotieven en rijkundigen zijn nu aan vervanging toe. Dit verklaart meteen het aanzienlijke bedrag dat in het nieuwe tienjarenplan voor de vernieuwing van het materieel voor het binnenlandse verkeer is ingeschreven: 106,1 miljard frank.

Een weloverwogen investering die moet leiden tot comfortabeler, sneller, veiliger en betrouwbaarder materieel en rekening houdt met de verkeerstoename. Nu al vervoert de NMBS tijdens de ochtend- en avondspits 350.000 pendelaars naar en van Brussel. Om dit aandeel in de toekomst te kunnen behouden en zelfs uit te breiden zullen er 210 nieuwe dubbeldekrijtuigen gekocht worden. Zo zullen ook tijdens de piekuren meer reizigers een zitplaats vinden.

De nieuwe rijkundigen zullen geschikt zijn voor snelheden van 160 en 200 km/u. Ze zullen een hoog comfort bieden, in onderhoud en gebruik gevoelig goedkoper zijn en bovendien sneller gemoderniseerd worden.



De nieuwe tweespannings-locomotief van de reeks 13.



De motorwagen MW 41 (maquette).

De NMBS heeft de inhaalbeweging enkele jaren geleden al ingezet. Zeer comfortabele III-rijtuigen rijden sinds 1995 tussen Oostende en Eupen.

De drieledige motorstellen MS 96 bieden tegen 160 km/u alle comfort. Ze worden ingezet op de grote verbindingssassen in Vlaanderen en Wallonië.

Het park elektrische locomotieven zal gaandeweg worden uitgebreid tot 450. De bestelde, nieuwe locomotieven zullen zowel reizigerstreinen met een snelheid van 200 km/u als zware goederentreinen trekken.



Het gemoderniseerde motorstel MS 66.

De ambulante minibar.



Bovendien worden vanaf eind 1999 voor de minder drukke, niet-geëlektrificeerde lijnen (Herentals – Neerpelt, Dinant – Virton, ...) 80 nieuwe dieselmotorrijtuigen geleverd. Die vervangen dan de bestaande dieselmotorrijtuigen en de diesellocomotieven die nu rijtuigen slepen en zeer duur in onderhoud zijn. Ook het reiscomfort op die lijnen zal zo gevoelig verbeteren.

Naast de aankoop van nieuw materieel wordt ook een hele rits bestaand materieel grondig gemoderniseerd om aan de noden van de moderne treinreiziger te voldoen. Zo worden onder meer 578 gewone rijtuigen, 181 motorstellen en een vijftigtal oude locomotieven onder handen genomen.

BINNENLANDS net op

maat van de reiziger

De meeste reizigers sporen via de hoofdassen, die de ruggengraat van het spoorwegnet vormen en ondersteund worden door een fijnmazig net van complementaire assen. Daarnaast telt het net vijf spoorwegknooppunten: zij vallen samen met vijf grote stations die op het kruispunt van de belangrijke assen liggen. De vijf zijn Brussel, Luik, Charleroi, Antwerpen en Gent.

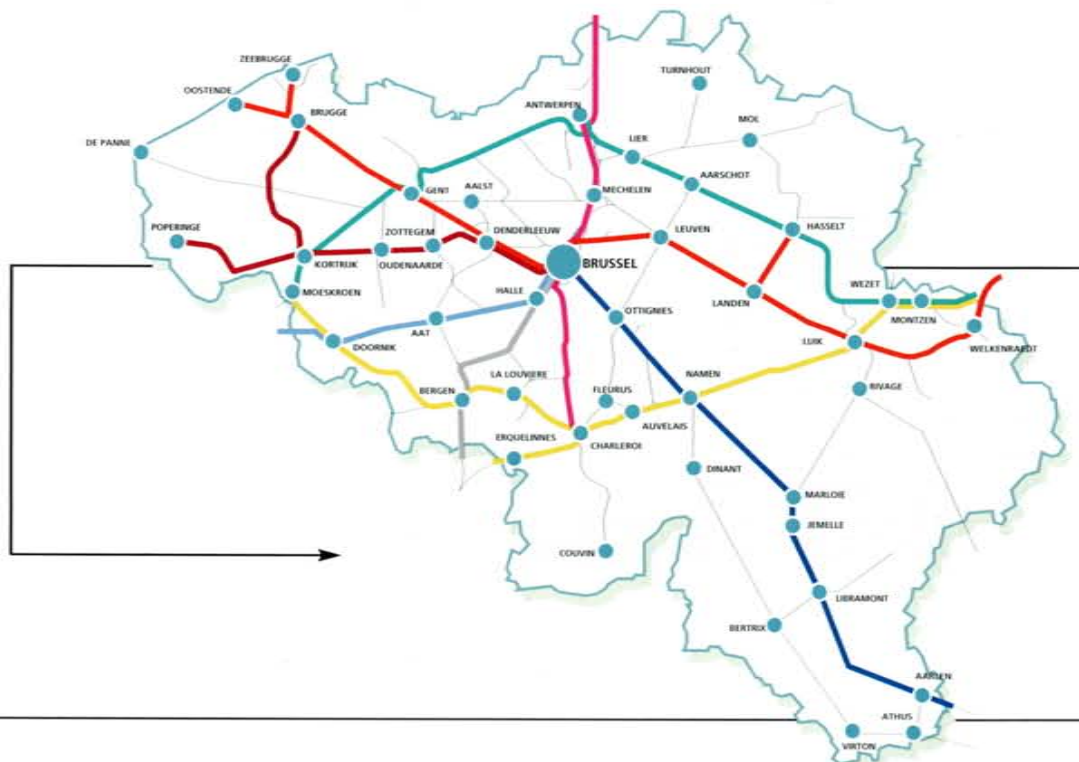
Het Belgische spoorwegnet telt 3410 km spoorlijnen, waarvan 2511 km is geëlektrificeerd. Een omvangrijk net dat opgedeeld is in hoofdassen, bijkomende assen en knooppunten. Het onderscheid tussen hoofd- en bijkomende assen is gebaseerd op de reizigersstromen via die assen.

Rijden = investeren

In de toekomst moet er in die sporen geïnvesteerd worden. Op een aantal lijnen moet de capaciteit fors de hoogte in. Het net moet in stand gehouden worden en te allen tijde comfortabel, veilig en bedrijfszeker zijn.

Alle investeringen moeten weldoordacht gebeuren: klantgericht zijn en op hun rendabiliteit beoordeeld. Ze worden gekozen op basis van:

- het verbeteren van de regelmaat van het verkeer;
- het verhogen van de commerciële snelheid;
- de garantie dat de exploitatie veilig kan gebeuren;
- het relatieve belang van een lijn op basis van het aantal reizigers en inkomsten.





Rijden = uitbreiden

Om de regelmaat van het treinverkeer in het algemeen te verhogen en intenser treinverkeer mogelijk te maken, dringt zich op een aantal lijnen een capaciteitsverhoging op. Vooral op de lijnen naar Brussel zijn er belangrijke investeringen in het vooruitzicht gesteld:

- tussen Brussel en Lembeek en tussen Brussel en Leuven wordt een derde en vierde spoor aangelegd;
- de verbindingsbocht van de lijn vanuit Namen naar Brussel-Noord wordt aangepast;
 - de rechtstreekse verbinding in Brussel-Noord tussen de lijn vanuit Denderleeuw en de lijn vanuit Namen wordt op dubbelspoor gebracht;
 - op het stuk tussen Brussel-Schuman en Watermaal worden de 2 of 3 bestaande sporen uitgebreid naar 4 sporen om zo het verkeer vanuit Namen, Bergen en Charleroi vlotter te laten verlopen;
 - de aanleg van een aansluitingszone tussen lijnen 36 (Luik – Leuven – Brussel) en 26 (Etterbeek – Vilvoorde) aan de vertakking tussen die twee lijnen;
 - uitbreiding van de capaciteit op de lijn 124 tot Nijvel en de lijn 161 tot Ottignies, in het kader van het GEN-project;
 - uitbreiding van de capaciteit op de lijn 50A Brussel – Gent.



Er zijn in totaal acht hoofdassen:

- Oostende/Zeebrugge - Brugge - Brussel - Luik - Duitse grens en Brussel - Hasselt;
- Nederlandse grens - Antwerpen - Brussel - Charleroi;
- Brussel - Namen - Groothertogdom Luxemburg;
- Moeskroen - Kortrijk - Gent - Antwerpen - Hasselt - Montzen;
- Moeskroen - Doornik - Bergen - La Louvière - Charleroi - Namen - Luik - Wezet en de uitloper: Charleroi - Erquelinnes;
- Brussel - Bergen - Franse grens;
- [Brussel] - Halle - Aat - Doornik - Franse grens;
- [Brussel] - Denderleeuw - Zottegem - Oudenaarde - Kortrijk - Poperinge en Kortrijk - Brugge.

BINNENLANDS

net op

maat van de reiziger

Gewestelijk Expres Net rond Brussel

Meer mobiliteit voor de Brusselse regio in de 21e eeuw

Brussel verwelkomt dagelijks zo'n 350.000 pendelaars, en hun aantal groeit constant. Om een service te bieden die aan de behoeften voldoet, dient het verkeer van en naar de hoofdstad zo vlot mogelijk te verlopen en dient de capaciteit te worden geoptimaliseerd.

In maart 1999 ondertekenden de federale minister en zijn regionale collega's een akkoord dat het licht op groen zet voor een Gewestelijk Expres Net in een straal van 30 km rond de hoofdstad.

De infrastructuur die nodig is:

- uitbreiding naar 4 sporen van de lijn 124 (Brussel - Charleroi) tussen Brussel en Nijvel
- uitbreiding naar 4 sporen van de lijn 161 (Brussel - Namen) tussen Brussel en Ottignies
- de bouw van de tunnel Schuman - Josephat
- een bijkomende verbinding tussen de lijn 36 (Brussel - Luik) en de luchthaven
- de verbinding van de lijnen 25 en 27 (Brussel - Antwerpen) met de luchthaven

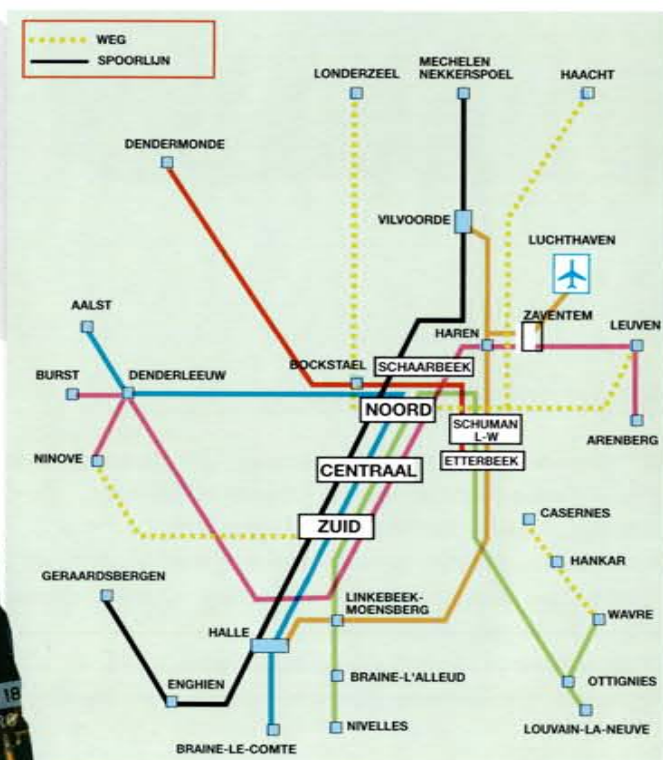
De bouw van een tweede spoorwegterminal op de terreinen van Schaarbeek-Vorming is verbonden met het GEN. De terminal moet een draaischijf worden van hst- en GEN-verkeer en van verkeer naar de luchthaven Brussel-Nationaal.



De troeven van het GEN zijn:

- verhoging van het treinaanbod met 50 %
- een trein elke 15 minuten in de GEN-regio tijdens de piekuren
- nieuwe verbindingsmogelijkheden in en rond Brussel
- busverbindingen in eigen baan
- nieuw materieel met een maximum aan comfort
- gemoderniseerde stations
- meer parkeerplaatsen in de omgeving van de stations
- één enkel ticket voor trein, tram, bus en metro

Project voorgesteld door de GEN-stuurgroep



Rijden = moderniseren

De instandhouding en modernisering van het net vergt een resem werkzaamheden. Een kort en verre van volledig overzicht: vernieuwen en verbeteren van de sporen, vernieuwen en renoveren van bruggen, concentratie van seinhuizen, moderniseren van bovenleidingen, afschaffen van overwegen.

Ook om de commerciële snelheid te verhogen en bijgevolg de reisduur te verminderen, staan er projecten op stapel. Zo kan het in- en uitrijden van stations gevoelig versneld worden door het reorganiseren van sporen en wissels.



De elektrificatie van het net wordt voortgezet. Eind '98 was 2511 km lijnen geëlektrificeerd. Dat komt overeen met iets meer dan 73 % van het spoorwegnet. Het plan 1996 - 2005 heeft geleid tot de elektrificatie van de lijnen Deinze - De Panne en Boom - Puurs. De elektrificatie en de modernisering van de spoorlijn 42 Rivage - Gouvy is ook voorzien. Dat moet een comfortabeler en vlotter treinverkeer toelaten.

De luchthaven in Zaventem wordt beter bereikbaar met de trein. Tussen de bestaande lijn Brussel - Leuven en het ondergrondse spoorwegstation dat in 1998 voltooid is, komt er een nieuwe spoorlijn. Bij de aanleg van die lijn wordt er meteen rekening gehouden met de uitbreiding en modernisering van de luchthaven. Ook het inzetten van langere treinen wordt mogelijk en een aantal binnenlandse treinen naar Brussel kunnen rechtstreeks tot in de luchthaven rijden.



Elektrificatiewerken op de lijn 42 Rivage-Gouvy.



De nieuwe biljettenautomaat voor nog meer service.

BINNENLANDS
net op

maat van de reiziger

Stations als aantrekkingspool

De stations en hun omgeving zijn voor de reizigers de toegangspoort tot de trein. Het eerste contact met de NMBS en dus imagobepalend. Zij moeten de reiziger aantrekken en hem vervolgens aanzetten om met de trein te reizen.

Menig station kreeg al een opfrisbeurt. Bijvoorbeeld Brussel-Zuid en Brussel-Leopoldswijk in het Brussels gewest. In Vlaanderen werden ondermeer Antwerpen-Centraal, Gent-Sint-Pieters, Landegem, Dendermonde, Lokeren, Heide en De Panne onder handen genomen. In Wallonië kregen bijvoorbeeld Aarlen, Verviers-Centraal, Borgworm, La Louvière-Zuid, Ottignies, Welkenraedt en Aywaille een doorgedreven facelift. En dan vergeten we nog tal van andere stations die ondertussen opgefrist werden en/of nieuwe uitrustingen kregen.



In De Panne zijn er vlotte aansluitingen tussen trein en tram.



Het volledig nieuwe stationsgebouw van La Louvière - Zuid



Ook in het nieuwe tienjarenplan wordt jaarlijks gemiddeld een miljard frank uitgetrokken om die politiek voort te zetten. Uiteindelijk moet dit leiden tot een algemene verbetering van het onthaal van de reizigers: meer informatie, meer comfort en meer veiligheid.

En dit door:

- de gebouwen een opknapbeurt te geven;
- de stations toegankelijker te maken;
- informatiepanelen, bewegwijzering en pictogrammen volgens een herkenbaar design aan te brengen;
- overall — dus ook op onbemande halteplaatsen — geluidsinstallaties te plaatsen;
- het comfort op de perrons te verhogen (schuilhuisjes, zitplaatsen).

Een aantal stations wordt nog verrijkt met trein-aanwijsborden, krijgt een parkeerterrein en/of fietsenstalling.

STATIONS DIE OP KORTE TERMIJN EEN OPFRISBEURT ZULLEN KRIJGEN

Aarschot, Blankenberge, Bornem, Geel, Heist, Heverlee, Ieper, Knokke, Landen, Lier, Sint-Katelijne-Waver, Ternat, Angleur, Ans, Châtelet, Flémalle-Haute, Genval, Herseaux, Jurbeke, Luttre, Marloie, Quaregnon, Rixensart, Zinnik

STATIONS DIE OP KORTE TERMIJN WORDEN GERENOVEERD

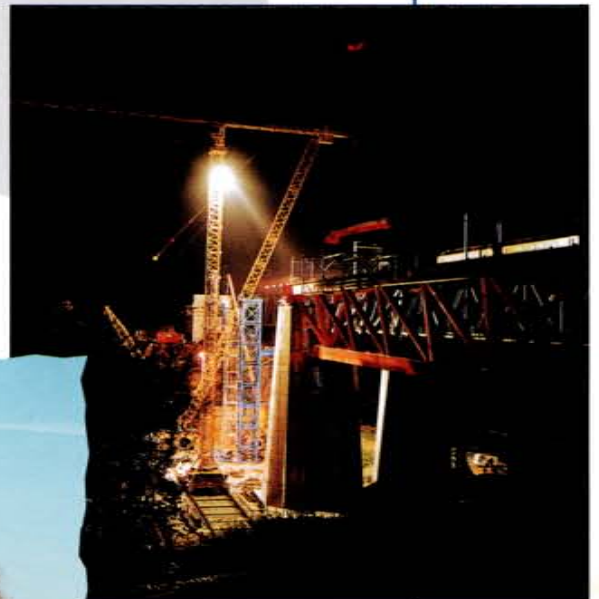
Brussel-Centraal, Brussel-Noord, Moeskroen, Etterbeek, Blankenberge, Halle, Harelbeke, Hasselt, Kortenberg, Leuven, Liedekerke, Mechelen-Nekkerspoel, Mol, Oostende, Tienen, Veurne, Zaventem, Zeebrugge, Charleroi, Gembloux, Herstal, La Louvière-Centre, Lessines, Luik-Palais, Marchienne-au-Pont, Quiévrain, Thuin, Vielsalm, Waver

ONZE BUURLANDEN

almaar **dichterbij**

Hogesnelheidstreinen zijn in ons land al enkele jaren geen vreemde vogels meer. Sinds eind 1994 verbindt Eurostar Brussel met Londen via de Kanaaltunnel. In juni 1996 ging Thalys van start. Die verbindt Brussel met Parijs. Ook Antwerpen, Gent, Brugge, Oostende, Luik, Namen, Charleroi en Bergen zijn aangesloten op het Thalysnet. Thalys biedt ook verbindingen naar Amsterdam, Keulen, Disneyland® Parijs en Roissy Charles de Gaulle. De eerste hst-verbindingen naar Frankrijk dateren van 1995 (Parijs en de Azurenkust). Sindsdien werd het aantal verbindingen naar Frankrijk progressief uitgebreid: de Alpen, Languedoc-Roussillon, Bretagne, de streek van Bordeaux, ... behoren nu ook tot de mogelijkheden. Buurstad Rijsel is met de hst moeiteloos te bereiken.

In 2010 zal de hst 16 miljoen reizigers vervoeren.





De hogesnelheidstrein Thalys gaat een mooie toekomst tegemoet.



Het volledige hst-net moet voltooid zijn in 2005. Nog drie belangrijke data om te onthouden:

- **14 december 1997:** de volledige westtak — de lijn tussen Brussel en de Franse grens — wordt in gebruik genomen. Vanaf nu rijden Thalys en Eurostar over de nieuwe hogesnelheidslijn (hsl) tussen Lembeek en Frankrijk. Thalys rijdt door naar Keulen;
- **midden 2002:** het eerste gedeelte van de oosttak — van Brussel tot Luik — komt in dienst. Tussen Leuven en Luik ligt een nieuwe hsl;
- **midden 2005:** de noordtak naar Nederland — met de ondertunneling van Antwerpen, verbouwing van het station Antwerpen-Centraal en een nieuwe hsl langs de E 19 — is nu voltooid. Ook de nieuwe infrastructuur tussen Luik — het nieuwe station Luik-Guillemins inclusief — en de Duitse grens is gebruiksklaar. Het volledige hst-project is afgewerkt.

Gespreid over 15 jaar (1991 - 2005) kost het hst-project 164,6 miljard Belgische frank: 17 miljard voor 4 Eurostar- en 7 Thalysstellen en 147,6 miljard voor de infrastructuur.

- hst op nieuwe bedding
- hst op bestaande lijnen
- Tunnels
- Andere lijnen
- Autosnelwegen
- Varianten ter studie



almaar **ONZE BUURLANDEN** dichterbij

HST en binnenlands verkeer hand in hand

De kosten voor de infrastructuur zijn opgedeeld. Enerzijds is er die voor de baanvakken van het binnenlandse net — de zogenaamde 'gemengde' baanvakken — die worden aangelegd om zowel door hst's als binnenlandse treinen te worden gebruikt. Dit deel komt ook ten goede aan het openbare net en kadert in de modernisering van het binnenlandse net. De financiering ervan valt onder de verantwoordelijkheid van de Minister van Verkeer en Infrastructuur. Anderzijds moet de eigenlijke hsl worden aangelegd, waarvoor de financiering zal worden verzekerd door een daartoe opgerichte hst-fin.

Op de 'gemengde' lijnvakken wordt de capaciteit gevoelig verhoogd en zal het binnenlandse treinverkeer vlotter verlopen:

- in Antoing, waar de Waalse as verbonden wordt met de hsl;

- tussen Lembeek en Brussel, waar het aantal sporen van 3 op 4 wordt gebracht. Twee ervan worden voorbehouden voor hst's met snelheden tot 220 km/u (de andere voor snelheden tot 160 km/u voor binnenlandse treinen). Alle sporen in Halle lopen in tunnels. Hierdoor kan de overweg worden afgeschaft en de volledige onthaalinfrastructuur voor de cliënteel worden aangepast;
- tussen Schaarbeek en Leuven, waar de lijn op vier sporen wordt gebracht. De twee middelste sporen — voor hst's en snelle binnenlandse treinen tussen Oostende en Eupen — worden aangepast voor snelheden tot 200 km/u, de twee buitenste — voor de andere binnenlandse treinen — voor snelheden tot 160 km/u;
- tussen Leuven en Luik, waar de IC A-treinen in de toekomst tegen 200 km/u kunnen rijden en zo een tijdswinst van 11 minuten tussen Brussel en Luik realiseren;
- op de lijnvakken Leuven – Brussel en Halle – Brussel, waar de onbemande stopplaatsen gerenoveerd zullen worden;
- in het station Brussel-Zuid, waar het binnenrijden van op de lijnen vanuit Charleroi, Bergen en Gent wordt verbeterd. Alle ruimten bestemd voor de reizigers worden tijdens de bouw van de hst-terminal vernieuwd;
- in de stations van Antwerpen en Luik, waar de infrastructuur geheel wordt vernieuwd, met onder meer hst-perrons: 425 m of 450 m lang en minimum 8 m breed. In de volgende jaren zal het aantal reizigers, vooral wegens het hst-verkeer, een enorme groei kennen.





Antwerpen-Centraal, anno 2005.

Om hieraan het hoofd te kunnen bieden, wordt Luik-Guillemins volledig heringericht. Het toekomstige station zal op 200 meter van het huidige gebouwd worden. Het krijgt vijf kaarsrechte perrons met negen sporen en strekt zich uit over drie niveaus: het stationsplein, de perrons, en daarover twee loopbruggen. Het geheel wordt overkoepeld met een gewelf van glas en staal. Dankzij de moderne en functionele inrichting van het nieuwe station zullen zowel de nationale als internationale reizigers in Luik-Guillemins een klantvriendelijk onthaal vinden.

Onder Antwerpen-Centraal wordt een tunnel aangelegd die de capaciteit van het station verdubbelt. Momenteel heeft het Centraal Station tien doodlopende sporen maar na de werken liggen 14 sporen verdeeld over drie niveaus. De sporen op het laagste niveau lopen door in de tunnel onder de stad en verbinden de lijnen vanuit Brussel, Gent, Lier en Aarschot met lijn 12 richting Nederland. De tunnel is bestemd voor klassieke treinen en hst-verkeer.

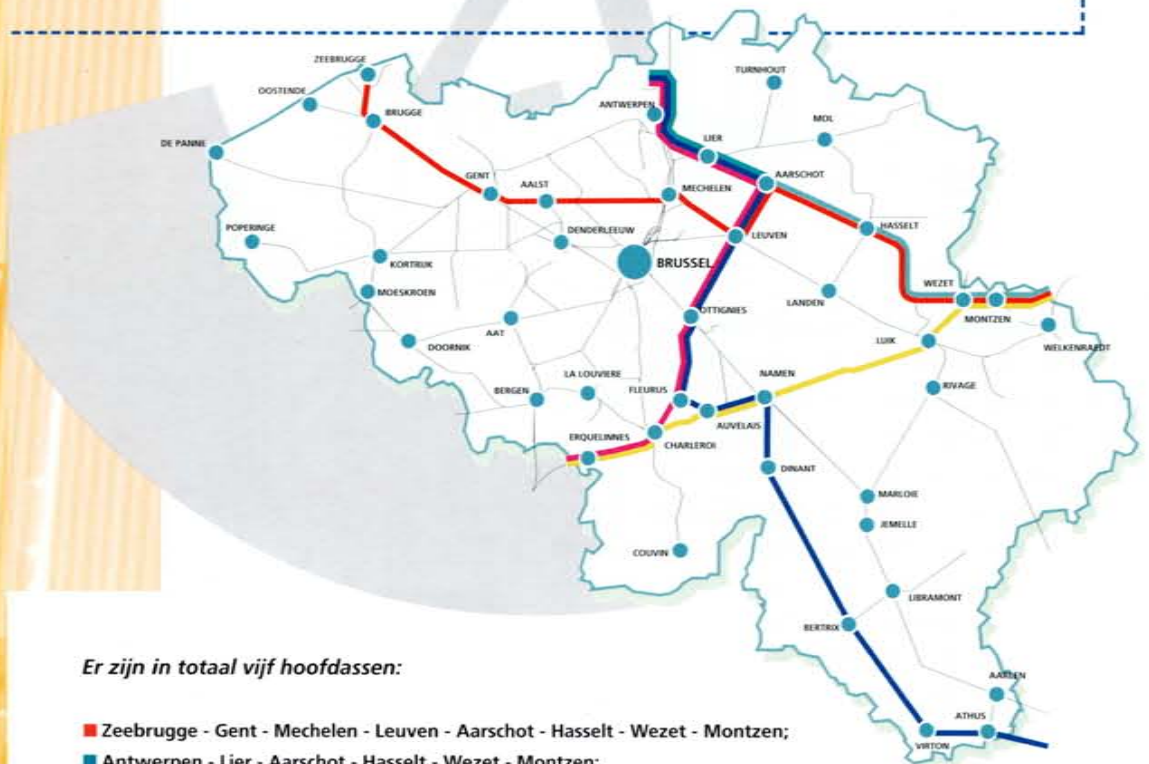
Voor meer informatie over het hst-project in België, vraag de brochures "De hst in België, het project krijgt vorm" en "De drie hst-stations".



Ontwerp van het nieuwe station van Luik-Guillemins

NAAR een concurrentieel goederenvervoer

Het basisgoederennet strekt zich uit tussen de havens enerzijds en de grenspunten en de belangrijke industriegebieden anderzijds.



Er zijn in totaal vijf hoofdassen:

- Zeebrugge - Gent - Mechelen - Leuven - Aarschot - Hasselt - Wezet - Montzen;
- Antwerpen - Lier - Aarschot - Hasselt - Wezet - Montzen;
- Antwerpen - Lier - Aarschot - Leuven - Ottignies - Fleurus - Charleroi - Erquelinnes;
- Antwerpen - Lier - Aarschot - Leuven - Ottignies - Fleurus - Namen - Dinant - Bertrix - Virton - Athus;
- Erquelinnes - Charleroi - Namen - Luik - Wezet - Montzen.





Het goederentransport van en naar de haveninstallaties krijgt de grootste aandacht.

De NMBS streeft er naar om in de mate van het mogelijke over een apart goederennet te beschikken. Om zowel het goederen- als het reizigersverkeer vlotter te laten verlopen, zijn er enkele belangrijke capaciteitsuitbreidingen gepland. Zo wordt er onder meer een derde en vierde spoor aangelegd tussen Gent en Brugge en een derde spoor tussen Brugge en Dudzele (op de lijn naar Zeebrugge). De lijnen Athus – Meuse en Fleurus – Tamines worden geëlektrificeerd en gemoderniseerd.

Dankzij de modernisering van de goederenlijnen (aangepaste en versterkte sporen en aangepaste seininrichting om snelheden tot 120 km/u mogelijk te maken, elektrificatie, het vergroten van het vrije ruimteprofiel voor gecombineerd vervoer, ...) zal het goederenvervoer per spoor verder geoptimaliseerd kunnen worden. In de havens worden de terminalinstallaties gemoderniseerd en daarnaast worden ook terminals voor gecombineerd vervoer van spoorweginfrastructuur voorzien en multifunctionele spoorwegplatforms aangelegd. Een tweede toegang tot de haven van Antwerpen moet er zijn tegen 2006.

Op dit ogenblik is een project ter studie om een oude goederenspoorlijn — de IJzeren Rijn — opnieuw in gebruik te nemen. Die spoorlijn verbindt de haven van Antwerpen met het Ruhrgebied.

Verouderde wagons worden buiten dienst gesteld, het overige bestaande materieel wordt aangepast of omgevormd. Buiten de al eerder vermelde nieuwe elektrische locomotieven, die de NMBS zowel voor het reizigers- als goederenverkeer kan inzetten, worden ook 160 nieuwe diesellrangeer locomotieven aangekocht voor het trekken van goederentreinen over korte afstand, zowel in industriële bekkens als op niet-geëlektrificeerde lijnen.



OP WEG naar een efficiënter spoorbedrijf

Naast de investeringen in nieuw materieel en infrastructuur is er ook een belangrijk bedrag uitgetrokken voor een interne herstructurering van de NMBS. Er wordt 29,7 miljard frank opzij gelegd om de verschillende werkplaatsen te moderniseren en de informatisering binnen de NMBS verder te zetten. Dit moet leiden tot meer efficiëntie en dus een betere dienstverlening.

Voor de **Werkplaatsen Materieel** staat de modernisering van werkplaatsen en uitrusting centraal. De investeringen moeten leiden tot een situatie waarbij de onderhoudskosten van het materieel zoveel mogelijk gedrukt worden.

In de **Werkplaatsen Infrastructuur** zullen de verschillende zware werktuigen permanent vernieuwd worden om zo productief mogelijk te werken. Er worden nieuwe elektriciteitscentrales geïnstalleerd om nog efficiënter met energie om te springen.

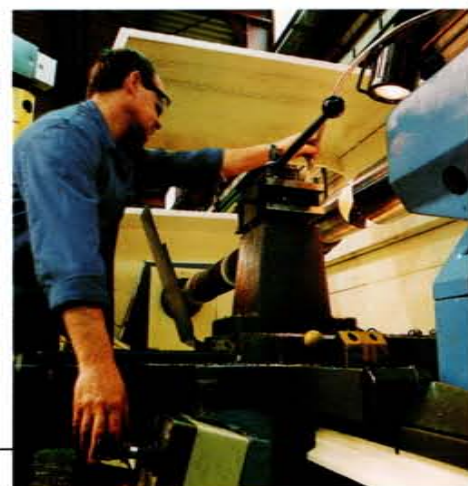


De controle en de opvolging van het treinverkeer verloopt steeds meer geïnformatiseerd in de seinposten.



Geavanceerde technologie in de werkplaats van Gentbrugge.

Ook heel wat **informaticaprojecten** worden verder gezet of zien het levenslicht. Stations krijgen biljettenautomaten. De biljettenverkoop aan de loketten wordt geïnformatiseerd. Ook het volgen en controleren van het treinverkeer is vergemakkelijkt door computers. Informaticaprojecten voor het onderhoud van de infrastructuur, andere voor onderhoudswerkzaamheden in de tractiewerkplaatsen zijn opgestart. Het telecommunicatienetwerk wordt verder uitgebreid.

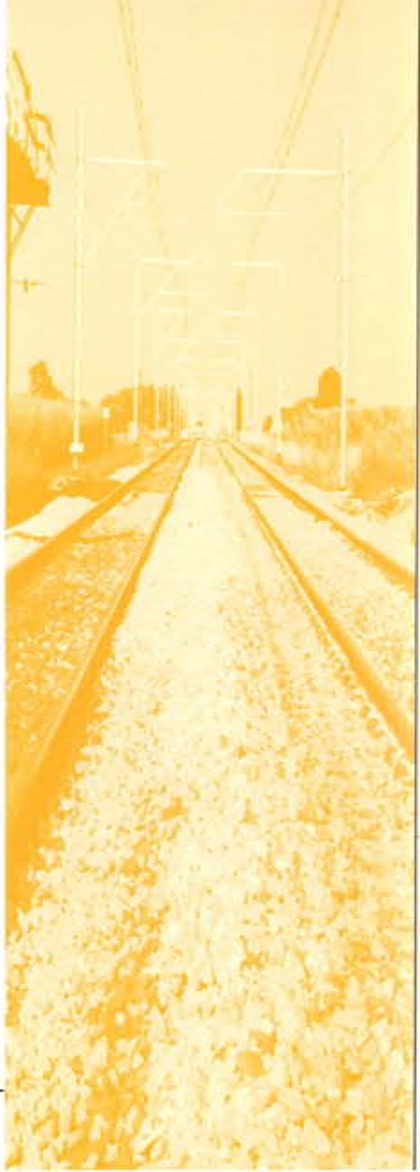




FINANCIERING

In totaal zal er tijdens de volgende tien jaren 370,3 miljard frank geïnvesteerd worden. Dit bedrag wordt door drie partijen samengebracht. Alle investeringen die ten goede komen aan het binnenlandse spoornet worden gedragen door de federale overheid. De HST-Fin betaalt de kosten voor de eigenlijke hsl. Het resterende bedrag legt de NMBS zelf op tafel.

Het merendeel van de investeringen is gereserveerd voor het binnenlandse treinverkeer, een belangrijk deel gaat naar het hst-project, een derde part komt beide ten goede. Ook om de NMBS te herstructureren en zo slagvaardiger te maken, is een deel van het budget uitgetrokken.



Wie? (in miljarden frank)

Staat:	228,177
NMBS:	62,665
HST-Fin:	79,459
Totaal:	370,301

Waarvoor? (in miljarden frank)

Binnenlands net:	118,5
Rollend materieel binnenlands verkeer:	106,1
Aanpassing gemengde baanvakken (nationaal verkeer + hst):	36,6
Infrastructuur hst:	75,2
Rollend materieel hst:	4,2
Herstructurering NMBS:	29,7
Totaal:	370,3

INVESTEREN voor

ieders welzijn

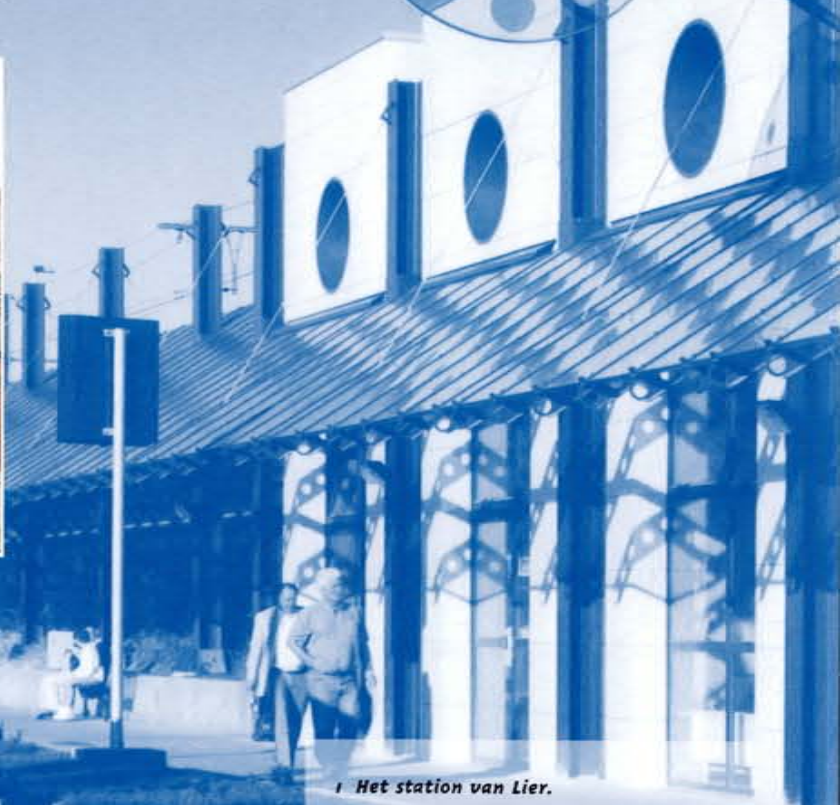
Een investering van 370 miljard over tien jaar is het absolute minimum, een broodnodige investering wil men het vervoer per trein opnieuw de plaats gunnen die het verdient. Wil men de reiziger het vervoer bieden dat hij verdient: snel, comfortabel, milieuvriendelijk en veilig. Wil men dit land het openbaar vervoer bieden, een modern denkend land waardig.

Bovendien is dit een bescheiden investeringsbedrag in vergelijking met de inspanningen die onze buurlanden veil hebben voor een openbaar vervoer op maat.

De NMBS wil met het tienjarenplan 1996 - 2005 een brug slaan naar de volgende eeuw, de hand reiken naar klant en land.



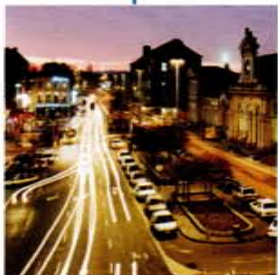
Op weg naar een betere toekomst voor de trein.



1 Het station van Lier.

2 Het glazen dak dat boven een ingang van het station Brussel-Leopoldswijk hangt (maquette).

3 Aywaille, een station volledig in harmonie met de stijl van de streek.



Wenst u meer informatie ?

Bel of schrijf naar:

Groen nummer (aan zonaal tarief):
078/15 48 04

Prijzen en dienstregeling:

inlichtingen in de stations of
tel.: (02) 555 25 55

HST/STAR 21-INFO

NMBS - Externe Betrekkingen
Frankrijkstraat 85
1060 Brussel