

VOORSTEL VOOR EEN EUROPEES HOGESNELHEIDSNET

J.-J. DUBUISSON

Mede door de uitstekende resultaten van de eerste verwezenlijkingen in die zin (TGV in Frankrijk, BVWP in de Bondsrepubliek Duitsland en Alta Velocita in Italië) begon de idee van een hogesnelheids-spoorweg de laatste jaren in economische en politieke middens meer en meer ingang te vinden en wel in zoverre dat «een Europees hogesnelheidsnet» voortaan helemaal geen utopie meer is.

Na talrijke voorgesprekken met de Europese instanties hebben de nationale spoorwegmaatschappijen van de EG samen met die van Zwitserland en Oostenrijk, gegroepeerd onder de benaming «Gemeenschap van de Europese spoorwegen», hun ontwerp voor de concrete realisatie ervan voorgelegd.

De resultaten van de technische en economische studies die hiervoor werden uitgewerkt – rekening houdend met de nieuwe perspectieven van de Europese eenheidsmarkt – bevestigen dat de ontwikkeling van hogesnelheidprojecten een belangrijke troefkaart vormt.

De Europese spoorwegen verwachten veel van deze verandering in die zin dat, wanneer voor hen een hoofdrol is weggelegd in de ontwikkeling van het verkeer, ze in grote mate hun financiële toestand zal verbeteren.

Uit de studies blijkt niet alleen dat de verschillende spoorwegen er belang bij hebben de uitbouw van een Europees hogesnelheidsnet te steunen, maar tevens vestigen ze de aandacht op de gunstige gevolgen voor de Gemeenschap als een geheel, vooral op het stuk van industriële ontwikkeling, scheppen van werkgelegenheid, veiligheid, milieu en besparing van gebruikte ruimte en energie.

Ook de invloed op de regionale ontwikkeling is veelbelovend. Doordat het de randgebieden toegankelijk maakt, draagt het Europese HS-net bij tot hun integratie in de eenheidsmarkt; de regio's met de meeste achterstand krijgen aldus de mogelijkheid die op te halen.

EUROPEES KLIMAAT GUNSTIG VOOR HOGESNELHEIDSNET

De geografische ligging van de Europese grootsteden is bijzonder gunstig voor de uitbouw van een HS-net waarbij voor verbindingen overdag de voorkeur wordt gegeven aan afstanden van 200 tot 1000 km en van 1500 tot 2500 km voor nachtelijke trajecten.

Omdat men opgescheept zat met de erfenis van een net dat hoofdzakelijk uit de 19e eeuw stamt, kon de spoorweg in tegenstelling tot andere vervoerwijzen, de vooruitgang van de transportmarkt in Europa niet benutten bij gebrek aan een aan de nieuwe technologie aangepaste infrastructuur.

Nu de verzadigingsdrempel bijna bereikt is voor zowel het weg-als het luchtverkeer, kan een HS-net een afdoend middel zijn om te voldoen aan de steeds groeiende behoefte aan mobiliteit.

DICHTBEVOLKTE STREKEN MET EEN HOOG ECONOMISCH POTENTIEEL

De totale bevolking van de twaalf landen van de Europese Gemeenschap bedraagt zowat 321 miljoen inwoners, verdeeld over een oppervlakte van 2,25 miljoen km², wat neerkomt op een gemiddelde bevolkingsdichtheid van ongeveer 140 inwoners/km².

De geschiedenis heeft er ruim toe bijgedragen dat de bevolking ongelijk is verdeeld. Zo varieert de bevolkingsdichtheid van 1 tot 7 als men Ierland met Nederland vergelijkt. Het gaat hier echter niet om een verstarde toestand: over het algemeen zijn het de zuidelijke streken die blijken geven van het grootste dynamisme inzake demografie. Vier grote centra tellen samen alleen al meer dan 30 miljoen inwoners: de agglomeratie

Rijn-Ruhr (9,8 miljoen), de Parijse agglomeratie (8,7 miljoen), de Londense agglomeratie (6,7 miljoen) en de Randstad (6 miljoen inwoners). Het zijn tevens de meest welvarende zones. Hun BNP ligt driemaal zo hoog als dat van Griekenland of Portugal. Nochtans kennen alle regio's een positieve evolutie die zich dank zij een grote Europese markt op middellange termijn nog verder zou moeten doorzetten.

De opzet van een HS-net is dus een logische stap in de context van de talrijke bestaande of nog te vormen verbindingen.

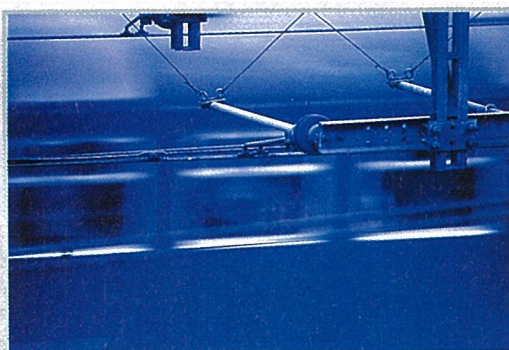
DE VOORBIJE GROEI BRACHT GEEN VOORDEEL VOOR DE SPOORWEG

Uit de analyse van de periode 1970-1985 blijkt op het stuk van het lucht- en spoorverkeer een gestage aftakeling van het marktaandeel van de spoorweg.

Terwijl in 1970 de spoorwegen en het luchtverkeer nog elk een even groot aantal passagiers voor hun rekening namen, is het 15 jaar later duidelijk dat het luchtverkeer niet alleen de volledige marktaangroei naar zich toe haalde, maar tevens heel wat spoorverkeer binnenrijfde.

Het wegverkeer van autobussen en privé-auto's is – het moet gezegd – in dezelfde periode jaarlijks met gemiddeld 3,2 % toegenomen, begunstigd door een autowegennet waarvan de lengte van 14000 naar 33000 km steeg.

Tegenover deze vooruitgang als gevolg van de technologische evolutie en de verbetering van weg- en luchtinfrastructuur, kon de spoorweg zijn klanten op het stuk van technologische vorderingen niet verwennen omdat zijn infrastructuur in de tweede helft van de twintigste eeuw niet werd aangepast. Een snel vervoer in eigen bedding zou de spoorweg moeten in staat stellen het marktaandeel dat hem toekomt terug te winnen.



J. GRANDJEAN

VERZADIGING VAN HET VERVOER : EEN BUTTENKANS VOOR DE HOGESNELHEIDSTREIN

De toename van het luchtverkeer neigt naar een werkelijke verzadiging die nu al in de piekperiodes tot uiting komt. Wat het wegverkeer betreft zijn er bepaalde zones die voortdurend (Randstad Holland) of geregeld (Rhônevallei) verzadigd zijn.

Behalve het ongenoegen bij de klant, werkt de saturatie van het luchtruim en de autowegen een verkwisting van energiebronnen in de hand die op 3 % van het BNP van de EG kan worden geraamd.

Het verder uitbouwen van een nieuwe infrastructuur voor luchthavens en autowegen om aan deze toestand het hoofd te bieden, zal allengs stoten op verplichtingen inzake milieubescherming en grondbeleid.

Bij gebrek aan nieuwe oplossingen zal Europa voor het volgende dilemma komen te staan : of het leefmilieu beschermen en de mobiliteitsgroei afremmen, of aan die laatste tegemoetkomen ten koste van een onherstelbare aantasting van het milieu.

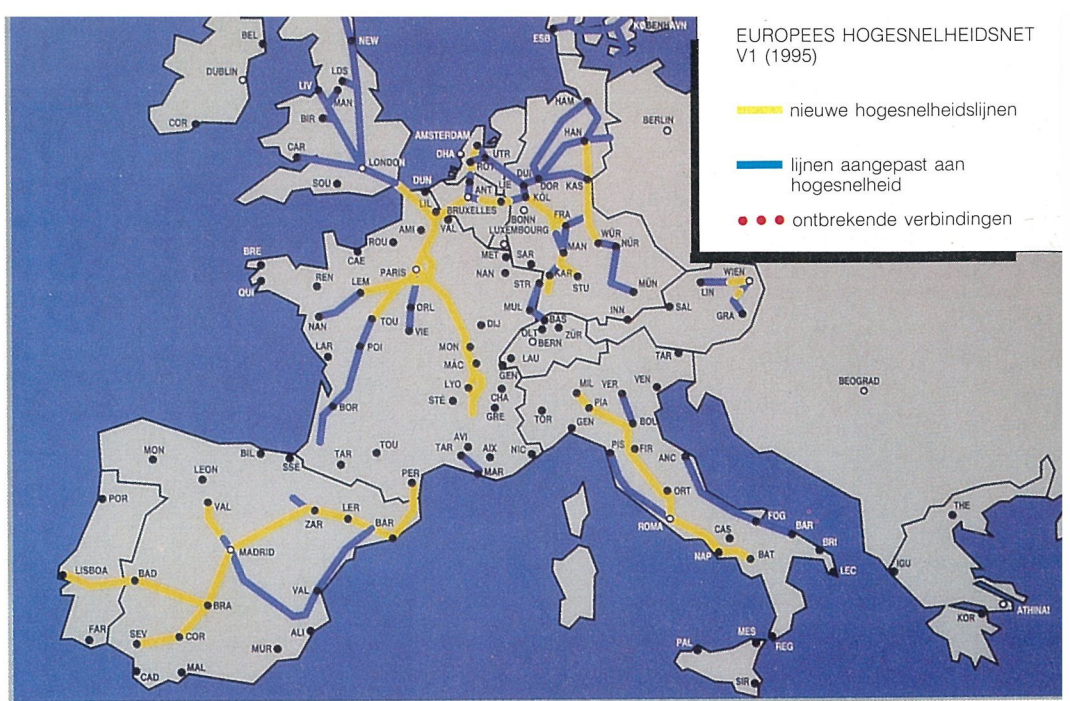
De spoorwegtechniek, die wordt gekenmerkt door bescheiden terreinbehoeften en geringe aantasting van het milieu, kan nog



E. KOPPEN

EUROPEES HOGESNELHEIDSNET
V1 (1995)

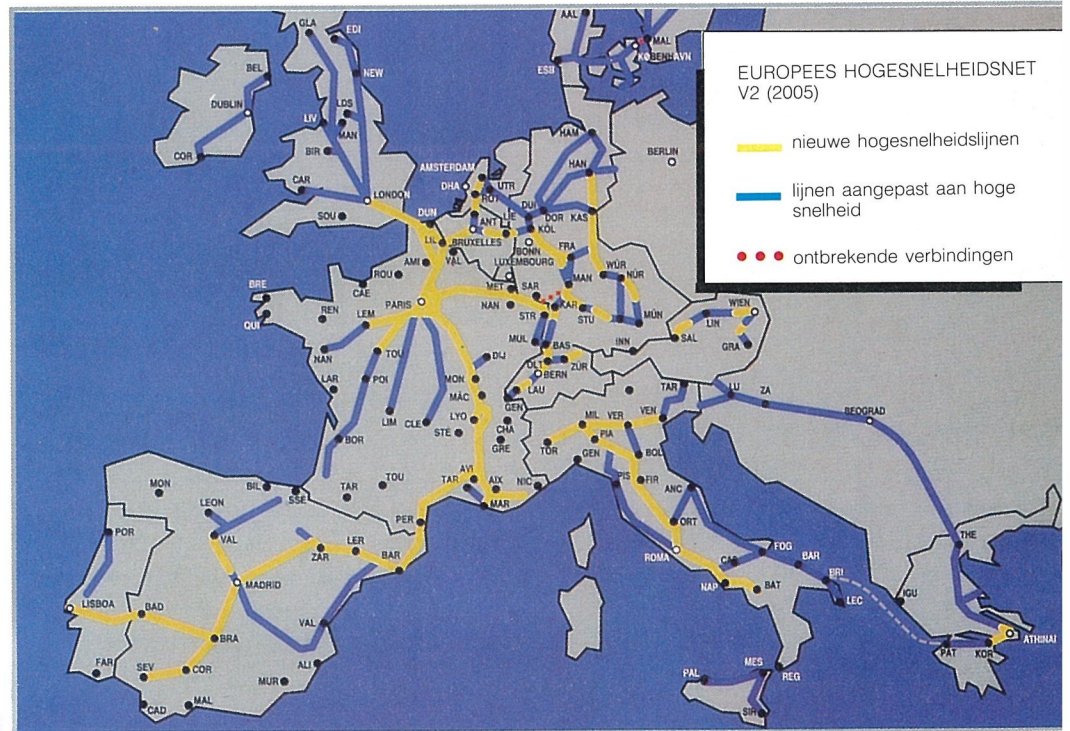
- nieuwe hogesnelheidslijnen
- lijnen aangepast aan hogesnelheid
- ontbrekende verbindingen



UIC

EUROPEES HOGESNELHEIDSNET
V2 (2005)

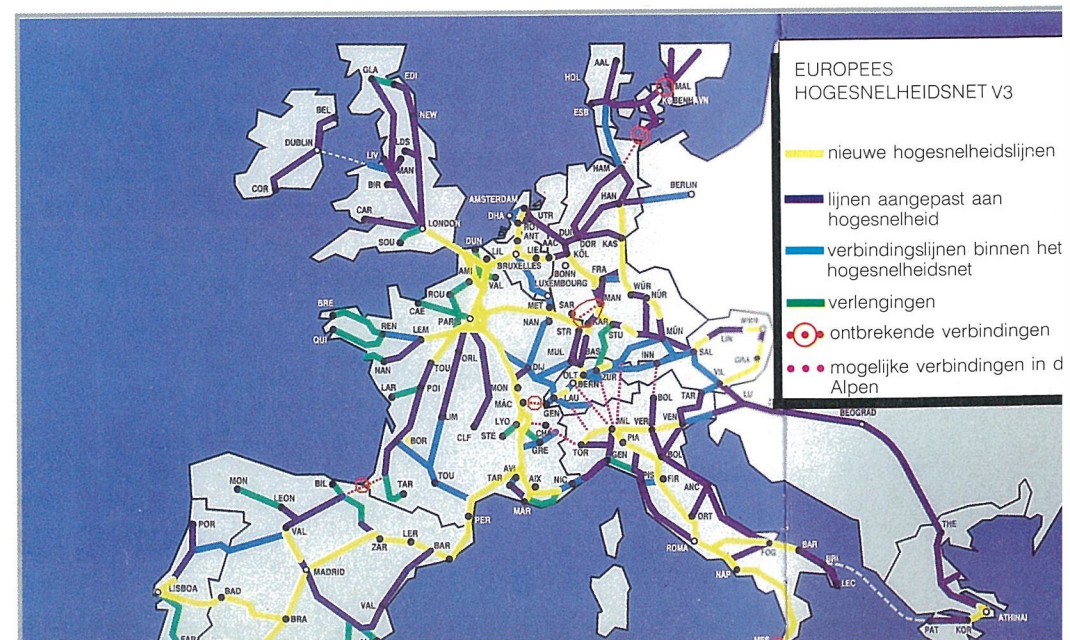
- nieuwe hogesnelheidslijnen
- lijnen aangepast aan hoge snelheid
- ontbrekende verbindingen



UIC

EUROPEES
HOGESNELHEIDSNET V3

- nieuwe hogesnelheidslijnen
- lijnen aangepast aan hogesnelheid
- verbindingenlijnen binnen het hogesnelheidsnet
- verlengingen
- ontbrekende verbindingen
- mogelijke verbindingen in d Alpen



DE GEMEENSCHAP DER EUROPESE
SPOORWEGEN TOONT «DRIE
ILLUSTRATIES» VAN EEN NET, DIE
GEMAAKT ZIJN VOLGENS
NATIONALE PLANNEN EN DIE ELK
AAN EEN VERSCHILLENDE
TIJDSPERSPECTIEF ZIJN GEBONDEN.

een derde mogelijkheid aanbrengen die stoelt op een kwaliteitsaanbod (kortere reisduur, comfort, frequentie, rechtstreekse verbindingen, betrouwbaarheid en veiligheid).

Er zijn al voortekenen van een evolutie in die zin : voor korte afstanden (b.v. Parijs-Genève) wordt niet meer in de eerste plaats het vliegtuig genomen.

PLANNING INZAKE GELEIDELIJKE ONTWIKKELING VAN EEN EUROPEES HOGESNELHEIDSNET

De gemeenschap der Europese spoorwegen toont « drie illustraties » van een net, die gemaakt zijn volgens nationale plannen of ontwerpen en die elk aan een verschillend tijdsperspectief zijn gebonden.

Ze wil dat dit ontwerp als basis dient om :

- ☐ de ideeën vast te leggen inzake de geleidelijke ontwikkeling van een Europees hogesnelheidsnet;
- ☐ te ramen welke weerslag dat net zal hebben op het vervoervolume;
- ☐ de eerste waarderungen inzake rendabiliteit te geven.

NET V1 (tekening 1)

De eerste illustratie geldt voor het jaar 1995, halfweg het volgende decennium dus. Rekening houdend met de al vastgelegde en zelfs aan de gang zijnde projecten is de voorgestelde configuratie zeer waarschijnlijk. De basistructuur van het hogesnelheidsnet is al vastgelegd bij de zes volgende spoorwegen : BR, DB, FS, RENFE, SNCF en DSB. De verwezenlijking van het traject Parijs-Brussel-Keulen-Amsterdam en van de Kanaaltunnel vormt het begin van een Noord-Europees net waarvan de NMBS en NS deel uitmaken.

NET V2 (tekening 2)

De tweede stap beoogt het jaar 2005, een tijdstip waarop het grootste deel van de nationale plannen verwezenlijkt is. Die stand van zaken geeft al een heus net weer binnen een basisgebied « Londen – Hamburg – München – Marseille – Bordeaux ». Italië is met een dergelijk net evenwel nog altijd slecht bediend wegens het ontbreken van nieuwe en scherp concurrerende aansluitingen, behalve als zou worden besloten op financieel vlak voorrang te verlenen aan de aansluitende verbindingen.

NET V3 (tekening 3)

Net V3 weerspiegelt een toekomstvisie van de Europese spoorwegen en wel zo dat het

nu de ontbrekende schakels omvat, waaronder verschillende voorstellingen van trajecten dwars doorheen de Alpen. Zoals de zaken nu staan, zou het eerder onredelijk zijn, ervan uit te gaan dat dit net binnen de eerste dertig jaar tot stand komt. Het lijkt echter niet onmogelijk – een mens mag al eens dromen – dat een sterke politieke strekking het ontwikkelingsproces kan doen versnellen, hierin gesterkt door een waardeoordeel over de opgedane ervaring. Tekening 3 geeft de huidige trajecten weer zonder dewelke het net niet als « af » kan worden beschouwd, nl. : korte lijnen om de hogesnelheidstracés met elkaar te verbinden en bijkomende lijnen om de toegang naar de perifere zones te waarborgen. Het gehele net bestrijkt 30 000 km, waarvan 19 000 km nieuwe of aangepaste lijnen, aangevuld met 11 000 km verbindingssporen of verlengssporen.

EEN VERVOERSYSTEEM DAT DE GEMEENSCHAP TEN GOEDE KOMT

Een Europees snelspoornet zou niet alleen voor de spoorwegen economisch en financieel rendabel kunnen zijn; het nut en de noodzaak ervan blijken immers ook uit de sociaal-economische voordelen voor de hele Gemeenschap.

Tenslotte vormt de uitbouw van een dergelijk net vooral een bijzondere stimulans voor mobiliteit en federalisering binnen Europa, daar het allicht in aanzienlijke mate de economische, sociale en culturele integratie zou bevorderen en de solidariteit en de interne samenhang zou versterken.

BELANGRIJKE VOORDELEN VOOR DE GEMEENSCHAP

Dit project zal ongetwijfeld vooral de reizigers ten goede komen. Niet alleen is er het aspect van de grote tijdswinst, bovendien is de kans op een ongeval voor een treinreiziger 125 keer kleiner dan voor weggebruikers. Elk jaar worden op de Europese wegen zo'n 54 000 mensen gedood. Doordat de ongelukken wijdverspreid voorkomen, is het publiek zich niet onmiddellijk van het risico bewust, maar volgens overeenstemmende schattingen in de meeste landen, bedraagt het daaruit voortvloeiende verlies op sociaal-economisch vlak 2,5 % van het nationale BNP. Meer algemeen kan men stellen dat treinvervoer schadelijke gevolgen voor het milieu in aanzienlijke mate beperkt, zonder dat het vervoeraanbod evenwel wordt verkleind. We hoeven hier niet nog verder uit te weiden over de milieuvervuiling (luchtverontreiniging) door uitlaatgassen;

Een Europees snelspoornet zou niet alleen voor de spoorwegen economisch en financieel rendabel kunnen zijn, het nut en de noodzaak ervan blijken immers ook uit de sociaal-economische voordelen voor de gehele Gemeenschap.

veeleer moeten we wijzen op het feit dat voor de aanleg van spoorwegen veel minder grond in beslag wordt genomen en dat die aanleg op plaatsen kan gebeuren waar het milieu het minst belast wordt.

Wat energieverbruik betreft, scoren de hogesnelheidstreinen bijzonder goed : in petroleumequivalent uitgedrukt, verbruiken ze bij een snelheid van 300 km/u. namelijk maar 1 liter per 100 km per zitplaats. De ontwikkeling van hogesnelheidssystemen zal een gunstige invloed hebben op de industrie (openbare werken, toeleveringsbedrijven en constructie van spoorwegmaterieel) en dus ook op de werkgelegenheid binnen de Gemeenschap. De invloed is niet alleen merkbaar in de sectoren die bij de investeringen voor de aanleg van autowegen betrokken zijn, zodat nagenoeg alle takken van de economische bedrijvigheid er baat zullen bij vinden.

DE EUROPESE EENMAKING WORDT VERSNELD

Met het oog op de Europese eenheidsmarkt van 1993, heeft men het steeds vaker over een Europa dat bestaat uit transnationale regio's of « Eurozones »; de uitbouw van een hogesnelheidsnet zou in aanzienlijke mate bijdragen tot de verwezenlijking van een dergelijk Europa.

Het uitgestrekte gebied in het centrum van de driehoek Parijs – Londen – Rotterdam, langs beide kanten van de Frans-Belgische grens (Le Nord-Pas de Calais, Henegouwen, het Kortrijkse) is nu al het voorwerp van

studies (*) met het oog op een economische, commerciële, industriële en culturele integratie, op basis van het bestaande synergisme tussen Doornik-Moeskroen en Lille-Tourcoing.

De plaatselijke bevolking is ervan overtuigd dat er heel wat nieuwe mogelijkheden zouden ontstaan wanneer hun streek zou uitgroeien tot een dicht netwerk van de TGV-Nord, de Kanaaltunnel en de bestaande autowegen.

De beslissing van de Franse overheid om de lijn Lille-Doornik te elektrificeren om het goederenvervoer vanuit Groot-Brittannië te bevorderen, is een bewijs te meer dat men een gunstig klimaat in de hand wil werken. Aan weerszijden van de grens wordt merkbaar dat er een fundamentele keuze is gemaakt : de mogelijkheden van het nieuwe Europa van het verkeer moeten in die grensoverschrijdende zone maximaal worden benut; industriebeheersers die met dezelfde economische reconversie worden geconfronteerd, moeten uit hun isolement treden. □

Kaart 4 geeft een idee van de « reisduur » tussen de 3 voornaamste knooppunten van het Europese net van de toekomst (eindfase). De huidige reistijden worden tussen haakjes vermeld.

(*) Belgisch grondgebied, tussentijds verslag, opgesteld door RIDER (Recherche interdisciplinaire en développement régionale). Frans grondgebied, ontwerpstudie door DATAR (Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale) toevertrouwd aan een studie bureau.

Dit artikel werd geredigeerd aan de hand van een brochure van de UIC, gepubliceerd in januari '89.

J. VERMASSEN

BRUSSEL – PARIJS	1u.20	(2u.26)
BRUSSEL – LONDEN	2u.	(4u.59)
BRUSSEL – KEULEN	1u.40	(2u.13)
BRUSSEL – AMSTERDAM	1u.30	(2u.41)
BRUSSEL – FRANKFURT	2u.40	(5u.28)
PARIJS – MADRID	7u.45	(20u.35)
PARIJS – BARCELONA	4u.45	(13u.05)
PARIJS – LONDEN	2u.10	(5u.12)
PARIJS – MARSEILLE	3u.	(4u.45)
PARIJS – MILAAN	5u.20	(7u.30)
PARIJS – MUNCHEN	4u.50	(9u.09)
PARIJS – FRANKFURT	3u.	(6u.15)
KEULEN – HAMBURG	3u.30	(3u.56)
KEULEN – AMSTERDAM	2u.05	(3u.04)
KEULEN – BASEL	2u.55	(4u.30)
KEULEN – FRANKFURT	1u.	(2u.13)
KEULEN – MUNCHEN	3u.30	(6u.28)