

HET DOSSIER

SST

Waarschijnlijk heeft geen enkel NMBS-dossier ooit zoveel krantenkoppen gehaald als het supersnelle-trein-dossier. Opgezwepen door emoties, door subjectieve benaderingen en dikwijls ook door gebrek aan informatie, werden aan het dossier bovendien de meest



onwaarschijnlijke en
dikwijls onjuiste
commentaren besteed.

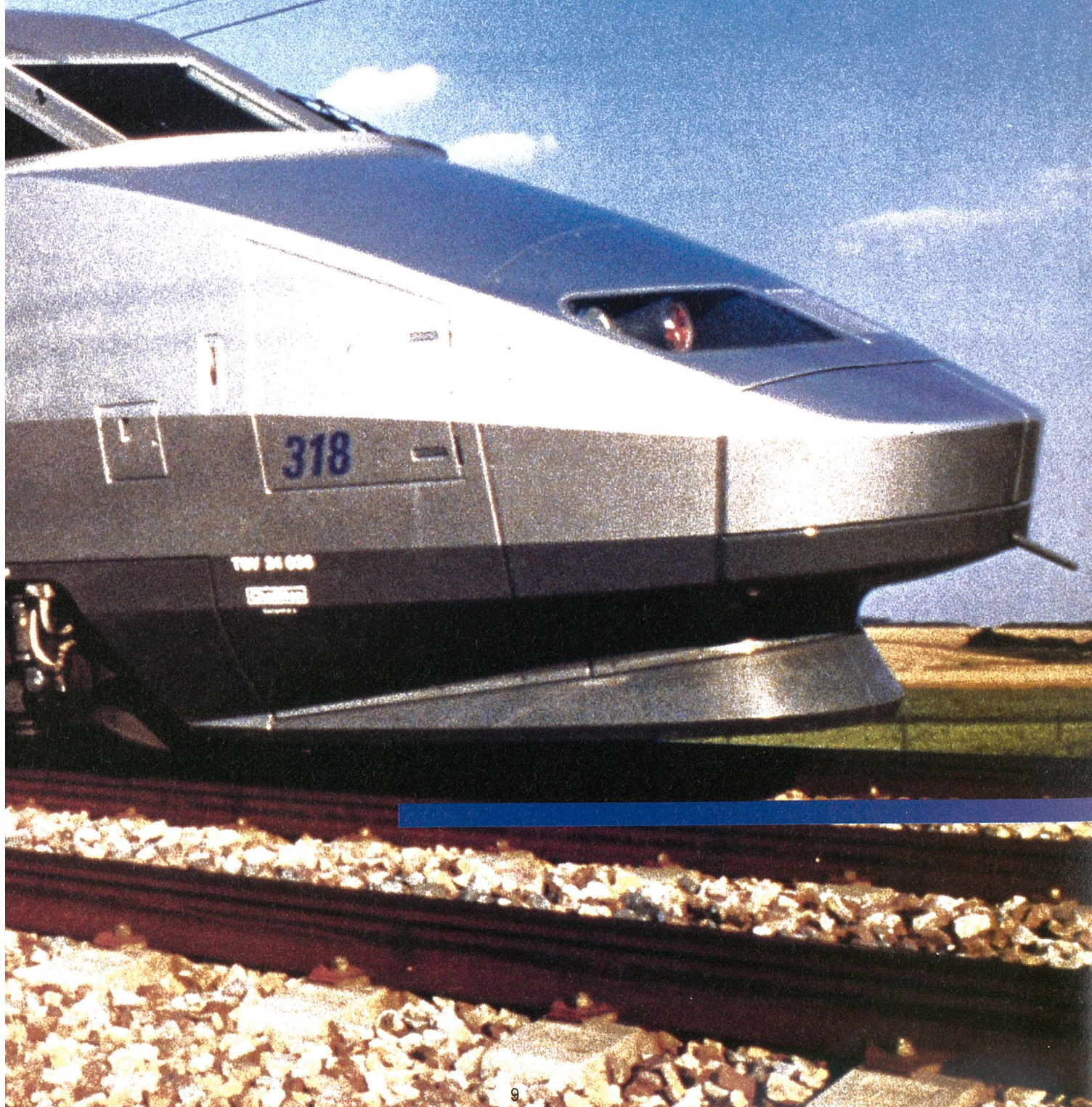
Wij zullen enkele
interessante aspecten van
dit uitgebreid dossier belichten
en in hun juiste
context plaatsen.



ir. R. SOENEN

Directeur van het departement
Materieel van de NMBS.
ir. R. Soenen is eveneens belast
met de leiding van een
internationale multidisciplinaire
werkgroep die naargelang het
geval instaat voor de
coördinatie of realisatie van de
verschillende studies of acties
als gevolg van de evolutie van
het SST-dossier voor wat de
NMBS betreft.

In deze hoedanigheid, geeft hij
ons hier een eerste beknopte
informatie betreffende dit
belangrijk project.



HOE HET SPROOKJE BEGON...

Iedereen weet ondertussen wel dat de bakermat van de hoge snelheidstreinen in Europa bij de SNCF ligt. Weinigen beseffen echter dat deze realisatie noch eenvoudig, noch vanzelfsprekend was.

Vooreerst hebben talrijke proeven, ondernomen sedert de jaren '60, moeten bewijzen dat hoge commerciële snelheden tot 300 km/u. met het klassieke spoor-wielsysteem geen onoverkomelijke technische moeilijkheden stelden en een voldoende grote veiligheidsmarge boden, mits een geschikte keuze van rollend materieel en infrastructuur.

De huidige stand van techniek en ervaring laat toe, tegen het jaar 2005, snelheden tot 350 km/u. te ontwikkelen.

Op basis van deze experimentele resultaten moest de SNCF dan nog 2 zeer belangrijke beslissingen nemen, namelijk

- het sein op groen zetten voor de verdere ontwikkeling van een hoge snelheidstrein waarbij de zone waarin het spoor concurrentieel werd bijna verdrievoudigde (tot afstanden van 600 à 1 000 km);
- om de bestaande lijn Parijs-Lyon, die aan verzadiging toe was, te ontdebellen door een volledig nieuwe hoge snelheidslijn, uitsluitend voorbehouden voor reizigersverkeer. Hierdoor werd de kwaliteit van het spoor gewaarborgd met minimale onderhoudskosten.

Voor deze laatste optie bestaat nog steeds een controverse tussen de SNCF-keuze (aslast beperkt tot 17 ton per as en alleen reizigersverkeer) en de DB-keuze (19 ton per as en gemengd verkeer reizigers en gespecialiseerd goederenverkeer).

Voldoende ervaring bij de DB ontbreekt nog om hieromtrent definitief uitsluitsel te geven.

Ondertussen weten we dat deze eerste hoge snelheidslijn in Europa « Parijs-Lyon » (in dienst sedert 1981) een kasnummer werd dat

Ondertussen weten we dat de eerste hoge snelheidslijn in Europa « Parijs-Lyon », in dienst sedert 1981, een kasnummer werd dat alle hooggespannen verwachtingen ruimschoots overtrof.

alle hooggespannen verwachtingen ruimschoots overtrof.

- thans meer dan 18 miljoen reizigers per jaar (op piekdagen tot 90 000 reizigers)
- op piekdagen tot 3 000 km per TGV-stel
- aantal reizigers per spoor tussen Parijs-Lyon verhoogd met een factor 2,4
- investeringen in infrastructuur en materieel op minder dan 10 jaar afgeschreven.

Achteraf breidde dit net zich vanaf Lyon uit tot het ganse zuid-oosten van Frankrijk. De indienstname van de TGV-Atlantique (september '89) is de logische voortzetting van deze successtory in Frankrijk. Voor de toekomst staan de TGV-Nord (Parijs-Rijsel 1993), de TGV-Est (Parijs-Straatsburg-Zuid-Duitsland 1996) en de Interconnexion (1994) die alle SST-lijnen in een grote bocht rond Parijs met elkaar verbindt op het SNCF-programma.

HOE HET SPROOKJE EUROPEES WERD...

Ondertussen zat ook de rest van Europa niet stil. De Ministers van Verkeer van Duitsland, Frankrijk en België gaven reeds op 18 juli 1983 opdracht aan een drieledige werkgroep



NMBS

A

C

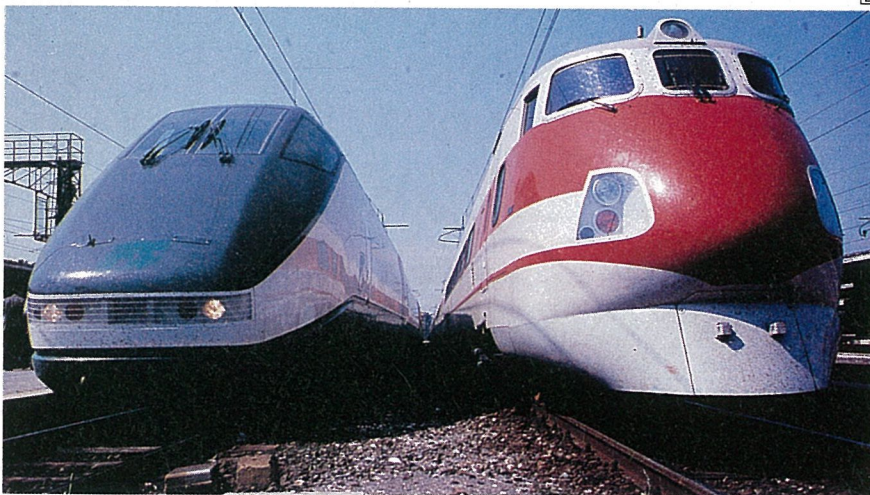


NMBS

A DE DUITSE ICE EN TGV-ATLANTIQUE TE LUIK-GUILLEMINS

B DE PENDOLINO EN DE ETR 600, DE TOEKOMSTIGE ITALIAANSE TGV

C DE TGV-ATLANTIQUE IN DE WERKPLAATS TE CHATILLON (PARIJS)



F.S

B

om een hoge snelheidsverbinding Parijs-Brussel-Keulen te bestuderen. In 1984 sloot Nederland zich bij de verdere studies aan voor een verbinding Brussel-Amsterdam en sedert 1985 werd ook het kanaaltunnelverkeer, met verbindingen tot Londen, in aanmerking genomen. De beslissing voor de bouw van de Kanaaltunnel deed het oorspronkelijk project inderdaad definitief uitgroeien tot een draaischijf van een Europees hoge snelheidsspoornet.

In een aantal opeenvolgende studies werden alle aspecten van het probleem (economische haalbaarheid, juridische implicaties, financiering) grondig onderzocht. Men wenste geen gewaagde beslissingen te nemen noch over één nacht ijs te gaan. De hoge snelheidsgedachte breidde zich ondertussen verder uit als een olievlek. Zowel de Europese Commissie (1986) als het Europees Parlement (1987) drukten immers ondertussen de wens uit een Europees hoge snelheidsnet uit te bouwen.

Een groepering van 12 Europese spoorwegnetten uit de EG, uitgebreid met Oostenrijk en Zwitserland, hebben hierop ingespeeld en stelden begin 1989 aan de Europese Commissie een gedurfd plan voor met betrekking tot een uitgebreid Europees hoge snelheidsnet met belangrijke Noord-Zuid en Oost-West assen dat in een perspectief van het jaar 2015 in verschillende stappen zal gerealiseerd worden.

Een gigantisch plan dat voorziet in 9 100 km nieuwe hoge snelheidslijnen, 9 900 km aangepaste lijnen voor hogere snelheden (hoger dan 200 km/u.), 6 500 km verbindinglijnen en 4 500 km verlengde lijnen.

Dit alles voor een totale investering van 90 miljard ecu (1985) waarvan reeds voor 15 miljard principieel beslist of in uitvoering. Ogenscheinlijk een enorm bedrag betekent dit toch slechts 10 ecu per inwoner per jaar tot 2010 of 5 pakjes sigaretten per jaar.

Dat dit Europees plan duidelijk wind in de zeilen heeft, bewijzen de recente, zich snel opvolgende, beslissingen in diverse landen voor de korte en middellange termijn :

- het Italiaanse « Alta Velocita »-net;
 - het Spaanse transportplan, met de historische beslissing de spoorbreedte voor de snelle lijnen op UIC-standaard te brengen, en met verlenging naar Portugal;
 - het Deense project met overbrugging van o.a. de Grote Belt;
 - het Griekse en Portugese project;
 - het Zwitserse « Rail 2000 », het Oostenrijkse « Neue Bahn »;
 - de nieuwe doorritten door de Alpen tussen het Noorden van Europa en Italië.
- Aldus heeft zich in Europa een werkelijke dynamiek van de hoge snelheid ontwikkeld.

HOE WIJ BELGEN ER BIJ BETROKKEN ZIJN...

Zoals reeds vermeld was België sedert 1983 bij de internationale studies betrokken.

Zowel door zijn geografische ligging op een kruispunt van belangrijke verkeersassen in Europa, als door zijn internationale roeping als EEG - hoofdkwartier en als vestingplaats van vele internationale firma's is België niet weg te denken noch uit het verkeer met Engeland via de Kanaaltunnel

(Transmancheproject) noch uit het continentale project dat een verbinding moet verzekeren tussen Parijs-Brussel-Amsterdam-Keulen en Frankfurt

(PBKF/A-project genoemd).

In de regeringsverklaring van 1988 waren een aantal belangrijke elementen opgenomen in verband met het SST-dossier, waaraan men zich dan ook in de verdere internationale onderhandelingen heeft gehouden.

We vermelden :

de SST moet één geheel vormen, dat geïntegreerd in het Europees net, de Franse en de Duitse grens verbindt via een halte te Brussel en te Luik, en de Franse en Nederlandse grens via een halte te Brussel en te Antwerpen;

de regering zal in overleg met de gewesten voorafgaandelijk een milieu-effectenrapport (MER) opstellen;

de SST moet optimaal verbonden worden met het binnenlandse net en bijdragen tot de verbetering ervan; dit houdt de modernisering en de elektrificatie van verschillende bestaande lijnen in;

de eigenlijke SST, inclusief zijn ecologische meerkost, zal gefinancierd worden op basis van zijn rendabiliteit, zonder weerslag op de rijksbegroting;

de Gewestexecutieven zullen betrokken worden bij het concept en de realisering van het project;

de SST zal deels op eigen bedding worden uitgebouwd met een capaciteit van 300 km/u. en deels op de bestaande bedding, waarvoor de capaciteit dient aangepast te worden teneinde een zo hoog mogelijke snelheid te bereiken. Voor de gedeelten op de bestaande bedding die zowel dienstig zijn voor de SST als voor het binnenlandse net, zal de investeringskost verdeeld worden tussen het eigenlijke SST-project en het binnenlandse net gefinancierd via de Rijksbegroting, volgens een te bepalen verdeelsleutel.

De Regering zal na akkoord met het bevoegde gewest bepalen waar een eigen bedding zal worden aangelegd en waar de bestaande bedding zal worden gevolgd. Op basis van deze Regeringsverklaring kon het principe van de aanleg van het hoge

Een gigantisch plan voorziet 9 100 km nieuwe hoge snelheidslijnen, 9 900 km aangepaste lijnen voor hogere snelheid, 6 500 km verbindinglijnen en 4 500 verlengde lijnen.

Men wenste geen gewaagde beslissingen te nemen, noch over één nacht ijs te gaan. De hoge snelheidsgedachte breidde zich ondertussen verder uit als een olievlek.

De AEA voorziet dat de helft van de 46 voornaamste Europese luchthavens vanaf 1995 zal verzadigd zijn.

snelheidsnet op de Ministerconferentie van Frankfurt in oktober '88 goedgekeurd worden. De Spoorwegen kregen wel de opdracht te bewijzen dat het project financieel haalbaar was.

Dit laatste was voor België en Nederland niet evident. De tak van de Franse grens tot Brussel stelde geen enkel probleem en kan door eigen opbrengsten gefinancierd worden.

Die ten Noorden en ten Oosten van Brussel echter (naar Nederland en Duitsland) waren het niet en in de onderhandelingen met de andere netten (SNCF en DB) moest een beroep gedaan worden op hun solidariteit (onder verschillende vorm) om onze inkomsten te verhogen.

Ook het oorspronkelijk plan om overal nieuwe lijnen aan te leggen geschikt voor 300 km/u. bleek financieel niet haalbaar. Het project moest geoptimaliseerd worden d.w.z. bepaalde gedeelten van het traject moesten met lagere investeringskosten, voor lagere snelheden uitgerust worden. Bij deze keuze werd uiteraard rekening gehouden met de zones die het delicaatst waren op gebied van milieu-effecten. Ondanks het feit dat de staat het gedeelte van de investeringen financiert dat ten goede komt aan het binnenlands verkeer, bleef uiteindelijk nog een financiële hulp nodig vanwege de EEG.

Gezien het enorm belang van dit project voor de mobiliteit in Europa en de milieu-vriendelijkheid van het spoor t.o.v. de andere vervoersmodi, stelde deze EEG-tussenkomst geen onoverkomelijke problemen. Door dit geheel van middelen kon de financiële haalbaarheid van het SST-project in België bereikt worden.

WELKE ZIJN DE TROEVEN VAN EEN EUROPEES HOGE SNELHEIDSNET?

We kunnen dagelijks vaststellen dat het huidige lucht- en wegverkeer steeds meer verzadigd geraakt. De verwachte groeipercentages van de mobiliteit met het openstellen van grenzen en markten in Europa, zullen deze situatie niet verbeteren. Een internationaal verslag becijfert het tijdverlies en de energieverstoppingen die uit de verkeersopstoppingen op de weg voortvloeien in de landen van de EG op 90 à 110 miljard ecu voor het jaar 1986 (\pm 4 300 miljard).

De AEA (Vereniging van Europese Luchtvaartmaatschappijen) voorziet dat de helft van de 46 voornaamste Europese luchthavens vanaf 1995 zal verzadigd zijn. Lufthansa raamt de kostprijs van de 5 000 bijkomende vliegtuigen die in 1987 werden uitgevoerd wegens overbelasting van het luchtruim op 5 miljoen DM. Het perfectioneren van de technische

navigatie- en communicatiemiddelen van de vliegtuigen, noch hun steeds groter wordende capaciteit kunnen geen definitieve oplossingen brengen voor het luchtverkeer. Bovendien zullen de aanleg van nieuwe auto- en luchtvaartstructuren (om het hoofd te bieden aan de verkeersgroei) steeds meer stuiten op de eisen inzake milieubescherming en bodemgebruik.

De spoortechniek gekenmerkt door haar beperkte behoefte aan ruimte en grote milieuvriendelijkheid kan in die omstandigheden, dankzij het aanbod van competitieve kwaliteit van hoge snelheidstreinen (rittijden, comfort, frequentie, rechtstreekse bedieningen, betrouwbaarheid en veiligheid) een meer dan valabele derde optie bieden. Volgende cijfers, resultaat van meerdere studies, spreken voor zichzelf.

Een klassieke spoorlijn op dubbelspoor biedt een gemiddelde vervoerscapaciteit die minstens gelijk is aan die van een autosnelweg met 2x3 rijstroken, maar vereist daartegenover 3 maal minder ruimte.

8 000 km nieuwe lijn nemen 2 à 3 maal minder ruimte in dan het geheel van de bestaande commerciële luchthavens in Europa.

Drukt men de milieuverontreiniging uit in vergelijkbare eenheden (koolmonoxide-equivalent) dan blijkt het personenverkeer op de weg 8,3 maal meer vervuilend dan het spoor.

Het goederenverkeer op de weg is zelfs 30 maal meer bevuilend dan via het spoor.

De Universiteit van Delft komt tot de bevinding dat het autoverkeer in Nederland de samenleving 4,2 tot 6,2 miljard gulden kost.

Een SST produceert een lager geluidsniveau dan een trein met Corailrijtuigen aan 160 km/u.

Binnen de Europese Gemeenschap met Zwitserland en Oostenrijk, is de kans voor ongevallen op de weg 125 maal groter dan bij het spoorverkeer. Jaarlijks vallen er op de weg 54 000 doden en 1,7 miljoen gekwetsten.

Het specifieke energieverbruik ligt bij het personenverkeer op de weg 3,5 maal hoger dan bij het spoor. Voor het goederenverkeer ligt dit verbruik zelfs 8,7 maal hoger!

De SNCF constateerde dat de TGV-Atlantique met zijn 300 km/u. slechts 1 liter per 100 km per aangeboden zitplaats verbruikt!

We kunnen besluiten dat, rekening houdend met de huidige perspectieven inzake stijging van de mobiliteit, en politiek die tot doel heeft de prestaties van de spoorwegen en zijn marktaandelen te verhogen, alleen maar positief kan worden beschouwd ten opzichte van onze natuurlijke en menselijke omgeving. In een volgende bijdrage zullen wij verder ingaan op de materieel- en tracékeuze.