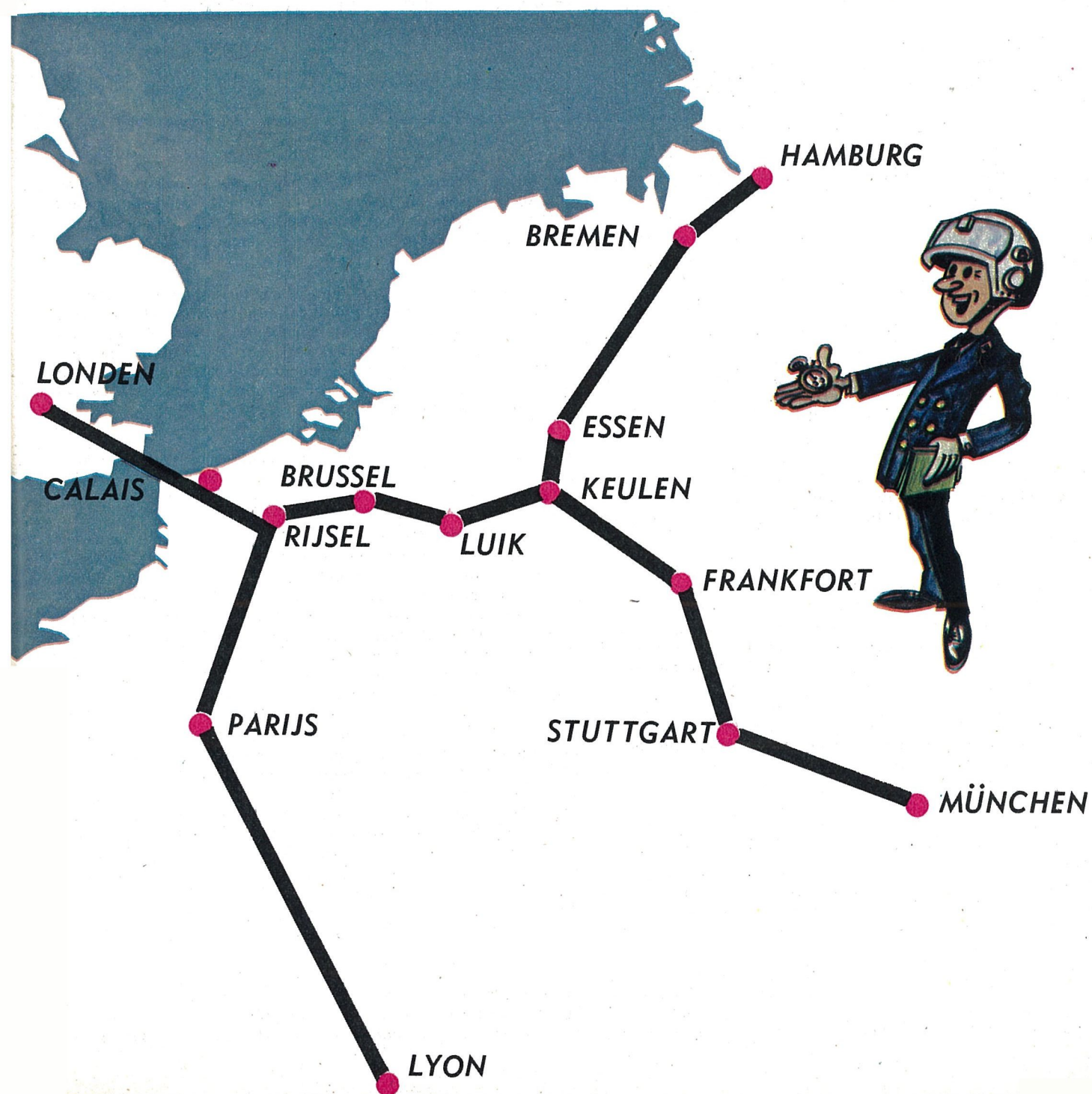


SPOORVERBINDINGEN MET ZEER GROTE SNELHEID

Het noordwesten van Europa, omvat een aantal belangrijke agglomeraties zoals Parijs, Londen, Brussel, de Rijnsteden, de Hollandse Randstad. Die agglomeraties liggen tussen 200 en 800 km van elkaar verwijderd en hun bevolkingsaantal loopt vaak in de miljoenen. Zetel van talloze industrieën, gelegen in de bevoorrechte delta Schelde-Maas-Rijn, begiftigd met havens die op wereldniveau tot de belangrijkste behoren, is dit gebied onbetwistbaar geroepen om zich nog verder te ontwikkelen.

Anderzijds zijn de bevolkingsaangroei, de verhoogde levensstandaard en de daarmee gepaard gaande ontwikkeling van de vrijetijd en het toerisme, alsmede van de internationale economische en industriële activiteiten van aard om binnen het betrokken gebied zelf nieuwe transportbehoeften te scheppen.





SPOORVERBINDINGEN MET ZEER GROTE SNELHEID

Cliché Office national suisse du Tourisme



België, de traditionele draaischijf van het Westerse verkeer, bekleedt een uitgelezen plaats te midden van dat gebied.

Het baart dan ook geen verwondering dat ons land belangstelt in dergelijke belangrijke projecten als het graven van de tunnel onder het Kanaal en de verbindingen met zeer grote snelheid (TGV : een afkorting van Franstalige oorsprong die ook in het Nederlands mondgemeen geworden is).

Die twee problemen zijn overigens complementair geworden van 't ogenblik dat het mogelijk gebleken is, « zonder wijziging van de lading », Londen te verbinden met Parijs, Lyon en Marseille, en met de Noord-Zuidverkeersweg (Hamburg, Keulen - München) via Brussel.

De NMBS heeft het project van de Internationale Spoorweg Unie verdedigd om een TGV-net van ongeveer 5 000 km aan te leggen, waarvan de helft vanaf 1985 operationeel zou moeten zijn.

Er dient te worden opgemerkt dat de spoorverbinding door de tunnel onder het Kanaal (die, laten we eraan herinneren, twee kokers zal omvatten : een voor elke rijrichting, waarbij nog een « dienst »-koker komt) in geen geval mag worden beschouwd als een bijkomende verkeersader die de huidige verbindingen over zee en door de lucht komt versterken. De eerste onderzoeken uitgevoerd door de voornaamste betrokken netten, verwachten dat, grosso modo, 30 % van de luchtvaartcliënteel en 70 % van de scheepvaartcliënteel van die vervoermiddelen zullen afzien ten voordele van het spoor. Per tunnelspoor zou er om de 2 minuten 30 seconden een trein moeten rijden, inbegrepen de pendeltreinen die de wegvoertuigen van de ene kant van het Kanaal naar de andere vervoeren.

Vanzelfsprekend kan er niet aan gedacht worden heel het bijkomende verkeer op de traditionele verkeersaders in te schakelen, te meer daar de snelheden veel hoger zullen liggen. Een nieuwe infrastructuur is dus hoogst onontbeerlijk.

Trouwens, reeds vóór het graven van de tunnel onder het Kanaal beslist was, stonden de opzoeken tot « commercialisering » van de hogere snelheden op de agenda van verschillende spoorwegnetten : de Italianen hadden een rechtstreekse

verbinding Florence - Rome gepland met een snelheid van 230 km/u., waarvan de uitvoering aan de gang is ; sedert enkele tijd rijden Franse en ook Duitse treinen dagelijks, op bepaalde baanvakken, meer dan 200 km/u.

Wein, de verhoging van de huidige snelheden wordt ten eerste beperkt door de infrastructuur (daterend van de XIX^e eeuw)... Het bleek dus praktischer en economischer een nieuwe vorm te geven aan een Europees net voor zeer grote snelheid (5 000 km lijnen, zoals reeds hoger vermeld) dat zal worden bediend door materieel dat speciaal opgevat is om snelheden van 260 tot 300 km/u. te halen.

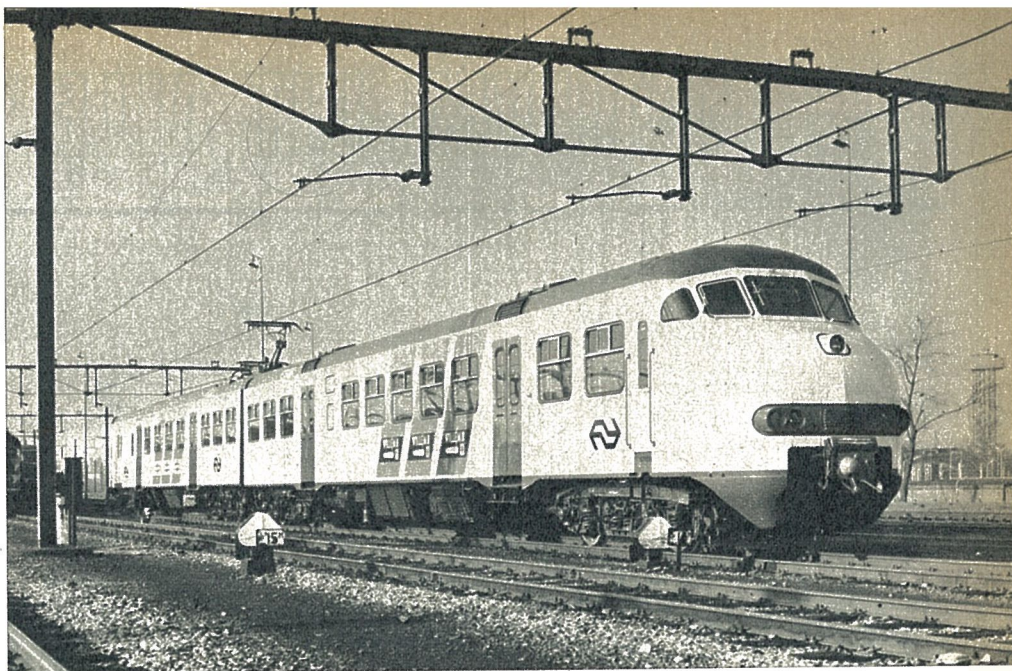
Zeere grote snelheden zijn onverenigbaar met kort op elkaar volgende stopplaatsen, vermits men al 10 km nodig heeft om de geciteerde snelheden te bereiken.

De taak van het TGV-net zal dan ook bestaan in het bedienen van grote steden zoals Londen, Parijs, Brussel, enz., welke op grote afstanden van elkaar gelegen zijn. Er zal dus in België slechts een stopstation zijn : te Brussel, het belangrijke vertakingspunt van de verkeersstromen uit Nederland, Frankrijk, Duitsland, Groot-Brittannië. Dienvolgens zal heel het land, dank zij de harmonieuze ontwikkeling van het nationale net, profiteren van de commerciële voordelen die het verkeer met hoge snelheid met zich brengt.

De internationale taak van de TGV-lijn zal dus ook in nationaal opzicht een verlengstuk krijgen : langs de genoemde verbinding worden er « spoorverkeerswisselaars » gebouwd dank zij welke de treinen van de TGV-exploitatie naar het traditionele net zullen kunnen overschakelen. Aldus zullen intercity-treinen kunnen worden ingeschakeld tussen die van het TGV-type, zodat de cliënteel van het binnenverkeer minder lange trajecten krijgt, de aangrenzende lijnen ontlast worden en het plaatselijk verkeer vlotter verloopt.

★ ★
★

Telkens als ze gemoderniseerd of verbeterd worden, zien de spoorverbindingen hun cliënteel aangroeien. Elke nieuwe elektrificatie van een belangrijke lijn (zie Namen - Luik) brengt een



Cliché N S

supplementaire cliënteel aan. Die cliënteel zal ongetwijfeld nog stijgen wanneer de ring rond Luik geëlektrificeerd zal zijn en de reizigers tot in het hart van de stad zullen kunnen doordringen.

Want in feite is zulks een van de fundamentele voordelen van de trein die hij alleen bieden kan : snel de cliënteel tot in het centrum van een grote stad brengen. Dat is nu eens een probleem dat de auto nog niet zo vlug zal oplossen. Natuurlijk kun je op een autosnelweg kilometers verslinden, zoals de specialisten terzake dat zo plastisch uitdrukken, maar eenmaal als je een grote stad nadert en je verplicht bent de traditionele verkeersaders te nemen, heb je veel kans een aanzienlijk deel te verliezen van de tijd die je voordien had gewonnen.

Met de TGV zal de rijtijd tussen Brussel en Parijs beperkt worden tot 1.30 u., tussen Brussel en Londen tot ongeveer 2.30 u. Prospectieve onderzoeken laten vermoeden dat zulks een nooit geziene verhoging van de cliënteel met zich brengen zal (men spreekt van 75 % !).

Maar wat zou er van de rijtijden terechtkomen indien de TGV-treinen de huidige, al te slecht « lopende » infrastructuur dienden te gebruiken ? Of erger nog, indien ze, om redenen die de volgende generaties onbegrijpelijk zouden vinden, niet tot het centrum van grote steden zouden doordringen zoals bijv. Brussel, een stad die in administratief en economisch opzicht uiterst actief is, die bovendien een bestendige aantrekkingskracht uitoefent en waar de tertiaire sector beslist nog niet tot volle ontwikkeling is gekomen.

Het doordringen tot in het hart zelf van Brussel — zetel van talloze internationale instellingen — is een van de factoren van welslagen van het TGV-verkeer.

Het technisch probleem

De zeer grote snelheden per spoor die schommelen tussen 200 en 300 km/u., zouden, behalve op enkele baanvakken, niet kunnen worden toegepast op het traditionele net. Onze bogen met te korte straal zouden daartegen niet bestand zijn.

Er mag niet uit het oog verloren worden dat ons net reeds meer dan een eeuw geleden werd aangelegd, op een voor die tijd overigens uitstekende wijze, maar die thans voorbijgestreefd lijkt en die alleszins onverenigbaar is met substantiële snelheidsverhogingen.

Hierop zullen sommigen antwoorden dat men zou kunnen volstaan met de straal van de bogen te verhogen.

Nu is het echter toch nauwelijks een geheim dat een dergelijke onderneming uiterst kostbaar is voor lijnen die geprangd zitten tussen installaties welke hun verplaatsing in de weg staan.

In overleg met het Franse net, heeft de NMBS het standpunt verdedigd van een nieuwe lijn waarvan de karakteristieken het best beantwoorden aan de normen die vereist zijn om met zeer hoge snelheid te rijden.

De TGV-lijn Brussel - Parijs zal 84 km lang zijn tot aan de grens. Ze zal vertrekken uit Brussel-Zuid, passeren in de omgeving van Edingen, Aat en Antoing, waar ze het Franse grondgebied zal bereiken ; ze zal worden aangelegd op een bedding van ongeveer 13 m breed en het bouwen van een honderdtal kunstwerken noodzakelijk maken. Het profiel zal maximale waarden vertonen van 13 ‰ en boogstralen van meer dan 5 000 m.

Benevens al die knelpunten zijn er dan nog de moeilijkheden die inherent zijn aan het behoud van sommige beschermde streken en stations ; moeilijkheden waarop de ontwikkelde lengten stoten van de lijnen die het TGV-net met de huidige lijnen verbinden.

Wanneer alles klaar zal zijn, zal er een enorme taak weggelegd zijn voor de technici belast met de verkeersleiding, het installeren van de dispatching, met de kwesties van de rijzekerheid, met de televerbindingen en, ten slotte, met de opvang van de elektrische energie, kortom een opdracht die nog maar eens zal getuigen van de levenskracht van onze spoorwegen.

R. DECOOMAN