



BRUSSEL 27-29 APRIL 1992

HET EERSTE INTERNATIONALE CONGRES OVER DE HOGE SNELHEID PER SPOOR

Van 27 tot 29 april
1992 wordt in
Brussel het eerste

EURAILSPEED 92

internationale congres over de hoge snelheid per spoor gehouden. In het kader van dit colloquium loopt er bijna tegelijkertijd – van 28 april tot 3 mei – een uitzonderlijke tentoonstelling over de verschillende hogesnelheidstreinen. Deze tentoonstelling heeft plaats in het station van Schaarbeek. Hoe ver staan we met de hoge snelheid en waartoe dient dit internationale congres? Welke zijn de doeleinden? Wat valt er te bezichtigen op de tentoonstelling in Schaarbeek? Al die vragen worden hierna beantwoord.

L. GILLIEAUX

DE HOGE SNELHEID REALITEIT EN WELSLAGEN

Wanneer er gesproken wordt over hogesnelheidstreinen, denken we vaak aan de oranje treinstellen die een rechtstreekse verbinding vormen tussen Parijs en Lyon en daarna heel het zuidoosten van Frankrijk aandoen. Ofwel aan de TGV Atlantique naar Bretagne en het zuidwesten van Frankrijk. In werkelijkheid moet dit veel ruimer gezien worden want de hoge snelheid bij de spoorwegen (vanaf 200 km/u. op de verbeterde lijnen en 250 km/u. op de nieuwe tracés) is een realiteit die in verscheidene Europese landen al goed is ingeburgerd en die eveneens een opmerkelijk economisch en commercieel succes blijkt te hebben.

IN VERSCEIDENE EUROPESE LANDEN

Naast Frankrijk, het eerste Europese land dat de hoge snelheid per spoor commercialiseerde, richtte ook Duitsland een aantal belangrijke baanvakken in voor de hoge snelheid. Daarover rijden de ICE's, die dagelijks meerdere malen het noorden met het zuiden van Duitsland verbinden; hiervoor gebruiken ze de nieuwe baanvakken, maar ook de oude lijnen. Ook Italië bezit hogesnelheidstreinen (de ETR's 450 en 500) die op verschillende verbindingen worden ingezet; sommigen rijden over de «Direttissima», de nieuwe hogesnelheidslijn die Rome met Firenze verbindt. Groot-Brittannië beschikt sinds 1976 over IC 125's, die op verschillende baanvakken 200 km/u. rijden en Londen verbinden met het oosten van Engeland en het zuiden van Wales. Op de oostkusthoofdlijn, die onlangs werd geëlektrificeerd tot in Edinburgh, rijden er daarnaast nu ook IC's 225 met een snelheid van 225 km/u. In Zweden rijden er kantelbaktreinen - de X2000's - 200 km/u. tussen Stockholm en Göteborg, een verbinding met een zeer bochtig tracé.

EEN UITERST POSITIEVE EINDBALANS

In een aantal Europese landen is de hoge snelheid per spoor dus reeds duidelijk aanwezig. Bovendien is de commerciële en economische balans uitermate positief. Zo heeft de TGV Sud-Est van de SNCF op tien jaar tijd - van '81 tot '91 - meer dan 150 miljoen reizigers vervoerd en de leningen voor het aanleggen van de nieuwe lijn konden volledig worden terugbetaald! De eerste commerciële

gegevens met betrekking tot de TGV Atlantique wijzen op een gelijkaardige tendens. Hetzelfde geldt voor Groot-Brittannië, waar het Intercity-net een regelmatige winst boekt. In de andere landen blijkt uit de eerste gegevens in verband met de hogesnelheidsverbindingen dat de vooruitzichten over het algemeen gunstig zijn.

DE HOGE SNELHEID, EEN NOODZAAK VOOR DE MOBILITEIT IN EUROPA

DE NAKENDE VERZADIGING VAN WEGEN EN LUCHTHAVENS

In de beginfase werd de hoge snelheid per spoor beschouwd als een technologische uitdaging en een economische weddenschap - die werd gewonnen. Vandaag is ze levensnoodzakelijk voor de toekomst van de verplaatsingen op middellange afstand binnen Europa. Het lucht- en wegverkeer wordt immers al meer dan twintig jaar begunstigd bij het toekennen van de investeringen. Daardoor is hun vervoer ook veel meer toegenomen dan dat van de trein (gemiddeld meer dan 5 % per jaar voor het vliegtuig, en meer dan 3 % voor het wegvervoer tegenover ongeveer 1,5 % voor het spoor).

De wegen en luchthavens zitten momenteel echter eivol en hebben zelfs hun verzadigingspunt bereikt. Hieruit vloeit tijd- en geldverlies voort, zowel voor de enkeling als voor de gemeenschap, evenals energieverstopping en - jammer genoeg - ook een sterke achteruitgang van de verkeersveiligheid, vooral dan op de weg.

DE VOORDELEN VAN DE SPOORWEG

Voor die problemen biedt de hoge snelheid per spoor erg interessante oplossingen, temeer omdat ze een uitstekende vervoerskwaliteit biedt en ons Europese leefklimaat eerbiedigt. Naast de tijdsbesparing bestaat het fundamentele voordeel van de spoorwegen in het algemeen en van de hoge snelheid in het bijzonder erin dat ze zeer veilig zijn; momenteel immers is de kans om bij een ongeval betrokken te raken 125 keer groter voor een weggebruiker dan voor een treinreiziger. Bovendien neemt de spoorweg ook minder ruimte in beslag. Zo zou het aanleggen van 8000 km nieuwe lijnen volgens de plannen van de Gemeenschap van Europese spoorwegen twee tot drie keer minder ruimte vergen

In een aantal Europese landen is de hoge snelheid per spoor dus reeds duidelijk aanwezig. Bovendien is de commerciële en economische balans uitermate positief.

De exploitatie van het toekomstige grote net zal ook langzaam maar zeker op Europese leest worden geschoeid.

dan de huidige Europese commerciële luchthavens. Daarbij komt nog dat de hogesnelheidstreinen over nu al bestaande sporen tot in de stadscentra doordringen en zo op een optimale manier de verbinding verzekeren met de streken die in het verlengde van de nieuwe lijnen liggen. Op die manier kan, vooral in gebieden met een grote bevolkingsdichtheid, het ruimtebeslag worden beperkt. Doordat de hogesnelheidstrein elektrisch wordt gevoed is hij ook minder vervuילend dan het wegvervoer. Bovendien blijkt ook de energiebalans zeer gunstig: tegen 300 km/u. kan het meest recentste materieel een eenheidsverbruik bereiken, uitgedrukt in petroleumequivalent, van slechts 1 liter per 100 km per aangeboden zitplaats. De gebruikte elektrische energie raakt ook minder afhankelijk van petroleum en bijgevolg ook van de prijsschommelingen en bevoorradingsproblemen. Rekening houdend met al die elementen treedt de hoge snelheid per spoor dus naar voren als de ideale oplossing voor de problemen met betrekking tot de voortdurende groei van het vervoer en de gevolgen daarvan op ons leefmilieu.

DE HOGE SNELHEID, EEN DYNAMIEK IN VOLLE ONTWIKKELING

Het beeld van de verwezelijkingen op gebied van hoge snelheid, dat we hierboven kort hebben geschetst, is geenszins ongewijzigd gebleven. Integendeel, het evolueert voortdurend en in overleg met de EG-instanties worden nieuwe projecten voor hogesnelheidsverbindingen aangevat of bestudeerd door de netten van de Gemeenschap van Europese spoorwegen, dit zijn, die van de twaalf lidstaten en van Zwitserland en Oostenrijk.

VERWEZENLIJINGEN EN PLANNEN IN TALRIJKE LANDEN

Heel binnenkort rijdt de Spaanse hogesnelheidstrein, de AVE, op de verbinding Madrid-Sevilla over een nieuwe lijn met een Europese standaardspoorbreedte. In andere landen staan er eveneens plannen op stapel. In Frankrijk bijvoorbeeld wordt er gewerkt aan de verlenging van de lijn Parijs-Zuidoosten, met een omloopspoor ten oosten van Lyon en de aanleg van een nieuwe lijn naar Valencia. Bovendien legt de SNCF ook de TGV Nord aan, met ten eerste de nieuwe lijn die Parijs verbindt met het noorden van Frankrijk, België en

de Kanaaltunnel en ten tweede de zogenaamde verbindingslijn («interconnexion») ten oosten van Parijs voor een verbinding tussen de TGV Nord, Sud-Est en Atlantique. Daarnaast werken de Franse spoorwegen aan een grondig onderzoek van de nieuwe lijnen die zijn uitgetekend in het richtplan voor de nieuwe Franse lijnen. In Duitsland zal de verbinding Frankfurt - Basel aanzienlijk versneld worden en zijn er hogesnelheidslijnen gepland tussen Hannover en Berlijn en tussen Keulen en Frankfurt. Groot-Brittannië op zijn beurt overweegt om de westkusthoofdlijn (richting Manchester, Liverpool en Glasgow) aan te passen voor snelheden boven 200 km/u. en het bestudeert ook een nieuwe lijn tussen Londen en de Kanaaltunnel. Italië van zijn kant onderzoekt de verlenging van de «Direttissima» naar Bologna en Milaan, alsook de aanleg van een hogesnelheidslijn Turijn-Milaan-Venetië. Ook in Zwitserland, Oostenrijk, de Scandinavische landen, evenals in Centraal- en Oost-Europa worden er plannen bestudeerd.

BELGIE EN EUROPA

Zoals we hiervoor gezien hebben, maakt ook het Belgische project vorderingen, maar er dient toch te worden onderstreept dat dit thuishoort in een Europese verwezenlijking in twee fasen: de Kanaaltunnel: Parijs-Londen en Brussel-Londen, naast de PBK(F)A: Parijs-Brussel-Keulen (Frankfurt/Amsterdam). Hierdoor ontstaat een hogesnelheidsverbinding tussen vijf Europese landen: Frankrijk, Groot-Brittannië, België, Nederland en Duitsland. Door dit project zal ons land dus het centrum worden van een eerste Europees net en het knooppunt van een uitgebreider net met talrijke snelle verbindingen tussen de belangrijkste Europese steden.

NAAR EEN GROOT GEINTEGREERD EUROPEES NET

De exploitatie van het toekomstige grote net zal ook langzaam maar zeker op Europese leest worden geschoeid. Dankzij het onderzoek van vandaag zal het rollend materieel meer en meer onderling afgestemd zijn of vanuit een internationaal oogpunt worden ontworpen. De controle- en bedieningssystemen van het vervoer ontwikkelen zich geleidelijk tot een eenvormig Europees systeem, terwijl er nog andere studies worden verricht om ook de commerciële structuren op mekaar af te stemmen, zodat de klanten sneller en

eenvoudiger kunnen worden geholpen. Alle ideeën en ontwerpen met betrekking tot een Europees hogesnelheidsnet werden door de UIC (Internationale Spoorwegunie) en Gemeenschap van Europese spoorwegen verzameld en gestructureerd.

In januari 1989 hebben die instellingen dan aan de EG een voorstel voor een Europees hogesnelheidsnet voorgelegd dat de kernpunten bevat van de hiervoor uiteengezette principes en projecten.

Dat voorstel is zeer gunstig beoordeeld door de Europese overheid, die er een diepgaande studie van heeft laten maken door een groep van hooggeplaatste beleidsmensen. Die groep heeft de aanleg van een geïntegreerd Europees net aanbevolen; dit net zou 25 000 km lijnen omvatten, waarvan 9 000 km nieuwe lijnen, 15 000 km lijnen die aangepast worden voor hoge snelheid en... 1 200 km verbindingslijnen tussen de nieuwe of aangepaste lijnen.

De Europese Raad van 17 december 1990 was erg ingenomen met de conclusies uit het werk van die groep en verzocht de Europese Commissie (het dagelijks bestuursorgaan van de EG) om de aangevatte studies verder te zetten, teneinde dit grootse project dat als richtplan voor een Europees hogesnelheidsnet moet dienen, te verwezenlijken.

DE ONTBREKENDE SCHAKELS

Er werd veel aandacht besteed aan bepaalde verbindingen tussen verschillende nationale plannen of in erg moeilijke gebieden. Het probleem van die verbindingen, ook wel «ontbrekende schakels» genoemd, vereist inderdaad de nodige aandacht. Zo zijn er de lijnen tussen Frankrijk en Spanje, de Alpendoortocht of de overbrugging van de Scandinavische zeeën. De moeilijkheden die gepaard gaan met de aanleg ervan en hun relatief laag vervoerspotentieel, zorgen voor ernstige economische problemen. Toch is het internationaal gezien, noodzakelijk dat ze gelijktijdig met de rest van het net worden aangelegd, juist om aan dit net die reële Europese dimensie te verlenen, die nodig is voor de samenhang van het geheel.

DE HOGE SNELHEID, EEN UITZONDERLIJK TOEKOMSTPROJECT DAT BEKENDHEID MOET KRIJGEN

DE EUROPESE TROEVEN VAN DE HOGE SNELHEID

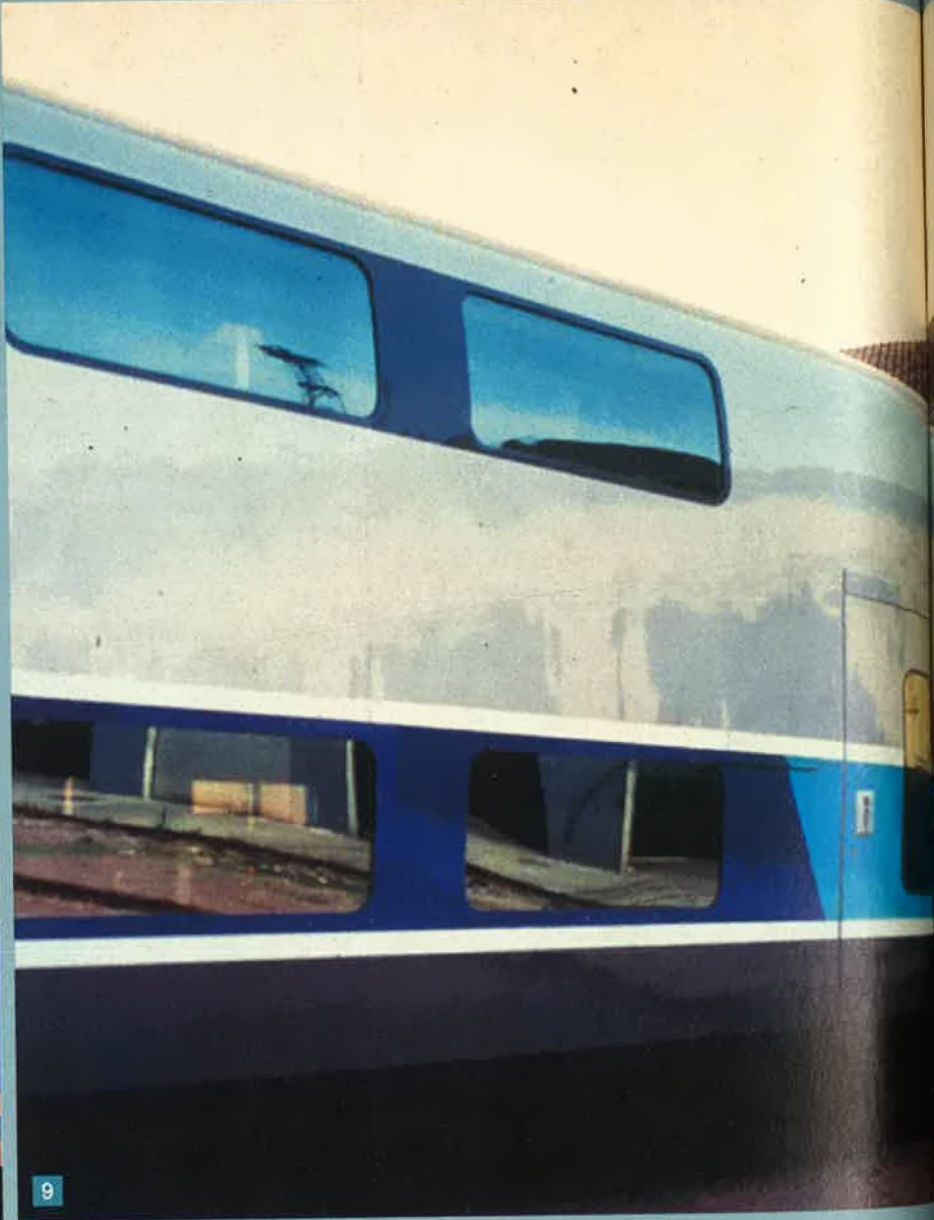
Zoals we gezien hebben, vormt de hoge snelheid een belangrijke troef voor de eenheidsmarkt, die geleidelijk ontstaat. Ze biedt de vernieuwde mobiliteit een nieuw produkt dat slimmer is en meer rekening houdt met ons leefmilieu. Ze is inderdaad een van de volmaaktste uitingen van het nieuwe technologische en commerciële dynamisme van onze spoorwegondernemingen: ze richt zich tot alle reizigerscategorieën en biedt ze een vervoer met hoge snelheid, samen met verschillende andere diensten; in het belang van de klant en van een samenhangend sociaal leven speelt de hoge snelheid tenvolle in op de andere onderdelen van het spoorwegaanbod en op andere vervoermiddelen.

De hoge snelheid op het spoor vormt trouwens een essentiële troef voor de toekomst van Europa. Uit de ervaring blijkt immers dat ze de beleidsmensen van nut kan zijn bij hun besluitvorming aangaande de ruimtelijke ordening. Bovendien mogen de voordelen op het gebied van vervoer, energiebesparing, veiligheid en milieubehoud niet worden vergeten. En doordat ze aan zoveel mogelijk mensen gemakkelijke en snelle verplaatsingsmogelijkheden door heel Europa heen biedt, draagt ze ook sterk bij tot een intensieve en Europese integratie en de eenheid tussen de volkeren. In een tijdperk waar de tewerkstellingsproblematiek een belangrijke plaats inneemt, dient in dit verband te worden aangestipt dat de aanleg van het Europese hogesnelheidsnet talrijke tewerkstellingsmogelijkheden zal bieden aan verschillende industriële sectoren. Er ligt immers een omvangrijke markt te wachten op ondernemingen die, met behulp van spits technologie, de infrastructuur en het rollend materieel zullen bouwen die nodig zijn voor de verwezenlijking van dit grootse project.

BEKENDMAKING VAN HET PROJECT VOOR HET EUROPESE HOGESNELHEIDSNET

Opdat die troeven echter volop zouden kunnen worden uitgespeeld, moet dit ambitieuze plan, dat een nieuw spoorwegtijdperk inluidt, beter bekend zijn, zodat zoveel mogelijk gezagsdragers en medeburgers binnen Europa er hun





TREINEN	1 TGV ATLANTIQUE	2 ICE	3 ETR 500	4 X 2000	5
	SNCF Franse spoorwegen	DB Duitse spoorwegen	FS Italiaanse spoorwegen	SJ Zweedse spoorwegen	Deens
TREINSTEL	Treinset dat Bretagne en het zuidwesten van Frankrijk bedient.	Rijdt op de verbinding Hamburg - München via Hannover - Fulda - Frankfurt - Mannheim en Stuttgart. (1991) en via Hannover - Fulda - Würzburg - Nuremberg (1992)	Treinset op proef dat al regelmatig diensten heeft gereden op de verbinding tussen Rome en Firenze	Treinset dat rijdt op de verbinding Stockholm - Göteborg	Treinset intercity Kopenhagen - westen Jutland
IN GEBRUIK AANTAL	1989 105 treinstellen	1991 60 treinstellen (1993) plaatsen restaurant: 40	gepland in 1995 30 + 70 treinstellen	1990 20 treinstellen (worden geleverd)	85 m (worden)
SAMENSTELLING	10 rijtuigen (met een motorrijtuig aan elke kant) met 485 zitplaatsen	van 9 tot 14 rijtuigen (met motorrijtuig aan elke kant), met 759 zitplaatsen in grootste samenstelling	van 8 tot 14 rijtuigen (met motorrijtuig aan elke kant), met 824 zitplaatsen (1e en 2e klas) in grootste samenstelling	een locomotief en 5 rijtuigen - waaronder een stuurrijtuig - met 200 zitplaatsen	3 voertuigen 2 motorrijtuigen 156 plaatsen
LENGTE	238m	410m (bij grootste samenstelling)	404 m (bij grootste samenstelling)	140m	18 m (binnen)
SNELHEID	300 km/u. (in commerciële dienst)	250/280 km/u. (in commerciële dienst)	300 km/u. (in commerciële dienst)	200 km/u. (in commerciële dienst)	180 km/u.
VERMOGEN	8.800 kW	9.600 kW	8.800 kW	3.260 kW	1.100 kW



6 Re 4/4 460

SBB-CFF-FFS
Zwitserse Bonds-
spoorwegen

Locomotief voor
meervoudig gebruik.
Zoals de snelle
verbindingen in het kader
van het project «Rail
2000» van de Zwitserse
spoorwegen.

1991

99

18,5 m

230 km/u.

6.100 kW

7 Panoramarijtuig

SBB-CFF-FFS
Zwitserse Bonds-
spoorwegen

Rijtuig voor
internationaal verkeer
dat een aantal
toenstische streken
aandoet

1991

12

Aantal plaatsen:
54 (1^e klas)

26,4 m

200 km/u.

8 L'AVE

RENFE
Spaanse spoorwegen
(1)

Treinset dat spoort
tussen Madrid-Sevilla

20 april 1992

16 treinstellen

8 rijtuigen (met een
motorrijtuig aan elke
kant) met 329
zitplaatsen.

200 m

300 km/u.
(in commerciële dienst)

8.800 kW

9 TGV dubbeldekker

SNCF
Franse spoorwegen
(1)

Toekomstig treinstel dat
zal worden ingelegd
op de zeer drukke
TGV-Nord lijn in
Frankrijk

voorzien voor 1995

45 treinstellen (+ 55 in
optie)

8 rijtuigen (tussen 2
motorrijtuigen) met
545 plaatsen.

200 m

300 km/u.
(in commerciële dienst)

8.800 kW

10 L'IC 250

BR
Britse spoorwegen
(1)

Toekomstig treinstel dat
zal worden ingelegd
op de verbindingen
met het noordwesten
van Groot-Brittannië

De voorziene snelheid is
250 km/u.

(1) Er is een model op ware grootte van het grootste deel van het toekomstige treinstel te zien.

De mobiliteit in Europa vormt een alsnog groter probleem dat absoluut moet worden aangepakt, zoniet zullen we onze maatschappij letterlijk zien stikken. In dit opzicht biedt de spoorweg een hele reeks oplossingen zowel voor het personen- als voor het goederenvervoer, die voor de gemeenschap heel gunstig blijken te zijn. De hoge snelheid is een van die oplossingen en moet in de komende jaren op grote schaal worden bevorderd. Het congres «Eurailspeed 92», dat de balans opmaakt voor alle problemen aangaande de hoge snelheid, komt dus als geroepen om de basis te leggen voor een optimale toekomst voor de spoorweg, evenals voor een harmonieus sociaal leven in Europa.

steun kunnen aan verlenen en er achter gaan staan. Op die manier zullen voor de verwezenlijking de nodige middelen worden uitgetrokken, die in het verleden vaak hoofdzakelijk aan de andere vervoerwijzen werden besteed.

Daarom oordeelden de internationale spoorweginstanties, gesteund door de EG, dat de tijd rijp was om een groot congres te organiseren, waar de balans kan worden opgemaakt van de vooruitzichten en vereisten voor de vervoerwijze die, samen met het gecombineerd vervoer van goederen, staat voor de heropbloei van het spoor overal in Europa.

EURAILSPEED 92

Het congres Eurailspeed 92 vindt plaats in Brussel van 27 tot 29 april. De doelstellingen zijn dus :

- ☐ de concrete verwezenlijking, de behaalde resultaten en de projecten die worden uitgevoerd of bestudeerd naar voren brengen;
- ☐ informatieuitwisseling op technisch vlak tot stand brengen met als doel de harmonisering te bevorderen;
- ☐ naar buiten toe de politieke en economische leiders, de media en het publiek op de hoogte brengen van de vooruitgang en de troeven van de hoge snelheid opdat de impuls die reeds door sommige nationale en Europese gezagsdragers gegeven werd, blijft voortduren.

In die optiek zal het congres vooral gericht zijn tot :

- ☐ de gezagsdragers en de representatieve persoonlijkheden uit de politieke en economische wereld op Europees en nationaal vlak.
 - ☐ de industrie en de economische wereld : spoorwegleveranciers, partners, verstrekkers van aanvullende diensten bij de spoorweg, andere vervoerwijzen.
 - ☐ onderzoeksinstituten, universiteiten en consultants, in het bijzonder die welke gespecialiseerd zijn in de problematiek van de vervoerseconomie;
 - ☐ de geschreven en audiovisuele pers en daardoor ook de publieke opinie.
- Er worden een twintigtal bijeenkomsten georganiseerd in ateliers waarin de uiteenzettingen, gesprekken en debatten aan bod komen.

Die ateliers horen thuis in drie grote gelijktijdige sessies :

- ☐ het algemene beeld van de hoge snelheid : huidige en toekomstige verwezenlijkingen;
- ☐ de grote technologische keuze, de technische harmonisering, de exploitatie en het commerciële beleid;
- ☐ de politieke inzet, de socio-economische gevolgen, de rentabiliteit-zowel voor de spoorwegondernemingen als voor de gemeenschap-, de financiering, de ruimtelijke ordening en het structurerende effect van de hoge snelheid.

DE HOGE SNELHEID EN HET GROTE PUBLIEK

Treinen, en dus ook hogesnelheidstreinen, moeten door iedereen genomen kunnen worden. Daarom werd er besloten om Eurailspeed 92 niet te beperken tot gespecialiseerde beschouwingen, maar er ook een zeer concrete dimensie aan toe te voegen, zodat het grote publiek de nieuwe vooruitzichten die de hoge snelheid biedt, kan ontdekken en gevoelig kan worden gemaakt voor het belang van een Europees hogesnelheidsnet. Die dimensie bestaat uit een tentoonstelling van het recentste hogesnelheidsmaterieel. Na de verschillende mogelijkheden te hebben onderzocht werd er besloten die tentoonstelling te houden in het station Schaarbeek, op de sporen 1 tot 4 van het reizigersstation. Om het publiek zoveel mogelijk kans te geven ze te gaan bekijken, is de tentoonstelling open van dinsdag 28 april tot zondag 3 mei, dagelijks van 10 tot 18u., behalve op dinsdag 28 april; dan is ze open van 14 tot 18u. Wat informatie van het tentoongestelde materieel staat in de kadertjes hiervoor.

Daarnaast organiseert de NMBS in het stationsgebouw een tentoonstelling over het HST-project in België en over de grondslagen van de nieuwe bloei van de Belgische spoorwegen die tot uiting komen in het Star 21-plan. Die tentoonstelling loopt gelijktijdig met de tentoonstelling over de hogesnelheidstreinen. De toegang tot de tentoonstelling is gratis.

In alle Belgische stations worden speciale evenementenbiljetten verkocht. Voor een heen- en terugbiljet en vanaf de 5e kilometer krijgt de reiziger die alleen rijdt of de eerste persoon van een groep van maximum zes reizigers 40 % korting; de andere groepsleden krijgen 60 % korting. Bovendien worden per traject maximum 150 km aangerekend, de overige zijn gratis. Vertel het alvast aan uw vrienden en kennissen. ☐