

ZWARE METRO : DE VERSTIKING VAN HET BRUSSELS OPENBAAR VERVOER

Het is niet de eerste keer dat ze de 93 willen afschaffen. Al meer dan een jaar ijveren de Ukkelaars voor het behoud van de 18. Meer en meer klagen de Brusselaars over het lange wachten en het al maar meer overstappen. Dit konden we vorig jaar meer in detail vaststellen naar aanleiding van onze campagne "Halte op verzoek".

Vandaag is alle aandacht gericht op de ingebruikstelling van het metrostation aan de Louizapoort in augustus 1985.

Wanneer dit gebeurt zoals voorlopig gepland, zullen de trams 18 en 32 niet meer vanuit de Louizalaan de op de Kleine Ring kunnen aansluiten en zal het zuidelijk gedeelte van deze lijnen worden afgeschaft.

Dit probleem kadert in een bestaande tendens bij het Brussels openbaar vervoer :

Met de uitbreiding van het metronet worden steeds meer tram- en buslijnen afgeschaft of ingekort : zoals de 85, 87, 89, 39, 44... die niet meer tot in het stadscentrum komen, de 46, 76, 21...die niet meer bestaan, zodat eens te meer moet overgestapt (en gewacht!) worden.

Sinds 1980 maken we een systematische vermindering mee van de kwaliteit van het MIVB-net. De geldverslindende metro is daar niet vreemd aan : de aanleg van een metro kost nu 1,5 miljard per km, het in gebruik houden van één metrostation kost 15 miljoen per jaar. Deze waanzin dreigt de uitbouw van vlotte, zeer regelmatige tram- en busverbindingen met een dichte spreiding, in het gedrang te brengen. Zelfs op de metrolijnen zal de huidige frekwentie financieel niet meer haalbaar blijven.

De aanleg van het metrostation van de Louizapoort is doorslaggevend voor de richting waarin het MIVB-net zal verdergaan. Wanneer de 18 en de 32 daarbij geen aansluiting krijgen, vanuit de Louizalaan, op de koker van de Kleine Ring, is de weg definitief vrij voor de omschakeling van de Kleine Ring op de "zware metro". Dat betekent : afschaffing of inkorting van de 18, 19, 32, 101, 103! Dus weer meer overstappen, zware investeringen, verstikking van het net...

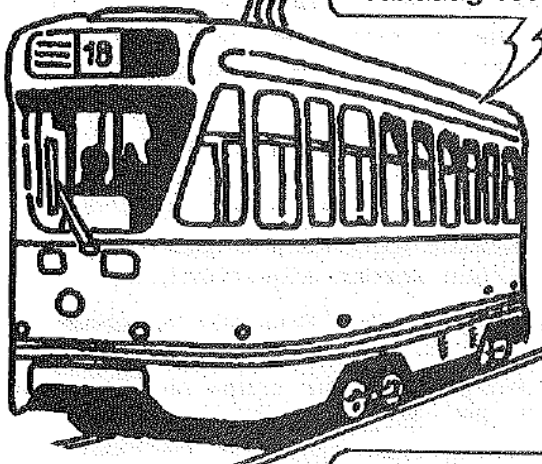
Belangrijk bij dat alles is ook de bevoegdheidsverwarring.

Wie beslist over welk vervoerssysteem de Brusselaars moeten gebruiken om zich te verplaatsen in hun stad? Is dat de Raad van Beheer van de MIVB, de Agglomeratie, De Croo, Het Brussels Gewest (Goor), de gebruikers zelf...?

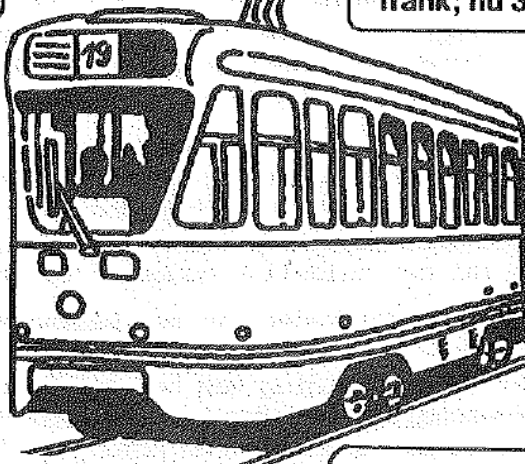
Het Front voor een ander vervoersbeleid (de Brusselse afdeling, waarin BRAL is vertegenwoordigd) organiseert op 27 november een meeting (zie affiche op de keerzijde).

Aan verschillende verantwoordelijke Brusselse instanties en ook aan De Croo zal daar gevraagd worden klare wijn te schenken.

4 jaar geleden
wachtte ik er 9
minuten op;
vandaag 15!



4 jaar geleden
betaalde ik 15
frank; nu 30!



Nu stap ik 2 maal
meer over dan
4 jaar geleden.



Sinds 2 jaar is er
700 man personeel
minder om u te
dienen ...



MEETING VAN DE GEBRUIKERS EN DE WERKNEMERS VAN DE MIVB

... En morgen zal het nog erger
zijn.
Tram- en buslijnen worden
afgeschaft: vandaag zijn de
18, 19, 32 en 93 bedreigd.
Enkel met verenigde krach-
tten kunnen we weerstand
bieden om overal zeer regel-
matig trams (ook op de Kleine
Ring) en bussen te bekomen,
voor het behoud van werk en
voor een betere kwaliteit.

DINSDAG 27/11/84
17 U 30
ANCIENNE BELGIQUE
Steenstraat, 1000 Br.
Beurs

Illustratie Jean-François Octave - Verzinkt uitg. - P. Vermeijlen C/2 E.B. H. Mausstg. 37, 1000 Brussel. Tel.: 512.00.20. Niet op de openbare weg gooien. a.u.b.

GEORGANISEERD DOOR DE ACOD-FAVB MIVB EN DE CCOD-ACV MIVB, HET FRONT VOOR EEN ANDER VERVOERSBELEID EN BRAL, MOUVEMENT ECOLO, EQUIPES POPULAIRES, FDF, GRACQ, INTER-ENVIRONNEMENT BRUXELLES, LIGUE DES FAMILLES, BXL, MOC BXL, NOMO, PARTI COMMUNISTE, PSC BXL, SEP BXL, VIE FEMININE, JEUNES SOCIALISTES.

Overgenomen uit "Het Bouwbedrijf" nr. 32 10 augustus 1984

" Een snelle spoorverbinding Parijs-Brussel-Keulen (TGV van Train à Grande Vitesse) is economisch en sociaal interessant. Tot die bevinding kwamen een kleine maand geleden te Parijs de Franse, Duitse en Belgische ministers van Verkeer. Een werkgroep heeft nu opdracht gekregen tegen eind 1985 de reeds bestaande voorstudie uit te diepen en te verfijnen.

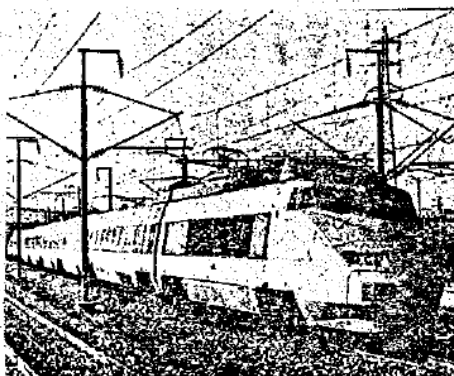
Wie in de voorstudie een ruim aandeel heeft gehad, is de Belgische verkeersdeskundige Arthur De Waele, hoofd van de afdeling Resaerch en Dokumentatie van de Europese Konferentie van Verkeersministers. Van zijn hand publiceren wij (in vertaling) de zo goed als integrale tekst van een nota met gegevens die een beoordeling van het projekt mogelijk maken."

In de Milieutelex van 18 juli hebben wij ook nog een bericht overgenomen uit "Het Bouwbedrijf". Door een vergetenheid stond er echter geen bronvermelding bij.

Bericht 3.4.3. Kommunikatie verkeersinfrastructuur "Nieuwe bundeling van alle belangengroeperingen van de weg Belgische Wegenuinie" kwam uit "Het Bouwbedrijf" nr. 27 van 6 juli 84.

parijs-brussel-keulen met de tgv?

Het onderzoek naar de door een net van snelspoorlijnen geboden perspectieven vormt een van de programmapunten van de C.E.M.T. (Conférence européenne des Ministres du Transport of Europese Konferentie van Verkeersministers). In verschillende landen bestaan zulke lijnen reeds, in andere worden ze op dit ogenblik gebouwd of bevinden ze zich in het ontwerp stadium. Kenmerkend voor deze eksperimenten en plannen is een tamelijk grote verscheidenheid, zowel op het vlak van de technologische concepten als op dat van de exploitatieformules. Uitgaande van de manier waarop gelijkaardige eksperimenten en projekten werden aangepakt, heeft Arthur De Waele, het Belgische Hoofd van de Afdeling Research en Dokumentatie van



de C.E.M.T., in een nota een aantal gegevens op een rijtje gezet die het mogelijk moeten maken de opzet van een projekt te beoordelen. Zo onderzoekt hij de kostprijs en de respektieve voordelen van de bouw- en exploitatie-alternatieven om te kunnen uitmaken met welke formule het exploitatieresultaat maximaal kan worden verbeterd. Daarbij houdt hij uiteraard rekening met het bijzonder karakter van het Belgisch net, met name de tamelijk korte afstanden en een sterke konzentratie van het reizigersverkeer, zowel in de tijd als in de ruimte.

STOPSTATIONS

Het staat nagenoeg vast dat de toekomstige TGV-treinen (train à grande vitesse) het trajekt Parijs-Brussel zullen afleggen zonder te stoppen. Op de lijnen Brussel-Keulen en Brussel-Amsterdam kan dit evenwel niet het geval zijn omdat steden zoals Luik, Aken, Antwerpen, Rotterdam en Den Haag voor een aantal reizigers zorgen dat veel hoger ligt dan deze die de reis van het begin- tot het eindstation maken.

Door de bouw van een stopplaats op het tracé zelf van een snelspoorlijn, kan de stilstand (afremmen, stoppen en opnieuw starten) van een tegen volle snelheid rijdende TGV-trein met 6 minuten worden ingekort. Als hij echter moet stoppen in het bestaande centraal station, dat hij via eveneens bestaande lijnen binnen- en buitenrijdt, neemt dit uiteraard meer tijd in beslag. Last men een stop in op de LGV-lijn (ligne à grande vitesse) dan zal deze, hoe kan het anders, buiten het te bedienen centrum gelegen zijn. Nieuwe toegangsspooren zullen dus moeten worden gebouwd en een nieuwe vorm van openbaar vervoer zal dus moeten worden ingelast, terwijl een bestaand centraal station gewoonlijk reeds bediend wordt door een net van openbare vervoerlijnen. Bovendien is er in het geval van een nieuw station geen aan-

sluiting met de op het bestaande net rijdende treinen. Dit laatste gegeven zou weleens zeer belangrijk kunnen zijn en moet worden afgewogen in functie van de daadwerkelijke noden inzake aansluiting tussen de TGV en de overige treinen.

Het lijkt wenselijk de stijlstand van de TGV in het station van Luik Guillemins als alternatieve oplossing te bestuderen. De toestand is iets ingewikkelder in Antwerpen Centraal omdat dit een uitermate klein station is dat het «kopmaken» vereist. Ter wille van dit ongemak is Arthur De Waele geneigd Berchem als stopstation voorop te zetten, met name omdat het hier een station betreft waar al de aansluitende treinen stoppen.

De keuze van de stopplaats te Brussel stelt een tamelijk moeilijk op te lossen probleem. Doet men de TGV-trein door de Noord-Zuid-verbinding rijden, dan zal de toestand in de tijdens de piekuren reeds verzadigde tunnel nog verergeren en zal het regelmatig verloop van het treinverkeer in de verbinding helemaal in de war worden gestuurd. Bovendien zal aldus het traject Parijs-Keulen en Parijs-Amsterdam 10 minuten meer in beslag nemen. Als alternatieve oplossing zou men kunnen opteren voor verschillende stopstations. De TGV-treinen die door Brussel rijden, zouden te Schaarbeek kunnen stoppen en daartoe de lijn naar Jette kunnen gebruiken, lijn die dan tot vier sporen zou moeten worden verbreed. Het station van Schaarbeek is uitstekend gelegen ten opzichte van de aansluitende lijnen naar de Noord-Zuid-verbinding en de Leopoldswijk. De TGV-treinen uit Parijs met als eindbestemming Brussel zouden Brussel-Zuid als eindstation kunnen hebben. Dit zouden hoofdzakelijk extratreinen zijn die op de piekuren zakenlui zouden vervoeren.

Tenslotte biedt het gebruik van koppelbare elektrische motorstellen nog andere mogelijkheden. Zo zou de trein bijvoorbeeld kunnen zijn samengesteld uit twee motorstellen die in een welbepaalde stopplaats van elkaar zouden worden losgekoppeld en waarbij de ene naar bestemming X en de andere naar bestemming Y zou rijden.

KOMBINATIE TGV-TVI

Velen zijn van oordeel dat een snelspoorlijn in België niet aangewezen is omdat alleen internationale treinen op zulk een lijn zouden rijden. En uitsluitend voor deze internationale treinen zulke zware investeringen doen is, zo stelt men, niet verantwoord. Bovendien zou de afstand tussen Brussel en Parijs, Keulen en Amsterdam niet van aard zijn dat hij tegen zeer hoge snelheden moet worden overbrugd.

In feite mag men dit probleem niet zwart-wit stellen en kunnen er genuanceerder oplossingen uit de bus komen. In de omgeving van Brussel zijn sommige baanvakken van het bestaande net op een uitgesproken wijze overbezet, vooral tijdens de

spitsuren. Het zou derhalve wenselijk zijn ook voor binnenlandse trajecten een nieuwe lijn voor sneltreinen te benutten ten einde het bestaande net te ontlasten. Kan dat? Het inleggen van treinen van het TGV-type voor binnenlands gebruik zal onaanvaardbaar zijn omdat de exploitatiekosten van dit materieel veel te hoog zouden oplopen. Een TGV-trein kan slechts worden afgeschreven zoals het hoort als hij zeer veel rijdt. Over tamelijk korte afstanden en met een door intense pieken gekenmerkte vraag, is dit niet mogelijk.

De opgedane ervaring toont evenwel aan dat klassiek opgevat materieel dat aanzienlijk minder duur uitvalt dan een TGV-trein, een maximumsnelheid kan halen van 200 km/u. en een gemiddelde snelheid van 160 km/u. Tot deze maximumsnelheid van 200 km/u. wordt de aan de snelheid verbonden bijkomende kostprijs gekompenseerd door de produktiviteitsverbetering (vermindering van het aantal trein-uren en van het aantal man-uren). Er dient derhalve te worden nagegaan of een snelspoorlijn waarop zowel TGV-treinen (trains à grande vitesse) en TVI-treinen (trains à vitesse intermédiaire) rijden, denkbaar is. Op het vlak van de capaciteit stelt dit geen probleem, op voorwaarde evenwel dat de verschillende types in «treinenbundels» worden gegroepeerd.

De invoering van TVI-treinen zal in de praktijk een aantal gunstige gevolgen hebben:

- het rendement van de LGV-lijnen zal in aanzienlijke mate worden verhoogd;
- de lijnen van het bestaande net zullen in eenzelfde mate worden ontlast;
- dura werken met het oog op een capaciteitsverbetering van dit net worden zodoende soms vermeden;
- sommige interstedelijke verbindingen zullen aanzienlijk sneller verlopen;
- een en ander zal tot gevolg hebben dat er meer reizigers zullen kunnen worden aangelrokken.

De invoering van TVI-treinen kan hoe dan ook een weerslag hebben op de exploitatie van bepaalde gedeelten van het bestaande net. De keuze van het tracé van de LGV-lijn zal onder meer bepalend zijn voor de optimale aanwending ervan. In sommige streken zal een LGV-lijn dus het bestaande net aanvullen en het treinverkeer vlotter doen verlopen.

PARIJS-LILLE-KORTRIJK

Laat men de TGV-trein Parijs-Lille-Tourcoing doorrijden tot Kortrijk dan zou deze stad nog op slechts zowat 1 u. 40 van Parijs verwijderd zijn. Te Kortrijk zouden dan nauwe aansluitingen kunnen worden uitgebouwd, met name richting Gent en Brugge-Oostende. Ten opzichte van de route via Brussel wordt er via Lille-Kortrijk nagenoeg geen tijds-

winst geboekt maar de afstand Parijs-Gent wordt 60 km korter en Parijs-Brugge-Oostende 90 km. De prijs van het treinbiljet zal dan ook dienovereenkomstig lager liggen. En tenslotte zal de uitbouw van goede aansluitingen te Kortrijk ervoor zorgen dat het knooppunt Brussel niet nodeloos nog meer wordt belast.

PARIJS-BRUSSEL

Men gaat ervan uit dat een TGV Parijs-Brussel de afstand overbrugt in 1 u. 30, wat een tijdswinst van 55 minuten betekent ten opzichte van de TEE en 80 minuten ten opzichte van de gewone sneltreinen die op dit ogenblik rijden. Zelfs indien Brussel de voortopige eindhalte zou zijn van de LGV-lijn, zal deze tijdswinst hoe dan ook een goede zaak zijn voor de reizigers die met de trein verder dan Brussel willen reizen. Bovendien kan er door de automatische koppeling 5 à 10 minuten worden uitgespaard op de stationering te Brussel. Tenslotte zouden de reizigers met bestemming Keulen en Amsterdam nogmaals 10 minuten tijdswinst boeken mocht men Schaarbeek als stopstation kiezen.

In Frankrijk werd het tracé-onderzoek definitief afgerond en werd er beslist een groot gedeelte van de LGV-lijnen evenwijdig met l'auto-route du Nord uit te stippelen om de infrastructuur- en verkeersongemakken tot een minimum te herleiden. In België liggen steden en dorpen veel korter bij mekaar. Het oorspronkelijk uitgestippelde tracé dat het Pajottenland zou doorkruisen, is op heel wat weerstand gestuit en heeft de verantwoordelijken ertoe genoopt een tracé te zoeken dat minder landschapstorend is.

Een eerste oplossing bestaat erin nauwer aan te leunen bij de nu bestaande lijn Brussel-Doornik en Brussel binnen te rijden via het gemeenschappelijk baanvak van de lijnen Bergen en Doornik. Aan deze oplossing zijn evenwel een aantal nadelen verbonden. Het binnenrijden van Brussel duurt tamelijk lang en het te gebruiken baanvak is tijdens de piekuren oververzadigd. Men belandt onvermijdelijk te Brussel-Zuid en het is onmogelijk rechtstreeks Schaarbeek te bereiken zonder daartoe de noord-zuid-verbinding te gebruiken. Het belangrijkste bezwaar is evenwel dat er met deze oplossing slechts een minimum aan TVI-mogelijkheden overblijven. Legt men een LGV-lijn naast de bestaande lijn dan kan dit ten hoogste een verbetering tot gevolg hebben van de huidige verbindingen via aansluitingen ter hoogte van Ath en Doornik.

Bijgevolg lijkt het aangewezen alternatieve oplossingen te bestuderen die een beter rendement waarborgen. En die moet men meer naar het noorden zoeken. Er zijn er drie en ze hebben alle een gemeenschappelijk baanvak tussen Schaarbeek en Schepdaal. Het baanvak Schaarbeek-Groot-Bij-

gaarden ligt op een reeds bestaande lijn en te Groot-Bijgaarden zou dan een LGV-lijn vertrekken die te Schepdaal de lijn Brussel-Gent zou kruisen. Deze laatste zou tussen Brussel-Zuid en Schepdaal tot vier baanvakken worden verbreed en te Schepdaal zou er dan een aansluiting tot stand worden gebracht met de LGV-lijn. Vertrekkend uit Schepdaal konden deze drie varianten dan uit op het in Frankrijk vastgestelde tracé:

Eerste mogelijkheid: een lijn ten noorden van Ninove, Zottegem en Oudenaarde die nadien richting Frankrijk wordt afgebogen. Op dit tracé kan het volgende TVI-verkeer plaatshebben: Brussel-Ninove-Geraardsbergen-Lesse-Ath, Brussel-Zottegem-Oudenaarde-Ronse en Brussel-Kortrijk-Brugge of Moeskroon of Ieper.

Tweede mogelijkheid: een lijn ten noorden van Geraardsbergen, ten zuiden van Ronse en ten oosten van Doornik, met aftakkingen voor de TVI-treinen: Brussel-Geraardsbergen-Lesse-Ath, Brussel-Ronse-Doornik-Lille of Moeskroon en Brussel-Ronse-Kortrijk-Ieper of Brugge (om deze verbinding tot stand te kunnen brengen, zou er een lijn Ronse-Kortrijk moeten worden gebouwd). De aansluiting met Oudenaarde en Leuze zou eveneens te Ronse kunnen geschieden.

Derde mogelijkheid: een combinatie van de twee bovengenoemde lijnen, ten noorden van Ninove, ten zuiden van Ronse en ten oosten van Doornik. De TVI-regeling is nagenoeg dezelfde als deze voor de tweede variëte, met dien verstande dat de eerste eveneens te Ninove stopt.

Met de varianten 2 en 3 kan het TVI-net optimaal worden gebruikt en kunnen er in elke richting tot acht TVI-treinen per uur rijden. Aldus komt men tot een nieuwe exploitatievorm van een belangrijk gedeelte van het net, kan er bijgevolg ook tijdswinst worden geboekt en kunnen er besparingen worden verricht op het vlak van het materieel. Tenslotte kunnen aldus de huidige baanvakken Edingen-Doornik en Zottegem-Kortrijk hetzij volledig hetzij gedeeltelijk worden geschrapt omdat deze steden door de LGV-lijn zouden worden bediend. Het spreekt vanzelf dat het vooruitzicht van zulk een LGV-lijn de plannen inzake elektrificatie van bovengenoemde baanvakken op de heilijng plaatst.

Opteert men voor de varianten 2 of 3, dan kan er zowat 15 à 20% worden bespaard op het materieel en wordt, gerekend vanuit Brussel een tijdswinst geboekt die schommelt tussen 20-22' (Geraardsbergen, Kortrijk) tot 28' (Ieper, Roselare) en zelfs 34' voor Ronse. Tot Ath, Oudenaarde en Leuze is er praktisch geen tijdswinst (max. 2').

Dank zij deze TVI-treinen zou er dus een veel betere verbinding tot stand komen tussen de hoofdstad en een hele reeks woongebieden in de Dendervallei, het westen van Hene-

gouwen en de zuidkant van West-Vlaanderen waar al bij al toch 1 miljoen mensen wonen. Het loont dus de moeite om met betrekking tot deze vooruitzichten een marktonderzoek te verrichten ten einde de noden nauwer te omschrijven. Op het eerste gezicht lijkt het dat het treinvervoer, dank zij de TVI-treinen, met de wagen zal kunnen concurreren, met name dank zij goede praktische toepassingen van de formules park and ride.

De net besproken varianten houden de bouw in van nieuwe lijnen op het Belgisch grondgebied: variante Zuid: ± 70 km; variante Noord 1: ± 80 km; variante Noord 2: ± 90 km; variante Noord 3: ± 94 km. Bij de varianten Noord 2 en 3 zou dan eventueel de bouw moeten worden gevoegd van de verbinding Ronse-Kortrijk (± 25 km). Uitgaande van de met Letrekking tot de Franse TGV-treinen verrichte ramingen, kan men stellen dat de kostprijs voor de bouw van een LGV-lijn in een niet al te heuvelachtige streek waar niet al te veel mensen wonen, 200 tot 250 miljoen per km spoorlijn bedraagt.

BRUSSEL-KEULEN

In de huidige stand van zaken vormt het baanvak tussen Luik en Aken een flessenhals die het treinverkeer in aanzienlijke mate vertraagt. Een LGV-lijn met treinen die tamelijk sterke hellingen op kunnen zou deze toestand gevoelig kunnen verbeteren. Sneller dan in 38 minuten kan de afstand tussen Luik en Aken op dit ogenblik niet worden afgelegd. Met een LGV-lijn zou dit tot 16 minuten kunnen worden teruggebracht. Kiest men voor een traject met sterke hellingen, dan vermindert men meteen de bouwkosten van een in dit heuvelachtig gebied aan te leggen spoorlijn. Het

treinverkeer zou ongestoord kunnen verlopen omdat de treinen die op dit baanvak rijden, per definitie alle internationale en dus TGV-treinen zijn.

Wat het baanvak Keulen-Aken betreft, voorziet de DB, de Deutsche Bundesbahn, de uitvoering van aanpassingswerken waardoor het mogelijk zal worden dit traject op de bestaande lijn in 30 minuten af te leggen. Het lijkt dus niet waarschijnlijk dat er op dit baanvak een LGV-lijn zal worden gebouwd omdat ze hooguit voor een bijkomende tijdswinst van 10 minuten zou zorgen. Beschouwt men de LGV-lijn Luik-Aken en de aldus verbeterde lijn Aken-Keulen samen dan zou de afstand Keulen-Luik, in het snelste geval, van 78 op 48 minuten kunnen worden gebracht.

Wat het baanvak Brussel-Luik betreft, moet er worden vastgesteld dat bepaalde delen ervan op de piekuren veel verkeer te verwerken krijgen. Een TVI-trein tussen Brussel en Luik en Brussel en Hasselt die tussen Brussel en Landen op een LGV-lijn zou rijden, zou voor het baanvak dat op dit ogenblik het meest belast is, een aanzienlijke ontlasting betekenen. Er kan ook nog een andere aftakking worden voorzien tussen de LGV-lijn en de lijn Waver-Leuven. Zodoende zou Brussel zonder kopmaken te Leuven kunnen worden verbonden met Leuven-Aarschot-Diest-Hasselt. Wat het tracé van deze lijn betreft, moet men er in principe van uitgaan dat het zo kort mogelijk tegen de autosnelweg moet aansluiten. Dit voorstel werd trouwens reeds 20 jaar geleden gedaan bij de voorbereiding van de gewestplannen, maar werd destijds op algemene onverschilligheid onthaald.

Een variatie op de oplossing waarbij de autosnelweg Brussel-Luik deels wordt gevolgd, zou erin bestaan Brussel via het Zuidstation te verlaten en naar Luik te rijden via de noordkant van Ottignies en de zuidkant van Landen. Zodoende kan het baanvak Brussel-Ottignies wor-

den ontlast en kan de verbinding tussen Vlaanderen en de Ardennen veel sneller verlopen. Door dit tracé wordt de lijn evenwel langer en wordt het moeilijker om een TVI-aftakking naar Landen te voorzien. Bovendien moet er bij de uitstippeling van dit tracé degelijk rekening worden gehouden met omvangrijke woongebieden tussen Brussel en Ottignies. Dank zij deze variatie moeten de TGV-treinen Parijs-Keulen niet meer door de Noord-Zuid-verbinding rijden. Dit blijft evenwel het geval voor de TGV-verbinding Parijs-Amsterdam. Het gebruik van koppelbare elektrische motorstellen zou desnoods een voldoende schenkende oplossing kunnen bieden die evenwel niet van aard is de ongemakken weg te werken die verbonden zijn aan het feit dat de TGV Parijs-Amsterdam door de Noord-Zuid-verbinding moet rijden.

De LGV-lijnen tussen Brussel en Aken zouden de volgende lengte hebben: ± 75 km over Nossegem-Awans; ± 95 km over Vorst-Awans (variante via Ottignies); ± 35 km over Chênée-Aken-Zuid.

BRUSSEL-AMSTERDAM

Omwille van de dichte bebouwing is het nagenoeg niet meer mogelijk om tussen Brussel en Antwerpen en Rotterdam en Amsterdam een LGV-lijn te bouwen. Een aantal verbeteringen aan de op deze baanvakken bestaande lijnen (rechttrekken van bochten, vervierdubbelen van sommige stukken) zouden evenwel kunnen leiden tot een belangrijke tijdswinst en tot het optrekken van de commerciële snelheid tot 120 km/u. Het blijft daarentegen mogelijk de lijn tussen Antwerpen en Rotterdam gedeeltelijk opnieuw aan te leggen door, via een nieuw tracé, sommige van de bochten van de nu bestaande lijn recht te trekken.

Laten wij er vooreerst op wijzen dat officieel werd beslist de huidige ophaalbrug over de Maas te Rotterdam te vervangen door een tunnel met vier sporen. Dit zal een gevoelige verbetering van de lijn capaciteit tot gevolg hebben, temeer daar het verkeer voortaan niet meer zal worden onderbroken door een geopende brug. Dergelijke toestand blijft evenwel te Dordrecht bestaan. Het ophalen van de ophaalbrug mag als zodanig niet als een toereikende oplossing worden beschouwd voor zulk een belangrijke lijn, die vertrekkend uit Randstad Holland drie belangrijke bestemmingen heeft, met name: Zeeland, Noord-Brabant en Keulen, en tenslotte België. Alleen door de afschaffing van de bocht van Dordrecht kan de capaciteit en de snelheid van deze lijn tot het vereiste niveau worden opgetrokken. Wil men dit doel bereiken, dan moet er een nieuwe rechte lijn worden gebouwd, met een tunnel onder de stroom, die een rechtstreekse verbinding tot stand brengt met Barendrecht op de Moerdijk.

Er moet evenwel nog een derde wijziging aan het traject worden aangebracht. De bocht rond Rozendaal moet worden vermeden en daartoe moet er een nieuwe rechte lijn worden gebouwd die, vertrekkend ter hoogte van Kalmthout, een verbinding tot stand zou brengen met de lijn Rotterdam-Breda. Mocht deze verbinding in de onmiddellijke omgeving van Breda kunnen worden gerealiseerd dan zou dit eveneens een goede zaak zijn voor de lijn Antwerpen-Breda-Tilburg en verder en meer bepaald de verbinding Antwerpen-Eindhoven-Keulen. Het huidige tracé van de lijn Antwerpen - Rozendaal - Dordrecht - Rotterdam tart elke verbeelding op het vlak van de transportlogica. Tenslotte mag men ook op termijn de bouw in het vooruitzicht stellen van een nieuwe spoorlijn tussen Breda en Utrecht, met name twee steden die reeds met elkaar verbonden zijn door een zeer druk bereden autosnelweg.

Brengt men al deze verbeteringen aan, dan zou het traject Antwerpen-Rotterdam ruim 20 minuten minder in beslag nemen. Voegt men daarbij de tijdswinst die op de andere baanvakken kan worden geboekt dan komt men tot de volgende rit-tijden: Amsterdam Brussel-Noord: 2 u. 33 (TEE), 2 u. 50 (snelrein) of 2 u. (TGV) en Amsterdam-Parijs: 5 u. 17 (TEE), 6 u. 15 (snelrein) of 3 u. 25 (TGV). Daar de snelheid van de op dit ogenblik rijdende treinen verre van toereikend is, zou er moeten worden nagegaan op welke manier de trein opnieuw competitief kan worden gemaakt zonder dat er op het vlak van de infrastructuur buitensporige investeringen moeten worden gedaan.

Het probleem van een rechtstreekse doorsteek te Antwerpen van het Centraal station naar het Noorden toe, werd buiten beschouwing gelaten. Zulks zou immers omvangrijke werken vereisen. Met welk resultaat? 5 minuten tijdswinst voor de treinen Brussel-Nederland, waarbij er te Antwerpen een station komt dat gunstiger ligt voor het aansluitend stadsverkeer maar niet bepaald voordelliger uitvalt dan Berchem als men het heeft over aansluitingen met andere treinen. Veel dringender is de herschikking van een gedeelte van de lijn Brussel-Antwerpen ten einde het traag en het snel verkeer te scheiden, zodat de snelheid van de interstedelijke snel-treinen kan worden opgetrokken. Zoals de zaken er nu voorstaan, heeft men inzake exploitatie van deze lijn de grens van de mogelijkheden bereikt.

INVESTeringen IN HET ROLLEND MATERIEEL

Daar de N.M.B.S. relatief weinig heeft geïnvesteerd in materieel voor internationale lijnen, zouden er eerlang wel eens belangrijke opties moeten worden genomen. De ver-vanging van een gedeelte van het klassieke rollend materieel vóór 1990 is niet wenselijk in het geval de LGV-plannen vaste vorm krijgen. De noden inzake rollend TGV-materieel kunnen op zowat 20 à 25 miljard fr. worden geraamd. Trekt men van dit bedrag de nutloos geworden ver-vanging van bepaalde treinstellen af, dan moet er voor de TGV treinen een investering van zowat 10 miljard fr. in het vooruitzicht worden gesteld. Wordt het LGV-net in ver-schillende fasen uitgebouwd, dan worden de bestellingen eveneens in de tijd gespreid. Indien men boven-dien in een latere fase een tunnel bouwt onder het kanaal, dan moet er een bijkomende investering worden voorzien van zowat een derde van het op dat ogenblik rijdende mate-rieel.

De invoering van TGV-treinen op de assen Parijs-Keulen en Londen-Keulen zou eveneens een weerslag hebben op het vlak van de inter-nationale lange afstandstreinen die gedeeltelijk 's nachts rijden. Deze ritten zouden worden ingekort en deels worden vervangen door TGV-treinen die 's ochtends en 's avonds zouden rijden. Indien een belangrijk gedeelte van deze trajecten tegen een grote snelheid kunnen worden afgelegd, zouden er daarentegen wel eens aanzienlijk langere nacht-verbindingen tot stand kunnen worden gebracht. Een en ander zou dan een heroriëntering tot gevolg heb-ben van de voor lange afstandstreinen geplande investeringen.

Wat nu de TVI-treinen betreft,

kwamen wij in dit verslag reeds tot de vaststelling dat dit materieel geen grotere investeringen zou vergen daar de produktiviteit in gelijke mate zou toenemen. Ervan uitgaande dat de levensduur van een motorstel met twee wagens 30 jaar bedraagt, kan men stellen dat er vóór 1990 360 in elektrische motorstellen ver-werkte rijtuigbakken zullen moeten worden vervangen. Voor al de TVI-treinen samen schat men dat er

maximaal 300 rijtuigbakken nodig zullen zijn. Deze noden stemmen dus nagenoeg overeen met de no-den inzake materieelvervanging.

Het spreekt vanzelf dat zulk een investeringsbeleid een fundamen-tele ommezwaai betekent ten op-zichte van het verleden, toen de klemtoon werd gelegd op weinig comfortabel migratietransport. In de toekomst zal men tevens uitgerust moeten zijn om een antwoord te hebben op de steeds hoger wor-dende eisen van het internationaal en interstedelijk verkeer. Wil men deze uitdaging over de korte afstan-den aankunnen, dan moet het aan-bod grondig worden vernieuwd.

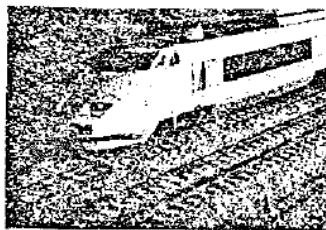
INFRASTRUKTUURUITGAVEN

Het zou gaan om zowat 210 tot 245 km nieuwe lijnen op Belgisch grondgebied. Met inbegrip van de toegangssporen betekent dit een uitgave tussen 42 en 61 B. Fr. 1983. Van dit totaal bedrag moeten de in-vesteringen worden afgetrokken die door de bouw van de LGV-lijnen overbodig worden. Het gaat hier om capaciteitsverhogingswerken, tra-cé-aanpassingswerken, elektrifika-tiewerken en andere die ten dele of volledig hun reden van bestaan ver-liezen.

Deze in mindering te brengen be-dragen zouden aanzienlijk hoger hebben kunnen zijn, mocht men bij het vaststellen van de investeringen die op dit ogenblik in werken wor-den omgezet, rekening hebben ge-houden met een eventuele LGV-lijn en de mogelijke weerslag ervan op de modernisering van het bestaande net. Omgekeerd is het ook waar dat deze investeringen niet opwegen tegen de bouw van een LGV-lijn als blijkt dat deze van aard is de globale exploitatiecijfers te verbeteren. Men moet ervan uitgaan dat als men het over spoorwegen heeft, de exploita-tiekosten een veelvoud zijn van het normale investeringsniveau. Ten-slotte mag de toekomst van een transportmiddel niet worden be-zwaard door vroeger genomen basis-singen waarbij onvoldoende reke-ning werd gehouden met de toe-komst en die zodoende slechts ten dele bijdragen tot de toestandko-ming van een optimale produktivi-teit.

Tot slot mag men ook de weerslag van de investeringen op de tewerk-stelling niet uit het oog verliezen. Er-van uitgaande dat elk miljard dat in deze sector wordt geïnvesteerd goed is voor 750 tot 1.000 banen/jaar, kan men stellen dat de bij de aanvang van dit hoofdstuk bespro-ken investering gedurende 10 jaar 3.500 tot 6.000 mensen aan het werk zou houden. Maakt men de balans op van de sociale rendabiliteit van een ontwerp, dan mag dit gegeven zeker niet uit het oog worden verlo-ren. Het kan ook dienen om op een produktieve wijze een tegengewicht te vormen voor eventueel afvloei-en van personeel op het vlak van de ex-ploitatie en de administratie van de spoorwegen. Dat deze vaststelling

belangrijk is, blijkt duidelijk uit de cijfergegevens ter zake. In 1982 be-tekenden 3.500 tot 6.000 spoorweg-arbeiders een jaarlijkse uitgave van 2,1 tot 3,6 miljard B. Fr. of met andere woorden 21 tot 36 miljard over 10 jaar.



BESLUIT

Een LGV-lijn is economisch ren-dabel als ze ertoe leidt de globale exploitatiebalans te verbeteren. Als men zich bij het opstellen van de balans uitsluitend beperkt tot deze lijn, dan heeft men daarom nog geen volledig beeld van de rendabiliteit van zulk een project op het Belgisch spoorwegennet.

Deze rendabiliteit kan sterk de hoogte worden ingedreven als de LGV-lijn eveneens wordt gebruikt door de binnenlandse sneltreinen. Op sommige baanvakken zouden dan niet langer alleen internatio-nale treinen rijden maar driemaal zoveel treinen. Het aanbod zou zonder kostenverhoging in aan-zienlijke mate kunnen worden ver-beterd door de inlassing van deze sneltreinen, die iets minder snel rijden dan TGV-treinen.

De investeringen op het vlak van het materieel kunnen worden ver-richt op een moment dat een be-langrijk gedeelte van het rollend materieel hoe dan ook zou moeten worden vervangen omdat het eko-nomisch niet meer rendabel is. De infrastructuurinvesteringen moeten worden beoordeeld binnen de context van een globale so-ciale rendabiliteitsbalans, waarbij rekening wordt gehouden met het aspect tewerkstelling. De LGV-plannen zullen een niet onaan-zienlijke weerslag hebben op de huidige moderniseringsplannen en zullen een aantal genomen opties voor de uitrusting van de lijnen en de bestellingen inzake rollend materieel op de helling plannen.

Bij het maken van verkeersprog-noses zal men moeten uitgaan van een dagelijkse kennis van de te be-dienen markt en van de nieuwe concurrentiepositie die wordt in-genomen door de verwezenlijkte aanzienlijke tijdswinst, wetende dat hetgeen op dit ogenblik met de be-staande treinregelingen wordt ge-boden in vele gevallen onvol-doende is.

Onderstrepen we te slotte nog dat de uitbouw van een LGV-net stapsgewijs kan gebeuren, te meer daar een eerste lijn Brussel-Parijs reeds een gevoelige verbetering zou inhouden van het door het project beoogde reizigersverkeer. De TGV-treinen en vooral de TVI-treinen zullen echter pas volop rendabel worden nadat de laatste te verwezenlijken verbindingen een feit zullen zijn geworden. ■