

Snellere treinen in Europa

Her en der in Europa vieren de spoorwegen binnenkort hun 150-jarig bestaan. Volgens sommigen hebben zij hun langste tijd gehad. De trein zou steeds minder met andere vervoerwijzen kunnen concurreren, vooral omdat hij te langzaam is geworden. Kunnen de spoorwegen het verloren terrein terugwinnen? Volgens de auteur van dit artikel wel, als de spoorwegen hun comparatieve voordelen beter uitbuiten en hun snelheid weten op te voeren. In verschillende Europese landen zijn al hoge-snelheidstreinen geïntroduceerd of er wordt ermee geëxperimenteerd. In ons land is de discussie over aansluiting op een internationaal TGV-net op gang gekomen. Is er toch nog toekomst voor de spoorwegen?

DR. J.C. TERLOUW*

Europese verdeeldheid

Spoorwegen maken deel uit van het transportsysteem van een land, en het transportsysteem is een essentiële factor in de totale economie. Daarom eerst een paar woorden daarover.

De EG heeft besloten een vrije interne markt tot stand te brengen niet later dan 1992. Of dat lukt is nog niet te zeggen, maar het streven is belangrijk. Er is veel veranderd in de laatste decennia. De wereld is in zekere zin kleiner geworden. Markten zijn dichterbij en toegankelijk voor meer concurrenten. Als de effectenbeurs in Amsterdam sluit, gaat die van Tokio al weer bijna open. Europa moet optornen tegen de kwaliteitsprodukten niet alleen van Japan, maar ook van een aantal landen in Zuidoost-Azië waar de lonen nog laag zijn, maar de produkten daarom nog niet slecht.

Europa heeft meer inwoners dan de VS. Het heeft een onderwijssysteem met veel variatie en van oudsher een goede kwaliteit. Het heeft een lange industriële traditie. Kortom, Europa zou de leidende industriële natie van de wereld kunnen zijn, als het niet zo versnipperd was. Hoe verdeeld het is blijkt alleen al uit de transportsector. Bijna ieder land van de EG heeft zijn eigen industrie voor rollend materieel en die heeft dan als verreweg de belangrijkste klant de nationale spoor- en tramwegmaatschappijen. Ons werelddeel is overdekt met een dicht net van bilaterale akkoorden voor wegvervoer, wat bureaucratie met zich meebrengt, wachttijden aan de grenzen en dus extra kosten. Een vrachtvervoerder betaalt tolwegen in Frankrijk en Italië, een bedrag per kilometer in Scandinavië en in Oostenrijk, een speciaal vignet in Zwitserland. Hij mag met wagen van 40 ton rijden in de landen van de EG, behalve voorlopig in Engeland en Ierland, met 38 ton in Oostenrijk, met 28 in Zwitserland. Het zijn maar voorbeelden. De extra kosten hiervan worden wel geschat op 5%, wat dicht in de buurt van de winstmarges van bedrijven is. Kortom, het is van belang dat de EG slaagt in haar pogingen om een vrije interne markt tot stand te brengen in het begin van het volgende decennium. Het transportsysteem is daarbij van wezenlijke betekenis. Grondstoffen en halfabrikaten moeten worden aangevoerd. Het gerede produkt moet worden gedistribueerd. Transport is de bloedsomloop van het economische systeem.

Bij de Europese integratie speelt transport trouwens nog een andere bijzondere rol. Het is heel goed denkbaar dat tandpasta of automobielen zonder belemmering verhandeld kunnen worden in de landen van de EG en niet daarbuiten. Het is echter moeilijk voorstelbaar dat transport vrij is in de landen van de EG en niet in Europese landen die tussen de EG-landen in liggen. Zo lang er geen tunnel onder Zwitserland en/of Oostenrijk is gegraven vinden treinen en auto's die van de Bondsrepubliek naar Italië willen en vice versa die landen op hun pad. Als de liberalisatie zich niet tot die landen uitstrekt gaan veel van de voordelen van een EG-liberalisatie verloren. Kortom, vooral voor transport is Europa groter dan de landen van de EG alleen.

Monopolieposities

Nationale spoorwegen hebben vrijwel altijd een monopoliepositie voor het railvervoer. Dat was vroeger anders, maar op grond van deugdelijke economische motieven zijn spoorwegmaatschappijen die elkaar op hetzelfde traject beconcurreren afgeschaft. Echter, óók om economische redenen heeft dat nadelen. Wie geen concurrentie ondervindt mist de prikkel om een topprestatie te leveren. Er is veel kritiek op de nationale spoorwegmaatschappijen wat betreft hun dienstverlening. In 1985 heeft de CEMT 1) een rapport uitgegeven met de titel *Improvements in international rail transport services* 2). Het bevat een groot aantal aanbevelingen over de wijze waarop het vervoer per rail van passagiers en goederen kan worden verbeterd, aanbevelingen die door de ministers van Transport van de 19 CEMT-landen zijn onderschreven.

De nationale spoorwegmaatschappijen denken te weinig marktgericht en ze denken ook te *nationaal*. Ik zal die

* De auteur is secretaris-generaal van de Conference Européenne des Ministres de Transport (CEMT)

1) Conference Européenne des Ministres de Transports (CEMT). In deze Conferentie proberen de ministers van Transport van 19 Europese landen (de lidstaten van de EG, plus Noorwegen, Zweden, Finland, Zwitserland, Oostenrijk, Joegoslavië en Turkije) gezamenlijk maatregelen te nemen die het transport in Europa efficiënter, veiliger en gemakkelijker maken.

2) CEMT, *Improvements in international railway services*, Parijs, 1985.

bewering waar maken met een aantal voorbeelden.

Iedere trein van Nederland naar Duitsland vice versa heeft oponthoud aan de grens, omdat de locomotief gewisseld moet worden. Noch de NS noch de DB heeft meerstroomslocomotieven voor de stroomsystemen van deze beide netten, die verschillend zijn.

In 1984 is de TEE Parijs-Amsterdam opgeheven, gedeeltelijk zonder dat hij is vervangen door nieuwe sneltreinen met twee klassen. Daardoor is de ritduur van de ochtendverbinding tussen de twee hoofdsteden 70 minuten langer geworden.

Sinds 1986 vertrekt de avondtrein van Parijs naar Keulen om 16.45 uur in plaats van om 17.45 uur. Dit vertrekur is ongunstig voor zakenlieden en bovendien is de ritduur met 25 minuten toegenomen.

In 1984 heeft België een integrale starre dienstregeling ingevoerd voor de binnenlandse treinen, maar het patroon wijkt 4 minuten af van dat van de NS en 9 minuten van dat van de DB. Het gevolg is dat internationale treinen slechter aansluiten en langer over de ritten doen. Wie van Brussel naar Bonn gaat wacht nu 20 minuten langer in Keulen bij het overstappen.

De spoorwegen zijn oud in vergelijking met de auto en het vliegtuig. Her en der in Europa is of wordt binnenkort het 150-jarige bestaan gevierd. Het transportmiddel dat de 19e eeuw kleur heeft gegeven, dat in het begin van deze eeuw nog de ongekroonde koning van de verplaatsing was, dat grote steden economische activiteit heeft gebracht en kleine steden waardigheid, dat familietradities in het leven heeft geroepen, schrijvers heeft geïnspireerd, is in de versukkeling geraakt. Steeds meer reizigers zijn overgestapt op de auto of op het vliegtuig. In de CEMT-landen is in de periode 1970-1985 het reizigersvervoer per spoor toegenomen met 21%, maar per bus en touringcar met 55% en per auto met 60%. De cijfers voor het goederenvervoer zijn: over de weg een toename met ca. 72%, per spoor een afname met ca 3% 3).

Verloren terrein terugwinnen

Toch zeg ik met overtuiging dat de spoorwegen niet moeten verdwijnen, maar moeten proberen een deel van het verloren terrein terug te winnen. Want de trein heeft veel voordelen. Als eerste en wellicht belangrijkste noem ik de veiligheid. Ieder jaar komen in de CEMT-landen meer dan 60.000 mensen om op de weg, en raken er bijna twee miljoen gewond. In vergelijking daarmee is het aantal slachtoffers door treinongelukken verwaarloosbaar, al staat een treinongeluk dat drie doden vergt wel op de voorpagina. Hoe bizar het ook klinkt, de economische waarde van een mensenleven is in geld uit te drukken 4). Bovendien is er een schatting te maken van de gemiddelde medische kosten en de materiaalkosten bij een auto-ongeluk. Als we dat doen komen we op een totaal bedrag per jaar aan kosten door ongelukken op de weg, dat van dezelfde orde van grootte is als het totaal van de tekorten van de Europese spoorwegmaatschappijen. Dat stelt die tekorten in een ander licht, of, als u wilt, het zegt iets over de onveiligheid op de weg.

De spoorwegen zijn veel minder vervuilend dan het transport per auto. De uitwerp van verbrandingsproducten is minder (denk wel aan de elektriciteitscentrales), de infrastructuur is smaller en de schroothoop van verbruikt materiaal is kleiner. Het comfort van een trein is groter dan van een auto (vind ik), want je kunt er in lopen en eten en hij maakt geen scherpe bochten of sterke acceleraties of rembewegingen. De trein is zeker veel comfortabeler dan het vliegtuig, volgepakt als dat is en hij komt – in tegenstelling tot het vliegtuig – midden in de stad.

Al deze voordelen van het transport per spoor hebben niet kunnen verhinderen dat de spoorwegen aan betekenis hebben ingeboet. De voornaamste reden is *traagheid*. Alle voordelen die ik aanstipte had de trekschuit ook en toch bestaat die niet meer. Het is een niet erg vriendelijke vergelijking, maar er zit zeker een kern van waarheid in.

Het hoge tempo van onze tijd maakt snelheid tot de belangrijkste eigenschap van een transportwijze.

Is de trein dan zo traag? De Beneluxtrein rijdt van Amsterdam naar Brussel met een gemiddelde snelheid van 75 km per uur. De drukke bezetting van enkele baanvakken met sneltreinen en stoptreinen, met name tussen Amsterdam en Dordrecht en tussen Antwerpen en Brussel, laat vrijwel geen versnelling toe. Maar 75 km per uur kan niet meer concurreren met de auto op de moderne autowegen, die als resultaat hebben gehad dat de jaren zeventig de gemiddelde snelheid bijna is verdubbeld. De afstand van Rotterdam naar Keulen is 248 km. De sneltrein doet er 3 uur en 18 minuten over. De afstand Rotterdam – Frankfurt is in vogelvlucht ca. 350 km. De trein doet er 6 uur over.

Als de spoorwegen hun comparatieve voordelen beter kunnen uitbuiten en het nadeel van de huidige traagheid overwinnen, zijn er in de toekomst beslist weer mogelijkheden. Immers:

- de ernstige milieu-effecten, zoals de aantasting van wouden door zure regen, worden althans gedeeltelijk veroorzaakt door het gemotoriseerde verkeer en zullen in de toekomst aan die transportwijze worden toegerekend, naar mag worden aangenomen;
- toenemende congestie 5), toenemende parkeerproblemen e.d. kunnen de belangstelling voor de trein doen toenemen;
- vergrijzing van de bevolking, zoals die tegen de eeuwwisseling wordt voorzien, lijkt gunstig voor de spoorwegen.

Zoals gezegd, daarvoor zijn in de eerste plaats kortere reistijden nodig. De Europese spoorwegmaatschappijen zien dat in en er is de laatste jaren dan ook het een en ander op gang gekomen.

Snellere treinen

In het algemeen spreekt men van treinen met hoge snelheid vanaf ca. 200 km per uur. Die snelheid wordt tegenwoordig op verschillende 'klassieke' lijnen bereikt, als een maximum, b.v. op de baanvakken van de trajecten Parijs – Toulouse, Parijs – Bordeaux, Parijs – Nantes. Verschillende treinen in het VK rijden op het ogenblik tegen de 190 km/uur, een snelheid die in 1991 zal worden opgevoerd tot 220 km/uur. Ook in de Duitse Bondsrepubliek wordt de snelheid van de IC-treinen van lieverlee verhoogd tot 160 à 200 km/uur.

Een tweede benaderingswijze 6) is de constructie van nieuwe lijnen die geschikt blijven voor zowel goederen- als personenvervoer. Dat wordt gedaan in de BRD voor ICE-treinen van 300 km/uur en in Italië met de 'Direttissima'.

Een derde mogelijkheid is de constructie van nieuwe lijnen exclusief voor passagierstreinen met hoge snelheid. Die weg is al in het begin van de jaren zestig gekozen door Japan: de 'Shinkansen' heeft al zes miljard passagiers vervoerd. Een soortgelijke optie is gekozen door Frankrijk, met de overbekende TGV. Hij rijdt met een maximum snelheid van 270 km/uur in twee uur van Parijs naar Lyon en is een commercieel succes. De jaarlijkse inkomsten van de lijn zijn dertig procent hoger dan tijdens de constructie was begroot. Twee jaar na de openstelling van de lijn was de jaarlijkse winst 740 miljoen francs en dat ná betaling van de 1,1 miljard rente op het geleende kapitaal (17% vast).

Nu moeten we niet vergeten dat Parijs-Lyon een ideaal traject is voor de TGV. De afstand is gunstig, het passagiersaanbod is groot, de structuur van het landschap was betrekkelijk eenvoudig voor het bouwen van de lijn (weinig bergen, rivieren e.d.) Maar de Fransen zijn door de Zuid-oostelijke TGV geïnspireerd. De lijn van Parijs naar Bor-

3) CEMT, *Trends in the transport sector 1970-1985*, Parijs, 1986.

4) CEMT, *Costs and benefits of road safety measures*, Round Table 63, Parijs, 1984.

5) Zie CEMT, *International traffic and infrastructural needs*, Parijs, 1986.

deaux (TGV Atlantique), waarvan de bouw in volle gang is, zal worden bereiden door een tweede generatie TGV's, waarvan de motor kleiner in volume en gewicht is, en voor dezelfde prijs tweemaal zoveel vermogen zal leveren. Ook de suspensie zal beter zijn. Hij zal ca 300 km/uur rijden. De Franse overheid draagt 30% bij in de kosten van de nieuw te bouwen infrastructuur.

Verder worden er plannen gemaakt voor een TGV-Noord (met mogelijke aansluiting naar Nederland), een gedeeltelijk nieuwe lijn Madrid-Cordoba, nieuwe baanvakken in Duitsland en Italië. Ook in Zwitserland, Oostenrijk, Zweden, Griekenland en Turkije zijn er plannen voor snellere treinen.

Afstemming

Als de spoorwegen in Europa met hun snellere treinen een nieuwe toekomst tegemoet gaan, en als we een voorstander zijn van Europese integratie, ligt het voor de hand om te zeggen: laten de landen het eens worden over één type spoorlijn en één type trein. Maar zo eenvoudig is dat natuurlijk niet. Ieder land heeft zijn eigen geschiedenis, zijn eigen bestaande, spoorwegnet waarin het nieuwe geïntegreerd moet worden, zijn eigen problemen op het gebied van landschap en infrastructuur. Laten we nog eens kort de verschillende manieren om een snelheid van 200 km/uur of meer te bereiken vergelijken:

- 1) bestaande lijnen aanpassen (uitbouwlijnen). Voorbeelden: Hamburg – Hannover, 178 km in 1.14 uur, non stop; Hannover – Dortmund, 208 km in 1.32 uur, twee stops;
- 2) nieuwbouw van 'vlakke' lijnen met minimale hellingen, waarop gemengd vervoer van reizigers en goederen mogelijk is. Dit vraagt op heuvelachtige baanvakken talrijke kunstwerken en is dus duur. De Duitse nieuwbouwlijnen kosten gemiddeld per km DM 33 miljoen;
- 3) nieuwbouw van 'steile' lijnen, met hellingen tot 5%. Ze zijn alleen te berijden door speciaal hiervoor gebouwde reizigerstreinen. Ze zijn goedkoper in aanleg (weinig tunnels). Maximum snelheid ca 300 km/uur (gemiddeld ca 240 km/uur);
- 4) volstrekt nieuwe technologieën. Het belangrijkste voorbeeld hiervan is de magneetweefspoorlijn (magnetic levitation) waarvoor een proeftracé is gebouwd in het Duitse Emsland. Er kunnen snelheden worden bereikt van 350 à 400 km/uur, maar de speciale onderbouw is duur en maakt het moeilijk een dergelijke trein in te schakelen in bestaande netten. Wellicht zijn er toepassingen mogelijk in gebieden waar nog geen gesloten net bestaat.

Het is duidelijk dat ieder land het systeem zal toepassen dat het meest geëigend is voor de specifieke condities in dat land. Het moet echter mogelijk zijn om er voor te zorgen dat de verschillende systemen aan elkaar gekoppeld kunnen worden, omdat ze compatibel zijn. Daarvoor is internationaal overleg nodig in de wetenschap dat het van het hoogste belang is voor Europa, en dus voor alle betrokken landen, dat er overeenstemming wordt bereikt. Het is ook van groot belang dat er een industrieel platform komt van waaruit er op wordt toegezien dat de systemen waaraan men werkt voldoen aan een minimaal noodzakelijke compatibiliteit.

Een andere belangrijke reden voor industriële samenwerking is die van de 'economies of scale'. In het huidige tijdsgewricht is Europa te klein om uit zoveel deelmarkten te bestaan. Het belang van bundeling van krachten blijkt bij voorbeeld uit het succes van de Airbus.

Economische overwegingen

Snellere treinen in Europa komen niet alleen tot stand om de spoorwegen weer een belangrijker rol te laten spe-

len in het verkeer en vervoer, maar ook omdat de winst- en verliesrekeningen van vrijwel alle spoorwegmaatschappijen het nodig maken iets te doen. Het is dan ook gewenst dat de maatschappijen die nieuwe concepties uitwerken dat doen vanuit het standpunt van een ondernemer: je kunt alleen overleven als je rendement maakt op geïnvesteerd kapitaal. Daarover is de laatste tijd veel gezegd en geschreven. Er worden talloze studies gemaakt over het te verwachten reizigersaanbod bij nieuwe lijnen, de elasticiteit van de prijs e.d. Ik kan daarop in dit bestek niet te diep ingaan. Laat me echter de uitgangspunten noemen die Heinisch van de DB hanteert 6):

- snelle treinen moeten als een bedrijf gezien worden dat staande moet blijven in de concurrentieslag met andere transportmogelijkheden en primair op grond van economische criteria moet worden geleid;
- infrastructuur, voertuigen, marktstrategie, verkooporganisatie van een systeem van snelle treinen moeten als één samenhangend geheel worden ontworpen en bedreven;
- door verbindingen met snelle treinen moeten interessante centra van dichte bevolking en economische activiteit met elkaar worden verbonden. Concentratie op afstanden die een reistijd van 1 tot 3 uur betekenen houdt de meeste beloften in;
- het volume van het aanbod moet worden vastgesteld aan de hand van een strenge doelstelling t.a.v. de belastingsgraad, om een goede produktiviteit zeker te stellen en het gevaar van overcapaciteit te beperken;
- voor de bouw van nieuwe infrastructurele werken is politieke steun noodzakelijk. Die moet bestaan uit maatschappelijke consensus en uit een financiële bijdrage voor het algemene economische belang dat uit het systeem voortvloeit.

Alleen als deze criteria consequent worden gehanteerd, zegt Heinisch, kan de strategische kans die de spoorwegen hebben om nieuwe markten te openen leiden tot een positieve bijdrage aan de economische en financiële ontwikkeling van het spoorwegbedrijf. De Engelse en Franse regering hebben zich op een soortgelijk standpunt gesteld ten aanzien van de bouw van een spoorwegtunnel onder het Kanaal. Het moet een rendabele bedrijfsinvestering worden, met geen cent overheidsgeld er bij. Voor een positieve rentabiliteit is het van groot belang dat er een snelle treinverbinding komt tussen Londen en Parijs, c.q. Londen en Brussel/Amsterdam. De *'Economist'* van 14 februari j.l. 7) schrijft dat het Britse Ministerie van Transport altijd heeft aangenomen dat een vaste oeververbinding over het Kanaal alleen levensvatbaar is als in ieder geval de TGV-Noord wordt gebouwd, wat reistijden per trein belooft van Waterloo Station naar Brussel in 2.50 uur en naar Parijs in ongeveer drie uur 8). Het ziet er overigens naar uit dat Engeland zelf weinig zal bijdragen aan die vermindering van reistijd. De ruim 100 km door Kent zullen 65 à 70 minuten blijven vergen, omdat er geen nieuwe lijn zal worden gebouwd. De treinstellen zullen ook smaller moeten zijn dan op het vaste land gebruikelijk, want de railparen liggen dichter bij elkaar dan hier en de tunnels zijn smaller. Desalniettemin zou de TGV-Noord een succes kunnen worden, in ieder geval voor de verbinding Parijs-Londen. Daarvoor geldt hetzelfde als voor Parijs-Lyon: een groot reizigersaanbod en de goede afstand. Ik laat het graag aan anderen over om er op in te gaan hoe het noordelijkste stukje van de TGV-Noord beoordeeld moet worden: de verbinding met Amsterdam. Zoals bekend is dat in economisch opzicht het minst florissante deel van de lijn. Als de tunnel er komt voorspelt men 3,25 miljoen passagiers per jaar op de Amsterdamse lijn, en een investering tussen de 2,3 en 7 miljard francs met een 'return on investment' van ca 1,5%. Zonder de tunnel zou dat zelfs nog minder zijn.

6) Zie o.a. Elie Le Du, *La vie Française*, nr.8/9, 1986, blz.22.

7) Roland Heinisch, *Internationales Verkehrswesen*, jg. 5, september/oktober, 1986

8) *The Economist*, 14 februari 1987, blz. 56.

Europees netwerk

We spreken graag over een Europees netwerk van snelle treinen, maar we moeten ons er geen illusies over maken dat zo'n netwerk tot stand zal komen vanuit een Europese conceptie. Op zichzelf hoeft dat niet zo erg te zijn. Weinig reizigers die van Helsinki naar Madrid willen, of van Parijs naar Athene zullen de trein nemen, zelfs al zou dat kunnen met een snelle trein. Daarom moet ieder lijnstuk economisch en politiek gerechtvaardigd worden. Zo werkt het natuurlijk ook in de praktijk. Bij de beslissing over de ICE van Hannover naar Würzburg heeft de reductie in de reistijd van Hamburg naar München ongetwijfeld een rol gespeeld, maar vast niet die van Kopenhagen naar Marseille. Het is uniek dat bij de beslissing over de TGV-Noord vijf landen betrokken zijn, maar uiteindelijk zal de beslissing per lijnstuk genomen worden op grond van het belang dat er aan wordt gehecht door het land waarin dat deel van de lijn ligt. Met het autowegennet is het niet anders gegaan. De wegen waren aanvankelijk nationaal en in de buurt van de landsgrenzen lagen 'langzame' stukken die de reistijd verlengden. Zo zal een Europees net van snelle treinen ook nog lang 'trage' baanvakken kennen.

Tijdens een hoorzitting van de Raad van Europa, in december 1986, werd benadrukt dat beslissingen over nieuwe snelle treinen *politieke* beslissingen moeten zijn. Dat lijkt mij juist. Gezien de monopoliepositie van de spoorwegen, gezien de lange termijn waarover het gaat (zie de leeftijd van het huidige netwerk), gezien de aspecten van algemeen belang, gaat het om beslissingen die niet tégen de wens van de overheid genomen kunnen worden. Integendeel, de overheid dient medeverantwoordelijkheid te nemen.

Financiering

De spoorwegen vinden het vaak onaangenaam als er over hun 'tekorten' wordt gesproken. Zij wijzen er op dat de overheid bijdraagt aan de kosten van het in stand houden van een transportsysteem met een groot maatschappelijk nut. Hoe dat ook zij, een feit is dat de belastingbetaler een flink deel van ieder treinkaartje betaalt. De Waele heeft hierover interessante berekeningen gemaakt (9). De totale overheidsbijdragen in de CEMT-landen, verdeeld over subsidies, investeringen en dekking van tekorten, bedraagt per jaar ca 160 miljard francs. Voor dat geld kun je 80% van de lonen en sociale lasten betalen van al het Europese spoorwegpersoneel of 1.500 km nieuw snelspoor aanleggen of kwaliteitswoningen bouwen voor 800.000 gezinnen of 2,5 miljoen mensen een nieuwe auto cadeau doen.

De CEMT-landen hebben samen ongeveer 160.000 km spoorlijn. Ruim 4000 km daarvan is of wordt in gereedheid gebracht voor snelheden van 200 km/uur of meer, één derde nieuwe lijnen, twee derde modernisering van bestaande lijnen (cijfers van 1983). De Waele berekent dat er tussen de 8.500 en 14.000 km extra nodig is (waarvan 3000 km nieuwe lijnen) om een optimaal net van snelle treinen in Europa tot stand te brengen. Door de kosten van wat al gedaan is te extrapoleren zou, inclusief de bouw van tunnels, tussen de 340 en 480 miljard francs vergen. Dat is twee à drie maal de jaarlijkse overheidsbijdragen aan de Europese spoorwegmaatschappijen.

Met ander woorden, als we vanaf vandaag de overheidsbijdragen (waarvan een groot deel bestemd is voor exploitatiekosten) met 10% zouden laten afnemen, en dat geld werd besteed aan het bouwen van een net van snelle treinen, dan kon dat net er over 25 jaar liggen. Het komt mij voor dat zoiets geprobeerd moet worden. De produktiviteit van de spoorwegen is vatbaar voor verbetering. Goedkope exploitatie moet mogelijk zijn. Er rijden heel wat treinen met niet meer dan een handjevol passagiers. Bij verschillende maatschappijen in Europa is het personeelsbestand aanzienlijk te groot. Klantenbinding door beter

dienstbetoon zou geprobeerd kunnen worden.

De enorme bedragen die de nationale overheden uitgeven voor het instandhouden van hun spoorwegen zijn er een bewijs van wat een grote waarde er aan die spoorwegen wordt gehecht. Gedeeltelijk is dat te verklaren uit de geschiedenis: in de vorige eeuw was het bezit van een spoorweg het symbool van progressie, van modern zijn, van een industriële toekomst. Maar er is natuurlijk meer. Ook vandaag nog hebben de spoorwegen een aantal intrinsieke voordelen (die ik al eerder kort heb genoemd) waardoor we ze niet kwijt willen. Daarom hoop ik dat de mogelijkheden voor vernieuwing, met name versnelling, zullen worden gegrepen. De tekenen zijn niet ongunstig.

Nederland

Veel van wat ik gezegd heb moge waar zijn voor het totaalbeeld van Europa, maar is daarom nog niet direct op Nederland van toepassing. De oppervlakte van ons land is klein en er wonen veel mensen, die buitengewoon reislustig zijn. Maar wat in Frankrijk kan, kan daarom nog niet in Nederland.

Typisch voor de Benelux-spoorwegnetten is de hoge graad van verzadiging op tweesporige baanvakken met treinen die, vaak met verschillende snelheid, elkaar zeer snel opvolgen. Zo rijden er tussen 16.16 uur en 17.15 uur tien sneltreinen en twee stoptreinen in één richting tussen Brussel en Leuven. De baanvakken zijn vol en het kan niet sneller. Op de piekuren is de grens van de capaciteit bereikt. Versnelling is onmogelijk. De dienstregeling wordt gevoelig voor storingen.

Wat te doen? In Duitsland heeft de DB tot nu toe geen kans gezien een nieuwe route te openen tussen Keulen en Frankfurt, hoewel die toch lucratief zou moeten zijn. Het is blijkbaar te moeilijk om nog een tracé te vinden in het overvolle Rijnval. De problemen die BR heeft in Kent heb ik al genoemd. Is er in onze Randstad plaats voor een nieuw tracé? Ik laat de beantwoording van die vraag graag over aan anderen.

Ik wil er alleen deze opmerking over kwijt. Als er een nieuwe lijn komt dan is het m.i. onverantwoord als die blijft voorbehouden voor internationale treinen. Dat zou betekenen één of twee per uur in beide richtingen. Daarvoor is zo'n lijn te duur. Hij zou moeten bijdragen tot ontlasting van het bestaande net en tot de versnelling van de binnenlandse intercity's. Zo zou b.v. de trein van Amsterdam naar Vlissingen, die er nu 2 uur en 45 minuten over doet, gedeeltelijk over een nieuwe lijn kunnen rijden, waardoor de reistijd tot zeg 2 uur kan worden teruggebracht. Maar natuurlijk zouden de binnenlandse treinen de TGV's niet mogen hinderen, anders gaat het effect waarom het was begonnen verloren.

Slot

Om de spoorwegen te revitaliseren is modernisering essentieel. Vooral kortere reistijden zijn van belang. De beslissingen daarover zullen vooral op grond van nationale economische en politieke overwegingen genomen worden. Dat is niet dramatisch, als de plannen maar internationaal op elkaar worden afgestemd en als de in te voeren systemen maar compatibel zijn. Het tot stand komen van een netwerk van snelle treinen moet worden bezien binnen de totale problematiek van de spoorwegen.

Als aan deze voorwaarden wordt voldaan zullen m.i. de spoorwegen in Europa hun positie t.o.v. andere transportwijzen weer kunnen versterken.

J.C. Terlouw

9) CEMT, *European dimension and future prospects of the railways*, international seminar, Parijs, 1986.