

Van de Groningertram.com site d.d. 25 januari 2010

[\(Geen\) alternatieven voor de tram](#)

VVD wil bandentram

By Karrs

De VVD in Groningen is bezig met het uitwerken van een plan voor hun alternatief voor de regiotram: de Translohr. Dat meldt het Dagblad van het Noorden vandaag. Op 18 juni 2009 meldde de VVD al dat zij de bandentram wel zag zitten als alternatief.



De Translohr in Clermont. Foto van Lohr.com

De fabrikant van de Translohr heeft gisteren een bezoek aan Groningen gebracht en heeft een presentatie laten zien. De VVD is enthousiast geworden, voornamelijk omdat het systeem “goedkoper is te realiseren dan een (regio-)tram” en “minder ingrepen in de infrastructuur behoeft”.

In het stuk van het Dagblad staat echter een aantal opvallende misvattingen. Zo staat er dat fietsbanden geen last van de enkele rail hebben, wat onzin is, en dat de Translohr minder ruimte vergt dan een tram, wat ook onzin is. Verder staat er dat de Translohr geen bovenleiding nodig heeft, wat ook al een verkeerde indruk geeft. In aandrijving verschilt de Translohr niet van een tram; het is een elektrisch aangedreven voertuig en heeft dus bovenleiding of een andere manier van stroomvoorziening nodig. De Translohr kan net als een “gewone” tram op accu’s of via inductie rijden, maar die technologie staat in de kinderschoenen (zie ook onze [achtergrondpagina’s over trams zonder bovenleiding](#)). Het is natuurlijk met accu’s mogelijk om een gedeelte van het traject zonder bovenleiding te rijden, maar dat is voor trams ook zo. Nog een opvallende misvatting is dat een Translohr lichter en minder breed zou zijn dan een tram. Dat is niet helemaal waar. De Translohr moet vergeleken worden met een even brede en even zware *stadstram* en niet met de iets bredere en iets zwaardere *regiotram*.

In het stuk wordt tevens de indruk gewekt dat de ene geleidingsrail alles is wat er aan infrastructuur nodig is (naast de bovenleiding) – maar ook dat is een misvatting. De Translohr heeft weliswaar luchtbanden, maar die kunnen niet maar zo op de openbare weg rusten. Dat gaat ten koste van het rijcomfort, dat sowieso minder is als dat van een tram. Zowel in straatracé’s als op vrije banen moeten er dus “rails” worden gelegd om de banden op te laten rusten (anders gaat het, vooral in het laatste geval, wel heel erg hobbelen!). Een Translohr is voorts net zo zwaar als een stadstram – en heeft dus net zoveel fundering nodig, tenzij Groningen in dezelfde valkuil wil vallen als [vroeger](#). Dat betekent dat óók voor de Translohr, de binnenstad meerdere maanden open moet en dat de infrastructurele kosten elkaar niet veel zullen ontlopen. In het stuk van het Dagblad wordt de indruk gewekt dat er weinig hoeft te gebeuren, maar dat is dus *niet* waar. Voor de regiotram, de stadstram of de Translohr moeten de straten langdurig open – daar is niet aan te ontkomen.

Daarmee komen we aan de eigenlijke waarde van dit plan: is dit een alternatief voor de regiotram, of is dit een alternatief voor een stadstram? Het antwoord is het laatste. Alleen als de regiotram wordt afgewezen en er wordt gekozen voor een stadstram-oplossing, dan zou de Translohr in beeld kunnen komen als alternatief. In dat geval heeft de Translohr een aantal voordelen en een aantal nadelen ten opzichte van een tram.

De Translohr is iets goedkoper in aanleg dan een tramlijn, maar het zal niet veel schelen. De Translohr heeft alle voordelen van een tram (op het rijcomfort na) en is bovendien een leuke toeristische attractie. Je kunt ervan uitgaan dat vanuit heel Noord-Europa mensen naar Groningen komen voor een ritje met de Translohr. Groningen zet zich bovendien op de kaart als een stad die initiatief durft te nemen en nieuwe technologieën wil inzetten.

Daar staat echter een aantal nadelen tegenover, niet in het minst dat de Translohr nét geen volwaardig alternatief voor een tram is. Zoals wij ook al beschrijven in de pagina [Geen alternatieven voor de tram](#), is het rijcomfort, omdat hij op luchtbanden rijdt, minder dan dat van een tram. Weliswaar zorgt de geleidingrail voor een comfortabeler rit als met een bus en is het mogelijk om met een (gefundeerde!) eigen baan de typische busnadelen als hobbelen, slingeren en stoten tot een minimum te beperken, maar het benadert nog steeds niet het comfort van ijzeren wielen op ijzeren spoorstaven. Wat dat betreft is er nog een nadeel: een bandentrambaan is breder dan een gewone trambaan. De twee rijstroken voor de banden zijn breder dan rails (banden zijn breder dan tramwielen) en liggen meer naar buiten. Dus infrastructureel gezien is een tramlijn beter in te passen dan een Translohr-baan.

Wat ook meetelt, is dat de exploitatie vermoedelijk duurder zal zijn als van een (regio-)tram. De voertuigen zijn duurder dan een 'normale' tram en kunnen (iets) minder passagiers vervoeren. Het feit dat het comfort minder groot is, betekent automatisch dat er minder mensen van gebruik zullen maken. Weliswaar is de toeristische aantrekkingskracht vrij groot, maar de dagelijkse reiziger is de doelgroep van de Groninger tramplannen en dan is de Translohr de mindere keuze van de twee.

En dit is natuurlijk allemaal zonder medeneming van het grootste tegenargument: een Translohr kan niet via bestaande spoorwegen doorrijden de regio in. Zelfs als Groningen voor een stadstram kiest, bestaat die mogelijkheid in de toekomst nog. Met de Translohr wordt het idee van regionaalvervoer definitief de nek omgedraaid.

In het Dagblad wordt door de VVD ten onrechte de indruk gewekt dat de Translohr een goedkoper alternatief is die zonder fundering en zonder bovenleiding hetzelfde kan als een tram. De Translohr is absoluut een goed vervoermiddel en kan veel wat een tram ook kan. Voor Groningen met zijn regiotramplannen is hij niet geschikt en ook als uiteindelijk wordt besloten tot het aanleggen van een stadstram, dan heeft het systeem een aantal nadelen ten opzichte van een normale tram. Goedkoper is hij ook niet echt (qua aanleg misschien, qua exploitatie zeker niet) dus een volwaardig alternatief is de Translohr nét niet.


Officiële presentatie van Lohr:

http://www.lohr.fr/download/Translohr_GB.pdf (PDF)

Tags: [bandentram](#), [Translohr](#), [VVD](#)

Dit bericht is geplaatst op om 25-01-2010 door 12:32 en is geplaatst onder [Tramnieuws](#). You can follow any responses to this entry through the [RSS 2.0](#) feed. Ga naar het einde en laat een bericht achter. Pingen is op dit moment niet toegestaan.

Eén reactie naar “VVD wil bandentram”

1.  *DK* zegt:
[25-01-2010 om 13:16](#) | [Beantwoorden](#)

Mooie referentie ook: de fabrikant van de Translohr. Goh wat gek dat die zegt dat zijn voertuig uitstekend geschikt is voor Groningen...

En dvhn neemt het weer klakkeloos over, zonder even een beetje navraag te doen bij mensen die er verstand van hebben. Wat een kwaliteitskrant is het ook.



De Translohr in Padova. In het centrum rijdt deze op accu's. Foto van Lohr.com



De Translohr in Shanghai. Enige schoonheid kan het systeem niet ontzegd worden. Foto van Lohr.com