

Website: www.TramGroningen.nl

Rover: Houd tram en trein gescheiden

Rubriek: **Tram Nieuws**

Bron: ROVER

17-02-2010

Volgens de bestaande plannen gaat de RijnGouwelijn zowel gebruik maken van bestaand spoor als van nieuw aan te leggen spoor. Het bestaand spoor loopt van Gouda tot aan Zoeterwoude, en het nieuwe spoor loopt vanaf Zoeterwoude via Leiden naar Katwijk/Noordwijk. Daarnaast komt er tussen Hazerswoude en Alphen dubbelspoor zowel t.b.v. de trein als t.b.v. de RGL. Het betekent dat er maar vier km is waar de trein en de RGL hetzelfde bestaand spoor gaan gebruiken. Je kunt je afvragen of je daar nu wel zoveel mee uitspaart, en je je er niet een heleboel problemen mee op de hals haalt. Met een kleine ingreep is een veel beter resultaat te behalen.

Vorige week was ik in Nottingham in Engeland, waar ik uit nieuwsgierigheid een ritje maakte met de **nieuwe tram**. Buiten de stad volgt deze de route van een nog in gebruik zijnde spoorlijn (de **Robin Hood** lijn van Nottingham naar Worksop), maar daarbij maakt men geen gebruik van dezelfde rails. Over een groot traject liggen er twee enkelspoor verbindingen naast elkaar, één voor de tram en één voor de trein. Alleen bij de haltes heeft de tram daar dubbelspoor. **Hier** is over de tram meer te vinden.



Lightrail van de RijnGouwelijn

Dat zou je bij de RGL ook kunnen overwegen. Op het bestaande spoor, inclusief het stukje dubbelspoor van 4 km, kan de NS dan een kwartierdienst onderhouden. Daarnaast komt er afzonderlijk enkel spoor voor de RGL over 10 km, met tussen de A4 en Alphen tenminste twee of drie haltes. Dat betekent genoeg passeerpunten om deze tien km enkelspoor een kwartierdienst te laten rijden. Er ontstaat dan een veel overzichtelijker situatie. De RGL-voertuigen hoeven niet te voldoen aan de eisen van het hoofdspoor (kunnen dus veel lichter worden zonder dubbele

beveiligingssystemen, hoeven geen 100 km/uur te kunnen halen, kortom als gewone stadstrams), er is geen probleem met verschillende wiel/railprofielen, en bovenal vertragen NS en RGL niet elkaars dienstregelingen. Verder hoeven de tramchauffeurs maar één techniek te leren en is er geen overdracht van verkeersleidingen aan elkaar nodig. Bovendien zijn de problemen van met 140 km per uur passerende treinen op tramhaltes bij Hazerswoude en Alphen verholpen.

Het betekent wel dat er in Zoeterwoude 4 km extra tramspoor moet worden aangelegd. De kosten daarvan zijn echter veel lager dan de vrijvallende kosten wegens de beveiliging bij gezamenlijk gebruik van tien km spoor. Precies cijfers hierover zijn niet te vinden, maar hoofdstuk 6 uit de scope uit 2000 (onderdeel 1B van de **Beschrijving motivatie**) geeft een schatting van **40% van de aanlegkosten voor beveiliging bij dubbel gebruik**. Bovendien kan een enkel tramspoor tussen Hazerswoude en Alphen minder kosten dan een verdubbeling van het treinspoor, al hangt dat ervan af waar het nieuwe spoor komt te liggen, ten noorden of ten zuiden van het bestaande spoor.

Voor Alphen-Gouda is allang voorzien dat er met ingang van 2010 er nog uitsluitend met trams wordt gereden, afgezien van één goederentrein per dag met bestemming Alphen. Het moet toch te regelen zijn dat deze goederentrein op een tram-infrastructuur kan rijden, zeker als dat een aangepaste treininfrastructuur is. En anders kunnen de goederen toch over het hoofdspoor via Leiden of Woerden worden aangevoerd?

Al met al is het goedkoper en eenvoudiger om in plaats van gezamenlijk NS/RGL gebruik van hetzelfde spoor een nieuwe trambaan naast de trein aan te leggen.

Maar wanneer je toch een complete nieuwe trambaan aanlegt, moet je je natuurlijk ook afvragen waarom je die van Leiden naar Alphen laat lopen, terwijl er ook al een trein tussen Leiden en Alphen rijdt. Die trein bedient de meeste OV-reizigers, gezien de lage frequentie van de busdienst tussen Leiden en Alphen. De bussen tussen Leiden en Zoetermeer rijden veel vaker. Je kunt dus beter een tramspoor tussen Leiden en Zoetermeer aanleggen, met haltes/passeerpunten bij Zoeterwoude Dorp en Stompwijk. Het transferium aan de A4 kan dan bij de kruising met de N206 komen. De trams kunnen in Zoetermeer doorrijden via Randstadrail. Met zo'n oplossing is het belang van veel meer reizigers gediend.

Paul Bordewijk

Bron: **ROVER**

© Copyright 2010 by TramGroningen.nl