



tram in eindhoven

Berichten

Reacties

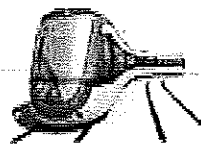
maandag 7 juni 2010

MEER INTERCITY'S: NOG PLEK VOOR DE TRAM-TREIN NAAR AIRPORT EINDHOVEN?

Meer intercity's

Het Eindhovens Dagblad meldt op 5 juni, dat het kabinet besloten heeft het aantal intercity's en stoptreinen op een groot aantal spoorlijnen te verhogen. Voor de Regio Eindhoven betekent dit dat er per uur twee intercity's van Eindhoven naar Den Haag v.v. bijkomen. Naast de zes intercity's die er nu al gaan rijden tussen Eindhoven en Utrecht v.v. Totaal komen op het gedeelte Eindhoven – Best per uur in elke richting 10 intercity's te rijden. Bovendien zullen een aantal goederentreinen afgeleid worden naar de Betuwelijn.

Trein-tram Best-Airport-Veldhoven in de knel?



Het gebruik van het spoornet op het gedeelte Best – Eindhoven zal dus toenemen, terwijl verwacht mag worden dat er minder goederentreinen gaan rijden. Wat betekent dit voor het initiatief voor een tram-trein van



welkom op deze site

Sinds enige jaren werk ik aan de promotie van een tram in Eindhoven als kern van het OV-net in de stad. Het moet een integraal onderdeel vormen samen met het busvervoer. De vervoersstroom op de Noord-Zuidlijn is dermate groot dat een tramlijn verantwoord is.

Daarnaast heb ik een plan ontwikkeld voor een tram-trein-verbinding (klik) tussen station Best, Airport Eindhoven en Veldhoven.

Best -Airport naar Veldhoven? In die plannen wordt steeds nadruk gelegd op de mogelijkheden van spoor 4 voor de genoemde treindienst. Dat spoor zal gebruikt moeten worden voor de trein-tram van Best naar Acht, waar die afhaakt en omgekeerd.

M.i. is nog steeds de mogelijkheid aanwezig voor die trein-tramverbinding. Maar dan zal men wel efficiënter met de toedeling van de treinen op de sporen moeten omgaan. Te denken valt om de intercity's en de resterende goederentreinen van het noorden naar het zuiden toe te wijzen aan spoor 3. De stoptreinen kunnen dan op spoor 4. Als ik het goed bereken, dan blijft zo de mogelijkheid aanwezig voor maximaal 4 treintramdiensten per uur op Best -Airport - Veldhoven v.v. Bovendien is in Best bij de ombouw van 2 naar 4 sporen aan de noordkant een vijfde spoor aangelegd. Dit is bedoeld als uitloopspoor van voorstadtreinen tussen Eindhoven en Best. Deze ontwikkeling heeft geen vervolg gekend. Maar door dit uitloopspoor kan zeker een halfuursdienst van Best op Airport en Veldhoven gegarandeerd worden vanaf spoor 4.

Verdere afwikkeling van de intercitystop in Best.

Zoals bekend is de intercitystop in Best al een tijdje opgeheven. Maar er is nu discussie wat er moet gebeuren met de uitgebreide perrons en de parkeerplaats voor 500 auto's, die voor het experiment van de intercitystop zijn aangelegd.

Daarnaast speelt het grote aantal intercity's wat er gaat komen een rol: kunnen er een paar in Best stoppen? De behoefte hieraan in de omgeving van Best (van Eindhoven-Noord, de Meijerij, de Kempen tot Belgisch Noord-Limburg) is aangetoond met de aktie van Peter Bok uit St. Oederode om de intercitystop in Best behouden. (Vandaag is de stand 5.108 ondertekenaars van de petitie, die rond 11 juni aan het kabinet zal worden aangeboden.)

Er is sprake van dat er over dit alles nog een gesprek zal plaatsvinden tussen de overheid/overheden en de NS. Er is nog wat beweging.

bijgewerkt op 10/06/2010



1 reacties:

jeroen zei

Aangezien het A2/N2 viaduct redelijk ruim is zou er ook nog een 5e spoor aangelegd kunnen worden.

Tot aan het kanaal hoeft dat niet veel extra te kosten, dat is namelijk alleen extra spoor van zo'n 2km. Daarna is het waarschijnlijk niet interessant meer omdat je dan een nieuwe brug moet aanleggen en de tunnelbak ook niet breed genoeg is. Maar met die eerste paar kilometer hoeft de tram-trein veel minder lang in de weg van de stoptreinen te rijden.

Voor wat berekeningen heb ik de volgende waarden gebruikt: Voor de stoptrein reken ik met een Plan-V stel (nu de oudste stoptrein op het traject) dit kan in 100 seconden naar de 120 km/h wat neerkomt op zo'n 0.33m/s/s. Voor de tram reken ik met een top van 80km/h en een versnelling van 0.5m/s/s (zo'n beetje elke tram kan ruim 1m/s/s maar meestal niet tot 80km/h).

De foto aan de kop van de weblog is gemaakt in Praag in de buurt van de halte Barrandov in het zuidwesten van de stad. Een film van het nieuwe deel van deze route zit hier (overdag winter) en hier ('s avonds zomer).

Foto's van de nieuwe route hier.

Voor de webcam van halte Barrandov ziekenhuis hier

Voor andere nieuwe trams in Praag hier

Bereikbaar op: mustek@zonnet.nl

interessante links

HOV-2 EINDHOVEN - NUENEN

HOV-2 kosten EURO 100-125 miljoen (30-12-2008)

HOV-2 aanleg (14-11-2008)

Tram in Eindhoven als alternatief voor de Phileas

HOV-netwerk regio ZO-Brabant rapport 2009

NIEUWE FILMPJES + INFO OP DIT WEBLOG

FILM: tram Dijon (planning)

FILM: tram Genève opening nieuw deel tramlijn 12/09

FILM: tram Genève straatmuzikanten

FILM: tram Genève Manu de troubadour

FILM: tram Toulouse

FILM: trein-tram Mulhouse

FILM: tram Mannheim/Ludwigshafen

FILM: tram Jena

FILM: APS-systeem (energie)

FILM: tram Basel

FILM: tram Basel

FILM: The Musicians (Brassband Warschauwse tram)

Nota P+R plaatsen

FILM: aankomst tram-trein Mulhouse

FILM: tram-trein Parijs T4

OV-plan commerciële bedrijven

FILM: stationsgebied Eindhoven toekomstplan

FILM: tram Bergen (N)

FILM: tram Bergen (N)

FILM: tram Le Mans

FILM: foto's tram Marseille

FILM: tram Marseille

FILM: tram Marseille tunnel

FILM: tram Nice + controle

FILM: tram Straatsburg

FILM: ontwerp traminterieur A. Popkova

Wanneer de tram bij Acht aansluit op het bestaande spoor moet er zo'n 4km over gereden worden, wanneer pas bij het kanaal het wissel ligt wordt dat zo'n 2km.

Vervolgens neem ik het volgende scenario:
 Stoptrein staat 60 seconden op Best, vertrekt en als deze het gedeelde baanvak heeft verlaten komt de tram hierop. Deze remt af en staat ook 60 seconden stil. Daarna verlaat deze weer het baanvak. Wanneer deze het baanvak verlaten heeft is de afstand zodanig dat de volgende stoptrein Best vanuit het noorden binnen kan rijden.

Als ik voor het gedeelde baanvak 4km gebruik kom ik op een kleine 12 minuten. (zo'n 5 keer per uur).
 Met 2km gedeeld wordt dit een kleine 8 minuten. Daarmee kun je makkelijk 6 keer per uur een stoptrein langs laten komen.

8 juni 2010 01:18

een reactie plaatsen

Reageer als:

Startpagina

Ouder bericht

Abonneren op: Reacties plaatsen (Atom)

FILM: tram ontwerp Sitra
 FILM: ontwerp tramhalte Alicante
 FILM: tram en metro Spanje
 FILM: tram Jeruzalem
 FILM: tramplannen Abu Dhabi
 FILM: tram San Francisco
 FILM: tram Nijmegen Berg en Dal
 NOTA: OV en fiets in gevaar op LT
 VERVOERSSYSTEMEN vergelijking (Bombardier)
 FILM: tram in USA (Portland/Washington)
 FILM: tram Portland/München (Cincinnati)
 Washington: Tram + waardeontwikkeling huizen
 TRAM aandrijvingsmechanismen
 TRAMRIJTUIGEN: Inekon-trams (CZ)
 TRAM: design bovenleiding
 FILM: videoclip Tramway Barefoot Girl (Montpellier)
 FILM: videoclip Tramway Remix (Young Gods) hardrock RU
 LUCHTKWALITEIT in Europa
 LIGHT RAIL: wat valt eronder?
 Luchtkwaliteit EHV-Genovevalaan
 MILIEU: CO2 uitstoot tram en bus
 Eurotest OV-stadsvervoer
 De voordelen van OV
 Tram een veilig transportmiddel
 Tramveiligheid
 Urban mobility & congestion charging
 TRAM ATLAS overzicht tramsteden Europa
 Stedelijke vervoer in Europa (20 cases)
 OV en gebiedsontwikkeling (11 cases)
 Integrating Public Transport & Urban Planning
 Wat moderne trams voor steden kunnen betekenen (eng)
 KIES FILM: public transport solutions MIDLANDS (East) Urban Transport
 Tram Nottingham (Midlands)
 2de Tramlijn Nottingham (Midlands)
 MIDLANDS low carbon infrastructure
 New urban transport investment fund
 MODERNE TRAMS FRANKRIJK
 FILM: aanleg en traject Tram T3 Parijs ***
 FILM: tram Parijs over tramlijn T3
 FILM: T3 Parijs Balard - Porte d'Ivry
 Tram Parijs
 FILM: tram Angers 1e proefrit
 INFO aanleg tram Angers (F)
 TRAMAANLEG Artois-Gohelle (Nrd. Fr)