



Nieuws



FOTO ALSTOM

Testrit met een hybride locomotief van Alstom.

ALTERNATIEF SPOOR VOOR VRACHTVERVOER DOOR OOST-NEDERLAND

GOEDKOPE GOEDERENLIJN

[SPECIAL INFRA]

De aanleg van een nieuwe goederenspoorlijn door Oost-Nederland kan een stuk eenvoudiger en goedkoper wanneer de maximale snelheid wordt beperkt tot 40-60 km/h. Het idee is afkomstig van ir. Willem Bos, die daarmee inspeelt op de poging van het Havenbedrijf Rotterdam om een alternatief te vinden voor goederentransport over het bestaande spoor.

Vanaf het moment dat de Betuwelijn, het goederenspoor van de Rotterdamse haven naar Zevenaar en dan verder Duitsland in, op de tekenafel lag, waren er al plannen voor een vertakking in noordoostelijke richting. Het kabinet wil de besluitvorming hierover het komend halfjaar afronden en kiest vanwege de kosten niet voor een nieuwe lijn, maar voor het opwaarderen van bestaand spoor door het Twentse land, hetzij via de dorpen Holten en Rijssen hetzij via Lochem en Goor. De regionale en lokale bestuurders voelen daar niets voor vanwege de te verwachten overlast en veiligheidsrisico's.

Ir. Willem Bos, die ook voor eerdere infrastructuurprojecten als de hogesnelheidslijn en de Rotterdamse Ruit alternatieven bedacht, lanceerde voor de goederenspoorlijn het idee 'Slow speed, high tech'. 'De Betuwe-

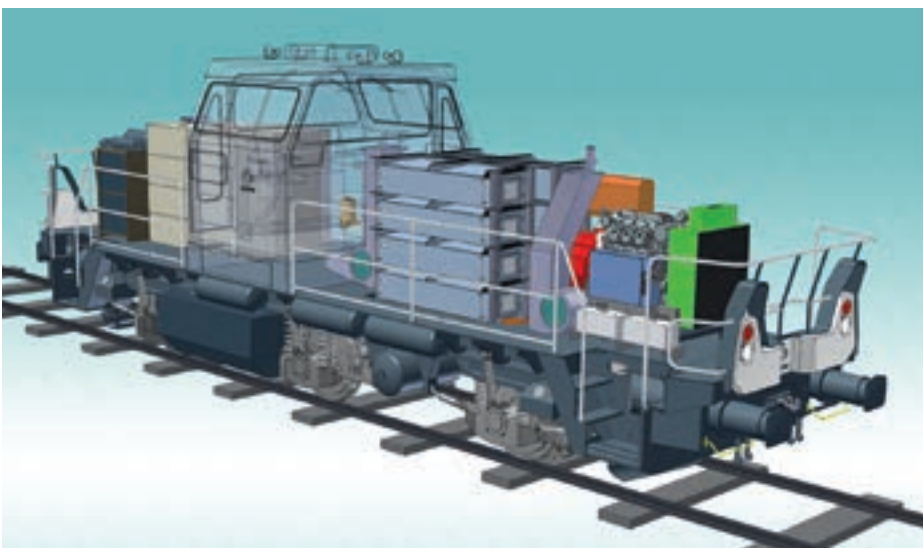
lijn is ontworpen op snelheden van 120 km/h, maar uit studies blijkt dat de algehele doorlooptijd van het goederenspoor gepaard gaat met een gemiddelde snelheid van zo'n 30 km/h. Dus is het dan de kosten en aantasting van de leefbaarheid waard om bij een nieuwe goederenspoorlijn uit te gaan van een hoge snelheid?'

Zijn ontwerp met een snelheid in de ordegrootte van 40 tot 60 km/h heeft vele voordelen: er is minder stootbelasting op de draagconstructie, er zijn minder geluidsvoorzieningen nodig en ook de beveiliging kan eenvoudiger. Bos gaat daarbij nog een stap verder door ook de bovenleiding weg te laten. 'Dat scheelt aanzienlijk in de kosten en vermindert de zichtbaarheid.' In plaats daarvan wil hij gebruikmaken van hybride locomotieven, die onder meer door Bombardier-Alstom worden geleverd en beschikken over grote accu's. Die

zijn nog wel bedoeld voor korte afstanden op rangeerterreinen, maar voordat de nieuwe goederenlijn er ligt, kan de capaciteit van de batterijen weer zijn toegenomen. Ook valt te denken aan brandstofcellen als *range extender*. Op een aparte goederenlijn is het ook mogelijk de locomotieven automatisch te laten rijden, wat aanzienlijk scheelt in de exploitatiekosten. 'Dat is het hightech deel van mijn plan voor de oosttak van de Betuwelijn: een automatische loc, op groene kousenvoeten.'

Voor het tracé denkt hij aan koppeling met de provinciale weg N18, waar oorspronkelijk ook de oosttak van de Betuwelijn was gepland. In eerste instantie pleit hij voor enkelspoor met passeerbaanvakken. 'Tegen de tijd dat het aanbod is gegroeid, is er ook weer meer budget om de verdubbeling van die lijn te financieren.'

ILLUSTRATIE ALSTOM



Opengewerkte tekening van een hybride locomotief, met in het midden het batterijpakket.

QUICKSCAN

Inmiddels heeft de besluitvorming over de goederenlijn een nieuwe wending gekregen door de aankondiging van het Havenbedrijf Rotterdam om een quickscan te doen naar een alternatief voor het bestaande spoor. 'We willen dat het aandeel spoor in onze achterlandverbindingen verdubbelt naar 20 % van het totaal. Dit is het goede moment om voor de oosttak met een oplossing te komen die ook op de lange termijn robuust is', zo verklaart woordvoerder drs. Sjaak Poppe van het havenbedrijf. 'Het bestaande spoor waar we het nu over hebben, is indertijd aangelegd voor reizigersvervoer door stedelijk gebied. Daar valt het goederentransport lastig in te passen, zeker met de gewenste groei.' Op de uitkomst van de quickscan, die ergens komend voorjaar gereed moet zijn, wil hij niet vooruitlopen, ook niet of het alternatief van Bos daarin een plek krijgt.