

De Groene Lijn

High-tech Slow-speed cargo railway

Bestaand spoor of nieuwe spoorlijn?

Het PHS dwingt opnieuw tot de discussie op welke wijze goederen over het spoor vervoerd kunnen worden. Ook Gelderland en Overijssel worden hiermee geconfronteerd.

In de noordoostelijke verbinding komt de afweging tussen medegebruik van bestaand spoor of een nieuwe goederenspoorlijn opnieuw aan de orde. Net zoals ruim tien jaar geleden.

Het bestaand spoor heeft als groot nadeel de doorsnijding van een groot aantal bebouwde kommen dat conflicteert met veel goederenvervoer. Het bestaand spoor is in ieder geval niet toekomstvast. Een nieuwe goederenspoorlijn kampt met het investeringsplaatje. Aktualisatie in het kader van PHS leert dat zelfs enkelspoor met passagestroken al vlug enkele miljarden vergt. Net te hoog gegrepen om de sprong naar een nieuwe toekomstvaste lijn te maken.

De controverse tussen bestaand en nieuw spoor is wellicht met een nieuw concept te beslechten.

Bundeling, maar niet tot elke prijs

Behalve het hoge prijskaartje vraagt een nieuwe goederenspoorlijn ook om een forse ingreep in het landschap. Bundeling met andere infrastructuur, zoals met de nieuwe N18 voor de noordoosttak, ligt dan voor de hand. Bundeling is echter géén panacee voor alle omgevingsongemak.

De Betuwelijn is ook bijna grotendeels gebundeld met de A15. De impact op de omgeving blijft echter fors. Vooral de visuele aantasting van het landschap. Tussen Dordrecht en Duitsland staat bijna over de gehele lengte een ondoordringbare betonnen muur. De zware 25 kV bovenleidingen ontsieren als een uitgerolde elektriciteitscentrale ook het landschap in sterke mate.

Herdimensionering van de doelen kan de interactie tussen spoorlijn en omgeving beter met elkaar in balans brengen. Bij de N18 is tenslotte ook een lange afweging gemaakt tussen snelweg of autoweg. Het is duidelijk dat een autoweg om vele redenen minder impact heeft dan een snelweg.

Snelheid, maar niet tot elke prijs

Goederen worden over de gehele wereld vervoerd. Alles heeft haar eigen snelheid. Veel vracht voor het spoor heeft eerst lang op zee doorgebracht. Lange afstanden, in rustig tempo. Eenmaal aan land lijken opeens andere normen te gelden. De Betuwelijn is gedimensioneerd op 120 km/uur.

De vraag is of de Betuwelijn niet overgedimensioneerd is. Uit recente TNO studie blijkt vracht tussen de Maasvlakte en de eindbestemmingen in Duitsland over het spoor uiteindelijk niet veel sneller dan gemiddeld 30 km/uur haar doel te bereiken, vanwege diverse factoren.

Welke maatschappelijke meerwaarde heeft de dimensionering van een stuk spoorlijn op 120 km/uur als de tijdwinst van deur tot deur marginaal is. De baten van de hogere snelheid op het spoor dienen dan te worden afgewogen tegen de investeringskosten en de impact op de omgeving.

Toekomstvaste “High-tech Slow-speed” spoorlijn

De impasse tussen de keuze voor bestaand spoor of een nieuwe spoorlijn is wellicht te doorbreken met een nieuwe visie op het goederenspoor. Snelheid blijkt niet zaligmakend.

Doelstelling is een gedown-grade spoorlijn te ontwerpen - vergelijk autoweg versus snelweg - tegen beduidend lagere investeringskosten en met beduidend minder impact voor de omgeving.

Uit de PHS studies blijkt dat de kosten voor enkelspoor langs de N18 begroot is op 1,4 tot 2,6 miljard, al naar gelang de gestelde eisen en de gevraagde inpassing. Bij een “slow-speed” spoorconcept met wellicht “high-tech” componenten lijkt een kostenplaatje van minder dan 1 miljard bereikbaar te zijn.

Overigens is de positionering van het spoorconcept naast de N18 niet dwingend. Een positionering op andere trace's is denkbaar, voorzover de spoorlijn bestemd is voor goederenvervoer.

Toetsing kansrijkheid

In een nadere studie dient verkend te worden welke kansrijke opties er zijn om invulling te geven aan het High-tech Slow-speed spoorconcept. Bij een snelheid van 40 km/uur kan het eisenpakket voor het spoor significant lager liggen. Ook een hogere, maar gematigde snelheid is uiteraard denkbaar. Welke mindere impact heeft deze matiging op de omgeving? Hoe is de spoorlijn meer auditief en visueel vrij in te passen? Welke 25 kV bovenleiding constructies hebben minder impact op de omgeving?

Welke gevolgen zijn er voor de bedrijfsvoering op het spoor? Kan de spoorgebruikersheffing (tol) hier een rol in vervullen? Kunnen groene hybride locs nog uitkomst bieden die op diverse wijze via infra en autonoom (bovenleiding, grondrail, batterijen, brandstofcellen) hun voeding krijgen? Kan automatische besturing met - groene hybride - voorschakel-locs nog van betekenis zijn?

De toetsing op kansrijkheid dient derhalve breed van opzet te zijn, om tegen lagere investeringskosten ook een duurzaam, inpasbaar en bedrijfseconomisch verantwoord goederentransport te garanderen.

ir. Willem Bos

Zoetermeer, 1 juli 2013

Bijlage: de groene lijn.PHS-GON.bijlage beelden