

# *RandstadRail en ander spoor*



Micha Beuger

## **Spoorprojecten in Nederland**

Het Nederlandse openbare vervoer per spoor is zeer veilig.

Zeker in vergelijking met het wegverkeer.

Een topprestatie, gezien ons uiterst complexe spoorwegnet.

Met ook nog eens verschillende partners, zoals ProRail – de beheerder van de infrastructuur – en enkele vervoerbedrijven, waarvan de NS nog steeds de omvangrijkste is.

Deze partijen werken steeds beter met elkaar samen.

Het computersysteem, dat o.a. de seinen en wissels bedient, kent zijn weerga niet. Het wordt nog steeds verbeterd.

In Nederland rijden de treinen meestal zeer goed op tijd.

Ongevallen zijn uiterst zeldzaam en met vrij weinig schade.

Je hoeft niet zelf te sturen, dus je kunt relaxed naar buiten kijken, lezen, werken, mobiel bellen of een dutje doen.

En vele prachtige mensen ontmoeten. Wauw!

## **Lightrailprojecten**

De NS is gespecialiseerd in de grotere vervoerstromen, over de langere afstanden. Zo werkt de NS het meest rendabel.

Locale trajecten worden steeds meer door regionale en stadsvervoermaatschappijen overgenomen.

Lightrail is een soort kruising tussen trein, tram en metro.

Het staat voor verbetering qua frequentie, capaciteit, comfort, zitplaatsen, veiligheid, toegankelijkheid en herkenbaarheid.

In de oude versies heb je voertuigen met perronhoogte 1 m.

In Nederland betreft dit de metronetten van Rotterdam en Amsterdam en de beide sneltramlijnen van Connexion tussen Utrecht en Nieuwegein-Zuid respectievelijk IJsselstein.

In de traditionele stadstrams moet je vanaf de halte een paar trap treden nemen.

## Lagevloertrams

Die oudere stadstrams worden steeds meer opgevolgd door lagevloertrams, bijvoorbeeld door de Combino in Amsterdam en de Citadis in Rotterdam. Het instappen vanaf de haltes, tot 30 cm hoog, is gelijkvloers, wat een groot voordeel is met fietsen, rolstoelen, kinderwagens en boodschappenkarren. Ook de nieuwe lightrailprojecten werken met lagevloertrams. Zoals het proeftraject tussen Gouda en Alphen aan den Rijn en het Haags-Zoetermeerse deel van RandstadRail.

## RandstadRail – een nieuw project van RET en HTM

Na jarenlange voorbereidingen hebben de NS en ProRail twee regionale spoorlijnen overgedragen en verbouwd, en wel de

- Hofpleinlijn – onze alleroudste elektrische spoorlijn. Oorspronkelijk tussen Rotterdam Hofplein – enkele minuten lopen van Rotterdam Centraal – en Den Haag Centraal (oorspronkelijk Den Haag Hollandse Spoor en Scheveningen via Wassenaar). Deze lijn wordt bereden met metroachtige sneltramstellen – 1 m hoge vloer – van de RET. Voorlopig met ter plaatse omgebouwde oude metrostellen, wat een hele prestatie is. Tegen 2009 komen de nieuwe Rotterdamse RandstadRailvoertuigen. Door een te boren tunnel rijden ze dan via het nieuwe ondergrondse station Diergaard Blijdorp, Rotterdam Centraal en het bestaande metronet onder de binnenstad (Coolingsingel) naar Rotterdam Zuid (Slinge). Die hele lijn is ondertussen omgedoopt tot Erasmuslijn. Wellicht wordt die ooit – gedeeltelijk ondergronds – via Madurodam naar Scheveningen verlengd. De frequentie gaat omhoog van 2 naar 6 ritten per uur.
- Zoetermeerlijn – de rond 1970 door de NS aangelegde sprinterlijn tussen Den Haag Centraal via Leidschendam-Voorburg naar Zoetermeer, waar de lijn via de z.g. Krakeling 12 stations aandeed. Met 4 treinen per uur. Deze frequentie gaat omhoog naar 12 sneltrams per uur, verdeeld over de afwisselende lijnen RR3 en RR4.

## **Het Haags-Zoetermeerse deel van RandstadRail**

RR3 bedient de Krakeling en rijdt via het Souterrain – de beroemde tramtunnel – onder het Haagse centrum door en via de route van de op te heffen stadstramlijn 3 naar Loosduinen. RR4 berijdt in Zoetermeer een recent aangelegd traject naar Zoetermeer Oosterheem. Na het Haagse Souterrain neemt RR4 de route van de huidige stadstram 6 naar De Uithof over. Daarmee zijn het Haagse schaats- en skicentrum De Uithof en het Zoetermeerse Snowworld rechtstreeks verbonden. In Den Haag wordt een handjevol tramhaltes opgeheven, wat geen ramp is. Buiten de stad komen er aardig wat stations bij.

## **Vele aanpassingen**

In Nederland is de spoorbreedte van trein, tram en metro gelijk, namelijk 1435 mm. Toch zijn er belangrijke verschillen. Ik ga hier niet op alle technische details in. Er waren diverse aanpassingen nodig. Onder andere aan bovenleiding, rails, wissels, seinen, perrons, stations en informatievoorziening. Waar vroeger alleen treinen of trams reden, rijden nu metro's, sneltrams en/of stadstrams samen.

## **Een ritje met RR4 en de Erasmuslijn**

Eind oktober 2006. RR4 is zojuist geopend, voorlopig tussen Zoetermeer Overheem en Den Haag centrum, tot even voorbij het Souterrain. Elke 4 minuten zoeft een futuristische sneltram langs, bij de haltes soms luid bellend. Wit met paarsblauw – zo had de bevolking het gekozen – en fraai gestroomlijnd. Ze zijn iets langer en breder dan de stadstrams. Met aan beide uiteinden een bestuurderscabine, aan weerszijden automatische deuren en in de breedte overal vier stoelen. We gaan achter een stuurcabine zitten, zodat we een prachtig uitzicht over het spoor hebben. Na Den Haag Centraal rijden we over het netkousviaduct, met station Beatrixkwartier. In de stad rijdt de tram keurig maximaal 50 km per uur. Daarbuiten haalt de sneltram 80 en de metro 100 km per uur. We bewonderen het nieuwe verdiept gelegen station Pijnacker Centrum en rijden door naar Hofplein. De laatste kilometers over enkelspoor. Het westelijke spoor is daar al zolang buiten gebruik, dat er bomen tussen de spoorstaven groeien!

## **Ontsporingen**

Helaas was deze vreugde van korte duur. Vlakbij Den Haag Centraal – op een viaduct, waar ook stadstrams van de HTM rijden – ontspoorde drie sneltrams, op de overgang tussen bocht en recht spoor. Daar ligt de buitenste spoorstaaf iets hoger om uit de bocht vliegen van stadstrams tegen te gaan. Bij de iets langere en stuggere sneltrams werkte dit niet.

Waar de achterste wielen nog in de hoge bocht lagen, zweefden de voorste buitenste wielen een stukje boven de inmiddels lagere spoorstaaf van het rechte stuk.

Deze bochten worden voorjaar 2007 opnieuw aangelegd, maar dan horizontaal. Delta Rail houdt nu een studie op dit alles en vergelijkt de situatie met het Duitse Kassel, waar al jarenlang een zelfde soort sneltrams rijdt.

Een half uur na de laatste ontsparing reed bij Forepark – waar beide soorten RandstadRail samen rijden – een ruim twintig jaar oud metrostel met vierkante wielen een wissel aan flarden en ramde een bovenleidingmast omver. De seinen zwegen in alle kleuren. Van de 17 lichtgewonden werden er twee onder een knetterende vonkenregen naar het ziekenhuis afgevoerd. Het bleek aan de wissels te liggen. RandstadRail ging plat, op de metro tussen Nootdorp en Hofplein na. In februari 2007 rijdt alles weer. En in maart RR3 en RR4 over hun hele route. Voordeel van deze vertraging is, dat ondertussen alle stations kunnen worden voltooid, inclusief de liften.

## **Uiterst klantvriendelijk**

Toch kan dit project niet meer stuk. De informatievoorziening is fabelachtig. Niet alleen via nieuwsbrieven en websites, maar ook via de mobiele serviceteams. Drietallen, vaak allochtone jongeren, uiterst vriendelijk en behulpzaam, ontvangen je bij de haltes en vertellen je het laatste nieuws over ‘hun’ project. Zolang RandstadRail niet volledig rijdt, is het vervoer op de Erasmuslijn gratis, evenals dat via de vervangende buslijnen. Zo houd je de reizigers binnen boord! Dit is nu eenmaal het dilemma bij al dit soort megaprojecten. Moet je eindeloos proefrijden en de reizigers zich met allerlei noodmaatregelen laten behelpen? Of waag je het er een keer op?

## **Rijn-Gouwelijn**

Sinds 2005 rijden er op het NS-spoor tussen Gouda en Alphen aan den Rijn lagevloersneltrams. Eerst met trambestuurders van de HTM, momenteel met machinisten van de NS. Deze Rijn-Gouwelijn rijdt over enkele jaren – samen met de intercity tussen Utrecht en Leiden – door naar Leiden Lammenschans. En van daaraf door het centrum van Leiden en uiteindelijk, over nieuw aan te leggen sporen, naar Katwijk en Noordwijk. Op het hele traject komen extra stations en haltes. Ook verlenging tot het centrum van Gouda wordt overwogen. Tot begin zestiger jaren van de vorige eeuw reden er ook al trams door hartje Leiden naar o.a. Katwijk en Noordwijk. Op hetzelfde spoor rijden van treinen en trams is echter nieuw voor Nederland. In Duitsland (Karlsruhe) gebeurt dit al langer.

## **Hogesnelheidslijn en Betuweroute**

Binnen een paar jaar reis je over deze nieuwe spoorlijn, tussen Amsterdam, Schiphol en Rotterdam naar België en verder, met ruim 300 (normaal nog maximaal 140) km per uur. Ook de snelle Betuweroute, een nieuwe spoorverbinding voor vrachtvervoer tussen het Rotterdamse havengebied en Duitsland, is zo goed als gebruiksklaar. Zodra alles werkt, rijden er veel minder goederentreinen op het gewone spoor en minder vrachtwagens over de weg. Beide nieuwe lijnen werken op 25.000 Volt wisselspanning, tegen het gewone spoor op 1.500 Volt gelijkspanning, metro's en sneltrams meestal op 750 en stadstrams nog op 600 Volt.

## **De nieuwe dienstregeling van de NS**

Die is op 10 december 2006 ingegaan. Zowat alles is nu anders: vertrektijden, sporen en verbindingen. Zelfs ervaren machinisten en conducteurs verwachtten een grote puinhoop, maar die bleef uit. De treinen hebben in tientallen jaren niet zo stipt gereden. Ook de meeste reizigers tonen veel relaxter. Dit project is dan ook uitstekend voorbereid en de bevolking is prima voorgelicht over alle veranderingen. Ik kan het weten, want als bijbaan verricht ik vele malen per week metingen en tellingen in de trein.

### **Waarom is dit artikel juist door mij geschreven?**

Dus door iemand van de rubriek Spiritueel & Buitenaards?

Wel, railvervoer is een van mijn vele hobby's.

Misschien publiceer ik nog eens iets over buitenaardse magneetflitsmetro's en ruimteschepen...

Tot ziens tussen de rails!

Micha Beuger – Hoofdedacteur – 1 januari 2007

### **Aanbevolen websites**

Via de meeste kun je gratis nieuwsbrieven aanvragen.

[www.connexxion.nl](http://www.connexxion.nl)

[www.gvb.nl](http://www.gvb.nl)

[www.htm.net](http://www.htm.net)

[www.ns.nl](http://www.ns.nl)

[www.nvbs.com](http://www.nvbs.com) \*)

[www.randstadrail.nl](http://www.randstadrail.nl)

[www.ret.nl](http://www.ret.nl)

[www.rijngouwelijn.nl](http://www.rijngouwelijn.nl)

GVB = Gemeentelijk Vervoer Bedrijf Amsterdam.

HTM = Haagse Tramweg Maatschappij.

NS = Nederlandse Spoorwegen.

NVBS = Nederlandse Vereniging van Belangstellenden voor het Spoor- en tramwegwezen \*).

RET = Rotterdamse Elektrische Tram.

\*) NB! [www.nvbs.nl](http://www.nvbs.nl) =

Nederlandse Vereniging voor Blinden en Slechtzienden.