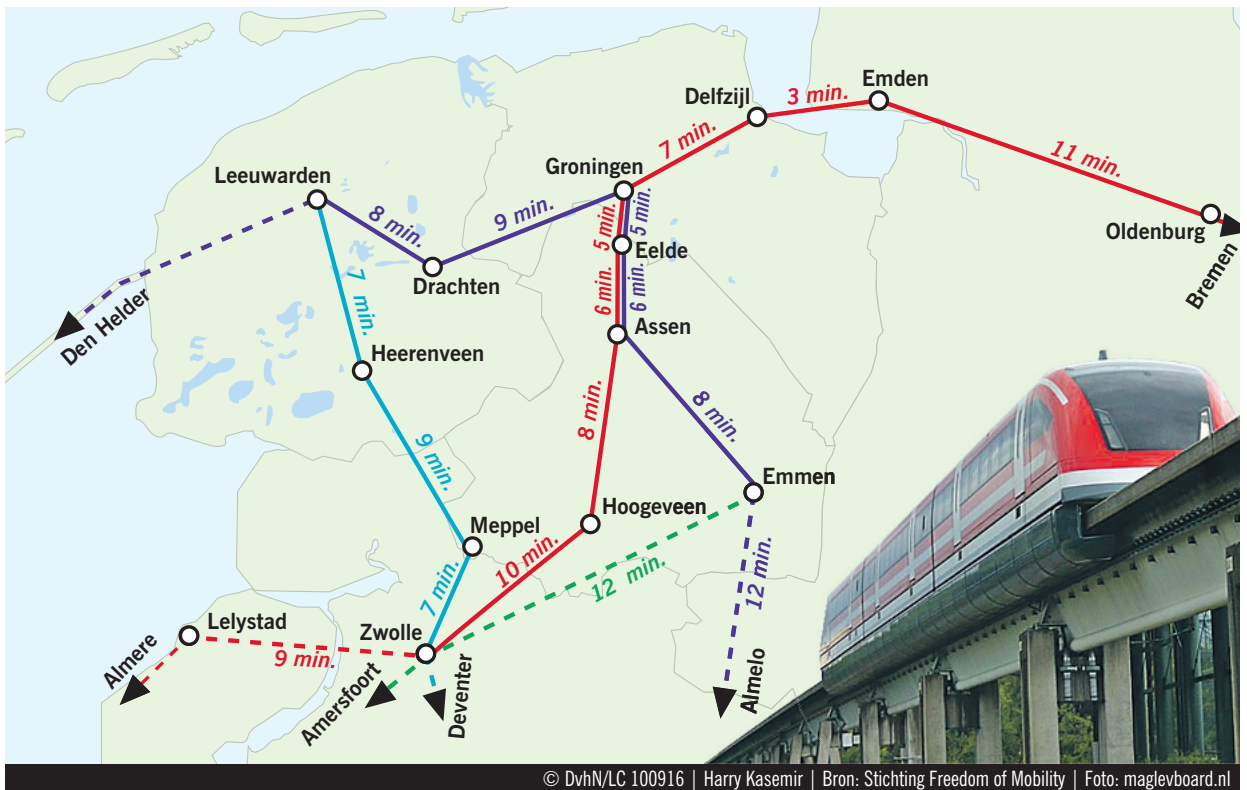


ACHTERGROND

Magneetbaan nog steeds dé toekomst, ook in Noorden

Tien jaar na het ernstige ongeluk in Lathen, komt de laatste Duitse magneetzweeftrein (TransRapid 09) onder de hamer. Er is ook een conferentie over het systeem.

Plan verbindingen magneetbaan in Noord-Nederland met reistijd per traject



© DvhN/LC 100916 | Harry Kasimir | Bron: Stichting Freedom of Mobility | Foto: maglevboard.nl

FRITS POELMAN

Wouter van Gessel is er nog altijd van overtuigd dat de magneetzweefbaan een grote toekomst voor zich heeft. Ook in Nederland, en zeker in het Noorden dat volgens hem als geen ander van het supersnelle transportsysteem kan profiteren.

De verkoop in oktober, per opbod, van de nieuwste uitvoering van de zweeftrein doet daar niets aan af. Maar het bericht uit Duitsland doet hem wel wat. De trein vloog jaren met hoge snelheid over de testbaan in Lathen bij Ter Apel en maakte bezoekers enthousiast.

„Het is zorgelijk dat zo'n ongeëvenaarde trein op deze manier wordt verkocht. Het zou eeuwig zonde zijn als hij verdwijnt.” Of bouwster ThyssenKrupp de TransRapid terugkoopt, durft Van Gessel niet te zeggen. „Het is spannend. Bedrijven doen weinig meer aan de techniek omdat overheden er geen geld in steken. Maar ik zou niet blij zijn als de trein straks als grappige blikvanger ergens voor een deur wegroest.”

Dat Siemens en ThyssenKrupp in het Emsland hebben bewezen dat de techniek daadwerkelijk functioneert, geeft magneetzweven een megavoorzprong op andere technieken. Zoals de hyperloop, die mensen in een koker vervoert met behulp van luchtdrukverschillen. „Dat krijgt veel aandacht, maar is een teken tafelidee en nog lang niet uitvoerbaar.”

Van Gessel spreekt later deze maand in Berlijn experts uit Europa, China, Japan en de Verenigde Staten toe op een internationaal congres over zweeftreinen (maglevboard.net). Ze moeten het doen met drie voorbeelden, twee in China en een in Japan. Kenmerken: hoge snel-

heid over korte afstand. „Japan introduceert het systeem nu ook op langere afstanden, met eigen techniek en smallere treinen. De Duitse waren beter voor Nederland. Breder en met grotere deuren, iedereen kon een fiets meenemen.”

De populaire TransRapid (mensen stonden in het bezoekerscentrum in de rij voor een proefrit) werd ooit geschikt geacht voor de Zuiderzeelijn. Het plan werd in 2006 door Den Haag afgeserveerd. Dat gebeurde voordat in september dat jaar tijdens een testrit 23 mensen om het leven kwamen bij een botsing met een onderhoudskar.

De Zuiderzeelijn zou economisch niet snel geld opleveren, wisten Haagse adviseurs. Onder hen was professor Arnold Heertje die toevallig deze week de overheid opriep het economisch beleid drastisch te wijzigen. Hij wil dat voortaan ook niet-economisch calculeerbare zaken meetellen bij investeringsoverwegingen. Ten gunste van natuur, cultuur, milieu en leefbaarheid.

Van Gessel zegt dat dat zeker in het voordeel van de Zuiderzeelijn zou werken. „Geen twijfel mogelijk. Als je Noord-Nederland serieus neemt, moet je de afstand tot metropoolregio's als de Randstad en Hamburg terugbrengen. Een magneetzweeftrein halveert de reistijd.”

Volgens Van Gessel, treinmachinist van beroep, loopt het mobiliteitsdenken in Nederland ver achter bij de mogelijkheden in de wereld. Hij richtte met enkele andere ex-

perts de stichting Freedom of Mobility op om te pleiten voor innovatie.

„Het is net als met de introductie van de straalmotor in de luchtvaart. Die ontwikkeling vond men veel te duur. Tot iedereen er gebruik van ging maken en het economisch interessant werd.”

„De Randstad heeft een supersnel netwerk nodig. Amsterdam rekent zich rijk in Nederland, maar ligt op grotere schaal in een uithoek. Verbindingen – sneller dan de auto – met de metropoolregio's Hamburg, Roergebied en de Vlaamse Ruit zijn hard nodig. Hanzelijn, HSL en de spoorverdubbeling tussen Schiphol en Almere helpen niet.”

„Noord-Nederland en Noord-Brabant kunnen als tussengebied profiteren en uitgroeien tot metropolen. In het Noorden wonen 1,5 miljoen mensen. Als de Randstad arrogant blijft en oplossingen blijft zoeken in investeringen voor zichzelf, moet Noord-Nederland het zelf maar oppakken en een systemsprong realiseren. De baan kan op nieuwe routes, langs snelwegen en spoorlijnen liggen en over viaducten, op horizonhoogte, verdiept en ondergronds rijden.”

Van Gessel presenteert in Berlijn onder meer een zweeftreinkaart van het Noorden. Te beginnen met de route Emmen- Assen- Airport Eelde- Groningen- Drachten- Leeuwarden. „Breed dat langzaam uit met Zwolle- Delfzijl (de havens) en verder naar Emden en Bremen. Maak geen Zuiderzeelijn door weilanden, maar leg verbindingen. Zo wordt het geen concurrent van NS maar een vervanging van de intercity's. Omrijden is niet erg omdat de reistijd veel korter is. Duitsland zal zeggen: hé, wat gebeurt daar voor spectaculairs met onze uitvinding. En andere regio's zullen snel aansluiting zoeken.”

Kaart van Noord-Nederland op congres over zweefbaan