

MAGNEETTREIN ALS OPLOSSING VOOR GEBREKKIGE BRABANTSE MOBILITEIT

Artikel eerder geplaatst in e52 op 20 apr 2016 | Tags: Het Zuidelijke
Perspectief, magneettrein, Techniek, Vervoer



Door Wouter van Gessel, voorzitter van Stichting Freedom of Mobility

In april 2016 zijn er op e52 vijf vergezichten getoond vanuit de ruimtelijke ordening hoe de Brainport Eindhoven en de provincie Noord Brabant zich kunnen versterken. Het zijn vergezichten om te inspireren. En vergezichten zijn nodig om een richting te bepalen. Als we dat vanuit het vrije denken doen dan blijven het vergezichten en

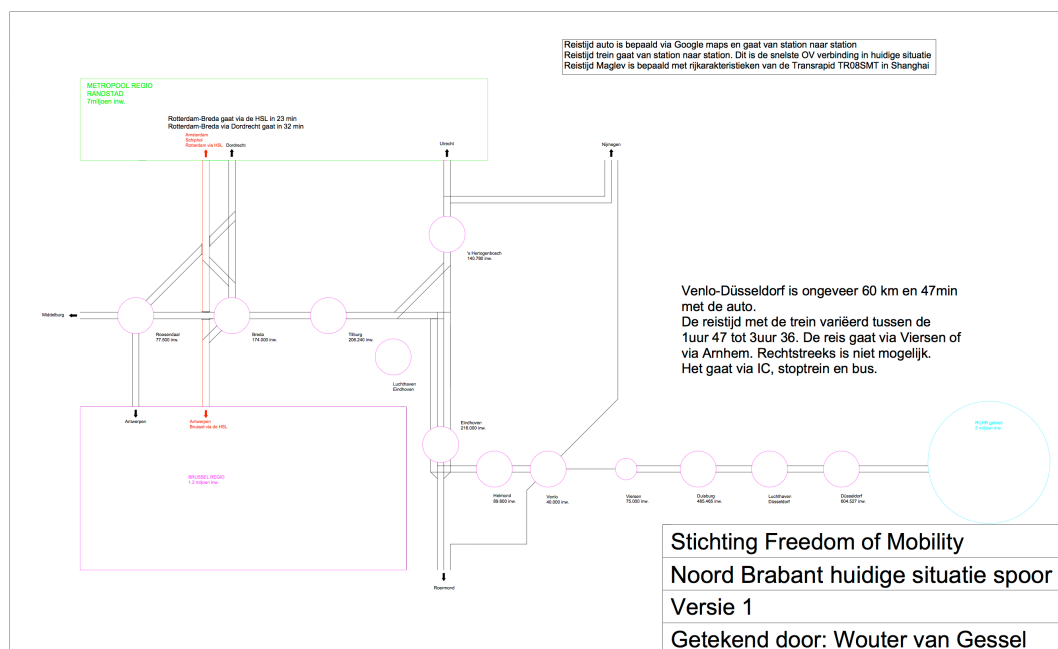
zal er geen richting zijn.

Je kunt ook op een gegeven moment een vergezicht bepalen omdat zich vraagstukken voordoen die een vergezicht en nieuwe richting eisen. Vraagstukken op wereld en lokaal niveau zoals het grond- en brandstof vraagstuk, meer mensen die welvarender worden en geopolitieke en geoëconomische verhoudingen vragen om maatregelen. Als wij kijken vanuit de stichting Freedom of Mobility naar de provincie Noord Brabant zie ik een behoefte om zich verder te profileren. De provincie mist net de aansluiting met de Randstad en is redelijk verbonden met de Vlaamse Ruit, maar mist elke aansluiting met het Ruhrgebied. Het is raar dat de provincie Noord Brabant net overal tussen ligt als een soort niemandsland. Terwijl de provincie heel veel te bieden heeft. Op techniek, innovatie en maakindustrie is er nationaal en internationaal heel veel potentieel. Samen met zo'n tweeënhalf miljoen mensen heeft de provincie Noord Brabant een behoorlijk aantal inwoners om een sterke metropool regio te zijn.

Huidige situatie

In tekening 1 (Noord Brabant huidige situatie spoor) zien we de huidige situatie van de provincie Noord Brabant en zijn bereikbaarheid met de trein en vliegtuig. De auto is er niet in verwerkt omdat de auto de huidige situatie van de steden en de provincie tot op heden vorm heeft gegeven. Vanuit het perspectief van de auto en bereikbaarheid per auto zal de provincie zich niet sterker positioneren

ten opzichte van Randstad, Vlaamse Ruit en Ruhrgebied.



Je ziet dat de belangrijkste steden van Noord Brabant tussen de Randstad, Vlaamse Ruit en het Ruhrgebied zitten. De reistijden tussen de steden onderling, de Randstad, Vlaamse Ruit en het Ruhrgebied ook is ingetekend. Reistijd is een belangrijke factor om ergens naar toe te gaan. Zeker in de dagelijkse routine. De huidige Noord Brabantse steden zijn eilandjes tussen de grote metropolen. Daarom heeft de provincie Noord Brabant net geen sterke positie.

De tweede luchthaven van Nederland Eindhoven is ook ingetekend. Ook dit is een eiland dat zijn nut en noodzaak wel bewezen heeft, maar toch niet is staat is om de luchthaven Schiphol te versterken en bij te staan. Terwijl Schiphol wel deze behoefte heeft en nu een onzinnig plan realiseert om Lelystad tot een luchthaven te maken. Een luchthaven die nooit aan de eisen kan voldoen waar een

luchthaven aan moet voldoen om zich sterk te positioneren. Een luchthaven heeft een zeer sterk achterland nodig zodat luchtvaartmaatschappijen een betrouwbare dienstregeling kunnen aanbieden tussen verschillende plaatsen.

Vliegen behoort tot het grofmazig OV. Echter, een zeer grote groep mensen gebruikt dit slechts één of twee keer per jaar. Dus wil een luchtvaartmaatschappij zijn reizigers bedienen dan moet het uit een grote regio putten. Dat is één reden waarom luchthaven Lelystad niet kan, maar de luchthaven Eindhoven wel zou kunnen hebben, mits er geïnvesteerd wordt in een intercity verbinding.

Ook is de hogesnelheidslijn er ingetekend. Deze moet Breda met de Randstad verbinden. Echter dit verbinden gaat ten koste van Dordrecht. De hogesnelheidslijn gaat langs Dordrecht en neemt geen reizigers mee. Een gevolg is dat er ook een intercity moet komen die wel Dordrecht aan moet doen. Ondanks het een hogesnelheidslijn is zal de reistijdwinst via de hogesnelheidslijn minimaal zijn. Als bijv. de Intercity Direct zonder stoppen via Dordrecht zou rijden, dan zal de reistijd winst minder dan 5 minuten zijn. De provincie is dus vanuit Dordrecht en vanuit Utrecht en Nijmegen direct bereikbaar. En indirect met de Vlaamse Ruit en Ruhrgebied. Het Ruhrgebied is via het spoor eigenlijk zeer slecht verbonden. Breda is wel direct verbonden via de HSL naar Antwerpen. Alleen is er op dit moment geen treindienst tussen deze twee steden.



Huidige maatregelen verbetering bereikbaarheid

Er worden nu maatregelen genomen om de bereikbaarheid van de provincie Noord Brabant verder te verbeteren. De spoorwegen experimenteren al jaren om de frequentie van de treinen tussen Amsterdam, Utrecht, Den Bosch en Eindhoven te verbeteren met programma hoog frequent spoor. Maar alleen het traject tussen Amsterdam Bijlmer en Utrecht en tussen Utrecht en Houten Castellum is viersporig. Er is vermenging van stoptreinen, intercity's, hogesnelheidstrein en goederen op het traject. Dit betekent dat ze elkaar hinderen. Bij een calamiteit of onderhoud is er een totaal infarct. Wissels bij Utrecht weghalen heeft als voordeel dat de kosten voor onderhoud omlaag kunnen, maar operationeel is het een ramp.

Dus wissels weghalen heeft dan ook geen nut.

Nu hebben beleidsmakers van de stad Eindhoven, Düsseldorf en ook Rotterdam zich uitgesproken over een directe hogesnelheidstrein verbinding. Vanuit de situatie op tekening één is dat ook een logische gedachte. Zou een hogesnelheidstrein op een vernieuwde tweesporige lijn rijden tussen Düsseldorf en Venlo en daar het bestaande spoor op en bij Breda de HSL, dan zijn de kosten minimaal. Helaas de toegevoegde waarde ook. Deze trein zal zich vermengen met de Intercity- en stoptrein en daarmee zitten ze elkaar in de weg. Gaat de hogesnelheidstrein op een apart traject rijden dan heb je vermenging enigszins opgelost op het traject zelf, maar niet bij de stations.

Een andere vraag is welke stations aangedaan moeten worden met deze trein. Laat je een hogesnelheidstrein in Noord Brabant op de belangrijke stations stoppen dan komt deze trein niet op snelheid. Een hogesnelheidstrein heeft door zijn eigenschappen veel afstand nodig om op hoge snelheid te komen en afstand nodig om af te remmen. De afstand tussen de intercitystations is dusdanig dat de trein niet op snelheid komt. Je kunt dan steden overslaan, maar dan voelen steden zich misplaatst en je hebt een dienstregeling nodig van een hogesnelheidstrein, intercity en stoptrein. De HSL Zuid laat ook duidelijk zien dat de huidige hogesnelheidslijn zorgt voor operationele problemen in de binnenlandse dienst. Dit komt omdat dit soort type treinen helemaal niet in Nederland kunnen rijden.

In de plannen voor de hogesnelheidstrein wordt de luchthaven

Eindhoven ook niet verbonden met het spoor. En daarmee blijft de positie van de luchthaven Eindhoven beperkt.

Met de huidige en gewenste maatregelen gaat de provincie en haar steden de positie dus niet sterk verbeteren. De bouwindustrie kan er wat mee verdienen, maar voor andere bedrijven in de diensten- en maakindustrie gaat het niet veel opleveren. Het zal ook geen “wauw”-effect opleveren op wereldniveau. De provincie blijft enigszins onzichtbaar in de globaliserende wereld.

Verdichten door Versnelling

Toch heeft de provincie Brabant en de Noord Brabantse steden een enorm potentieel mits zij de juiste keuzes maken. In tekening 2 (Noord Brabant IC verbinding Maglev) zie je weer de Randstad, de Vlaamse ruit en het Ruhrgebied. Maar nu zijn de verbindingen met de Brabantse steden onderling en de 3 metropoolregio's anders ingetekend. De reistijd is nu behoorlijk verkort. De luchthaven heeft een intercity verbinding. Want het is een intercity die de reistijden behoorlijk kan verkorten. Daarmee krijg je verdichting. Verdichten door versnellen. Brabant zal hierdoor een metropoolregio worden die op zich zelf staat. Maar naast dat de provincie een metropoolregio is geworden is het ook een brug tussen de Randstad, Vlaamse ruit en het Ruhrgebied geworden.

omheen gebouwd worden of de baan op palen geplaatst.

Dat is de **Transrapid magneettrein**: een autonoom geleid voertuig dat in staat is om de reistijd tussen intercity steden met een factor 2 tot 5 te verlagen. In de visie van Stichting Freedom of Mobility gaat de magneettrein de gehele intercity overnemen via 10 lijnen. Eén lijn is de luchthavenlijn die alle luchthavens aan doet. De stoptrein gaat over het vertrouwde conventionele spoor. De magneettrein kan nu al toegepast worden, de technologie hoeft niet beproefd of ontwikkeld te worden. Niet alleen de steden in Noord Brabant kunnen er zich mee profileren, maar ook de Noord Brabantse industrie kan erbij betrokken worden. Een trein die op een gefundeerde baan leviteert. Deze baan kan verhoogd, op landniveau, verdiept en onder de grond aangelegd worden. Er kan een dijk omheen gebouwd worden of de baan kan op palen worden geplaatst.



De magneettrein kan niet vermengd worden met het conventionele spoor. Het wordt gezien als nadeel, maar het is juist het grootste voordeel. Weliswaar worden Intercity, bediend door de magneettrein, en stoptrein, bediend door een conventionele trein, echt onafhankelijk, maar ze versterken elkaar wel. De stations zijn zo ingericht dat ze wel bij/naast elkaar komen. Noord Brabant is de provincie met de beste papieren om deze magneettrein te introduceren. Nu is de provincie Noord Brabant nog een volger die afhankelijk is van beslissingen van wel of geen verbindingen met de 3 metropoolregio's. Omdat de magneettrein nieuw ingepast moet worden kan de provincie Noord Brabant leidend worden en daarmee zijn positie gaan afdwingen.

Vergezichten zijn mooi om over na te denken en te inspireren. De manier van verplaatsten zorgt daadwerkelijk wat de richting en toekomst van steden en regio's kan zijn. Willen steden en regio's bij de beste horen dan zal men moeten investeren. En als men tevreden is met wat er nu is hoeft je niet groots te investeren, maar dan heb je ook weinig. Wil je bij de beste horen dan is investeren echter noodzakelijk. Een topsporter begrijpt dat maar al te goed. Een mechanisme dat de Apples, Googles en Microsofts ook maar al te goed begrijpen.