

Door een buis naar het werk, met 1.200 kilometer per uur



Het Nieuwsblad* - 14 Nov. 2016
Pagina 16

* Het Nieuwsblad/Aan Gent gebonden, Het Nieuwsblad/Leuven-Hageland, Het Nieuwsblad/Brugge-Oostkust, Het Nieuwsblad/Limburg, Het Nieuwsblad/Antwerpen, Het Nieuwsblad/Dender, Het Nieuwsblad/Pajottenland, Het Nieuwsblad/Oostende-Westhoek, Het Nieuwsblad/Mechelen-Lier, Het Nieuwsblad/Roeselare-Tielt-Izegem, Het Nieuwsblad/Vlaamse Ardennen - Gentse Rand, Het Nieuwsblad/Kempen, Het Nieuwsblad/Kortrijk-Waregem-Menen, Het Nieuwsblad/Waasland, Het Nieuwsblad/Brussel-Noordrand, Het Nieuwsblad/Meetjesland - Leiestreek

U hebt misschien met uw vinger tegen uw hoofd getikt, maar bovenstaande titel is geen futuristisch verzinsel. Toch niet als het afhangt van de Nederlandse overheid. Die bestudeert samen met de flamboyante ondernemer Elon Musk of ze karretjes naar onze contreien kan brengen die mensen met een rotvaart naar het werk of het vliegveld vervoeren. Experts zijn echter sceptisch. "Dit is noch finan- cieel noch ruimtelijk haalbaar."

Het begon allemaal in het voorjaar van 2013, ergens in een file op een highway in Los Angeles. Elon Musk (45), topman van de elektrische autobouwer Tesla en oprichter van ruimtevaartbedrijf SpaceX, stond er middenin. Maar in plaats van zich te ergeren, gebruikte hij zijn tijd om een idee uit te werken voor een vijfde transportmiddel naast boot, trein, auto en vliegtuig. In augustus van datzelfde jaar had hij zijn plan klaar, in 2015 vond hij bij het Amerikaanse bedrijf Hyperloop One mensen die het met hem wilden uitvoeren.

Het principe achter het resultaat, de zogenoemde 'hyperloop', is eenvoudig. Passagiers of een andere vracht worden vervoerd in 'pods' of karretjes, die voortgestuwd door magnetische straling door een tunnel glijden. In die tunnel is de luchtdruk veel lager en is er nauwelijks wrijving, waardoor snelheden tot 1.200 kilometer per uur kunnen worden gehaald. Musk omschrijft het idee graag als een soort van 'buisenpost' voor mensen en goederen, vergelijkbaar met het vacuümsysteem in sommige gebouwen waarmee documenten worden verstuurd.

Wereldwijd interesse

Het plan van Hyperloop One is intussen menens. In twee jaar tijd steeg het aantal werknemers van veertien naar tweehonderd, raakten wetenschappers en universiteiten uit alle windstreken bij de ontwikkeling van de karretjes betrokken en haalde het bedrijf 160 miljoen dollar op. Er is dan ook al wereldwijd interesse in het transportsysteem: van Australië en het Midden-Oosten tot Europa.

In de Verenigde Arabische Emiraten zijn de plannen het meest concreet. Bouwbedrijven en architecten hebben daar al ontwerpen klaar om Dubai met Abu Dhabi te verbinden. Een autorit tussen beide steden duurt ruim twee uur. Met de hyperloop? Amper twaalf minuten.

In Australië hoopt Hyperloop One dan weer om Sydney met Melbourne te verbinden, in Scandinavië is met de Finse overheid een voorakkoord gesloten om een onderzees traject te verkennen tussen hoofdstad Helsinki en het Zweedse Stockholm. En sinds vorige week wordt ook in onze contreinen uitgekeken naar de pijlsnelle trein. Hyperloop One en de Nederlandse overheid tekenden vorige week een principiële akkoord, waarin ze afspreken om uit te zoeken of een cirkelverbinding tussen Amsterdam, Rotterdam, Nijmegen en Amersfoort mogelijk is.

In brand gevlogen

Dat Musk zo snel zoveel bijval vindt, is overigens opvallend, want 2016 was allesbehalve een topjaar voor de zakenman. Tesla moest twee dodelijke ongevallen met de automatische pilootfunctie opbiechten, een Model S vloog tijdens een testrit in brand, en een raket van SpaceX ontplofte tijdens tests.

Maar hierover is er geen reden tot ongerustheid, verzekert Hyperloop One. "Een eerste test in de woestijn van Nevada in mei toonde aan dat het principe werkt, en volgend jaar moet een eerste complete test plaatsvinden", klinkt het. "Binnen dit en vijf jaar zullen we verschillende transportlijnen wereldwijd hebben uitgebouwd."

Schromelijke onderschatting

Experts vrezen echter dat Musk zich vergaloppeert. Het Amerikaanse zakenblad Forbes onthulde op basis van gelekte documenten dat hij zich flink misrekend heeft: waar Musk het prijskaartje voor het traject tussen San Francisco en L.A. op 6 miljard dollar schatte, bleek het er in werkelijkheid eentje van 9 tot 13 miljard.

Transporteconoom Thierry Vanelslander (UA) vreest dan weer vooral voor een gebrek aan kandidaat-investeerders én voor de ruimtelijke haalbaarheid. "De Nederlandse overheid zal in deze tijden van besparingen nooit een investeerder vinden voor een miljoenenproject als dit. En Musk en zijn team onderschatten de complicaties van het aanleggen van zulke tracés in stedelijke gebieden schromelijk. Bij ons is er bovendien niet eens vraag naar zulke topsnelheden. In Dubai gaat het om prestige. Hier zijn betrouwbaarheid en flexibiliteit inzake mobiliteit veel belangrijker."

Annelies Roose

Copyright © 2016 Corelio. Alle rechten voorbehouden