



Landelijk interregionet

voor zweeftreinen

Hoofdproblemen mobiliteit op landelijk niveau.

1. Structurele groei van de mobiliteitsvraag op lange termijn

Maatschappelijke ontwikkelingen, zoals de algehele toename van welvaart, vergaande arbeidsspecialisatie en emancipatie van grote bevolkingsgroepen, hebben de afgelopen eeuwen een voortdurende groei van de mobiliteit tot gevolg gehad. Niets wijst op een fundamentele trendbreuk hierin de komende eeuw.

2. Stagnatie huidige capaciteit van de vervoersinfrastructuur

Het aanbod van vervoersinfrastructuur stagneert, zowel in het openbaar vervoer als in het autoverkeer. De ontwikkeling van het huidige openbaar vervoer staat al meer dan 60 jaar vrijwel stil, of gaat zelfs achteruit, omdat autorijden aantrekkelijker is. De laatste decennia stagneert geleidelijk ook de groei van het autoverkeer, omdat het explosief gegroeide, massale individuele autogebruik relatief duur is, veel negatieve bijeffecten heeft en tegen allerlei grenzen aanloopt.

3. Bestaande vervoerstechnologieën voldoen niet meer / steeds minder.

De dominerende bestaande vervoerstechnologieën (auto en trein) voldoen steeds minder aan de mobiliteitseisen van deze tijd (snel, betrouwbaar, betaalbaar, massaal, dagelijks, comfortabel, veilig, duurzaam, groei). Het bestaande spoornet is technisch en economisch verouderd. Het is traag, nodeloos complex, storingsgevoelig, oncomfortabel. Het individueel autogebruik door miljoenen Nederlanders is inefficiënt, duur, traag (congestie) en heeft veel negatieve effecten (ongelukken, milieuvervuiling, hoog energieverbruik, parkeerproblemen, reguleringskosten, etc.). De tijd om van A naar B te reizen stagneert of neemt toe.

De oplossing

Landelijk interregionet voor zweeftreinen
dat alle regio's in Nederland
supersnel met elkaar verbindt.

Landelijk interregionet, karakteristieken

1 interregionet

- landelijke dekking
- gebaseerd op magneet zweeftrein technologie
- gemiddeld 4x zo snel als auto en trein

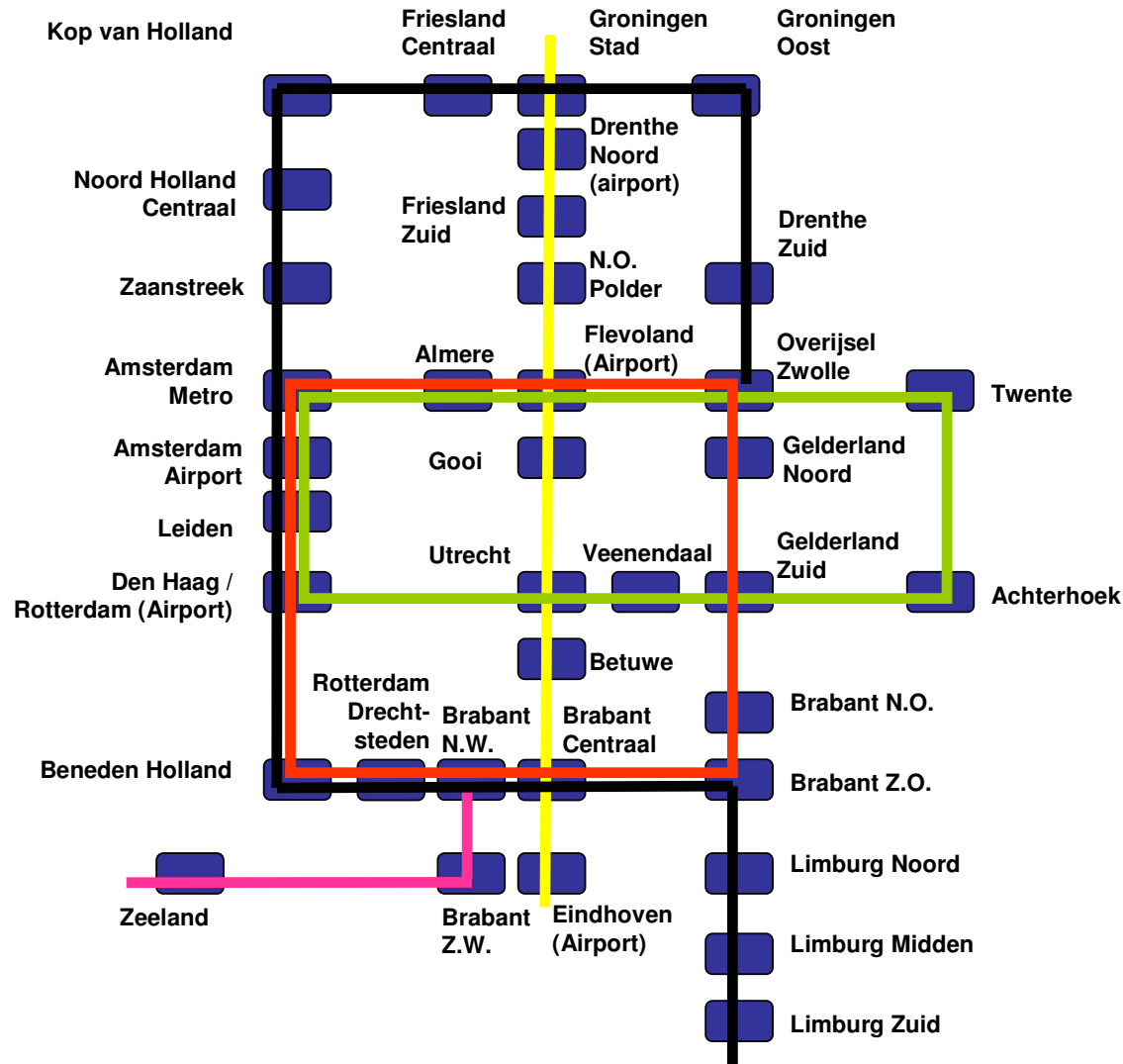
5 interregiolijnen

- metro-achtige opzet, geen wissels
- op palen / half in de grond / en/of onder de grond
- deels in (kunststof) buizen
- niet dwars door bestaande steden

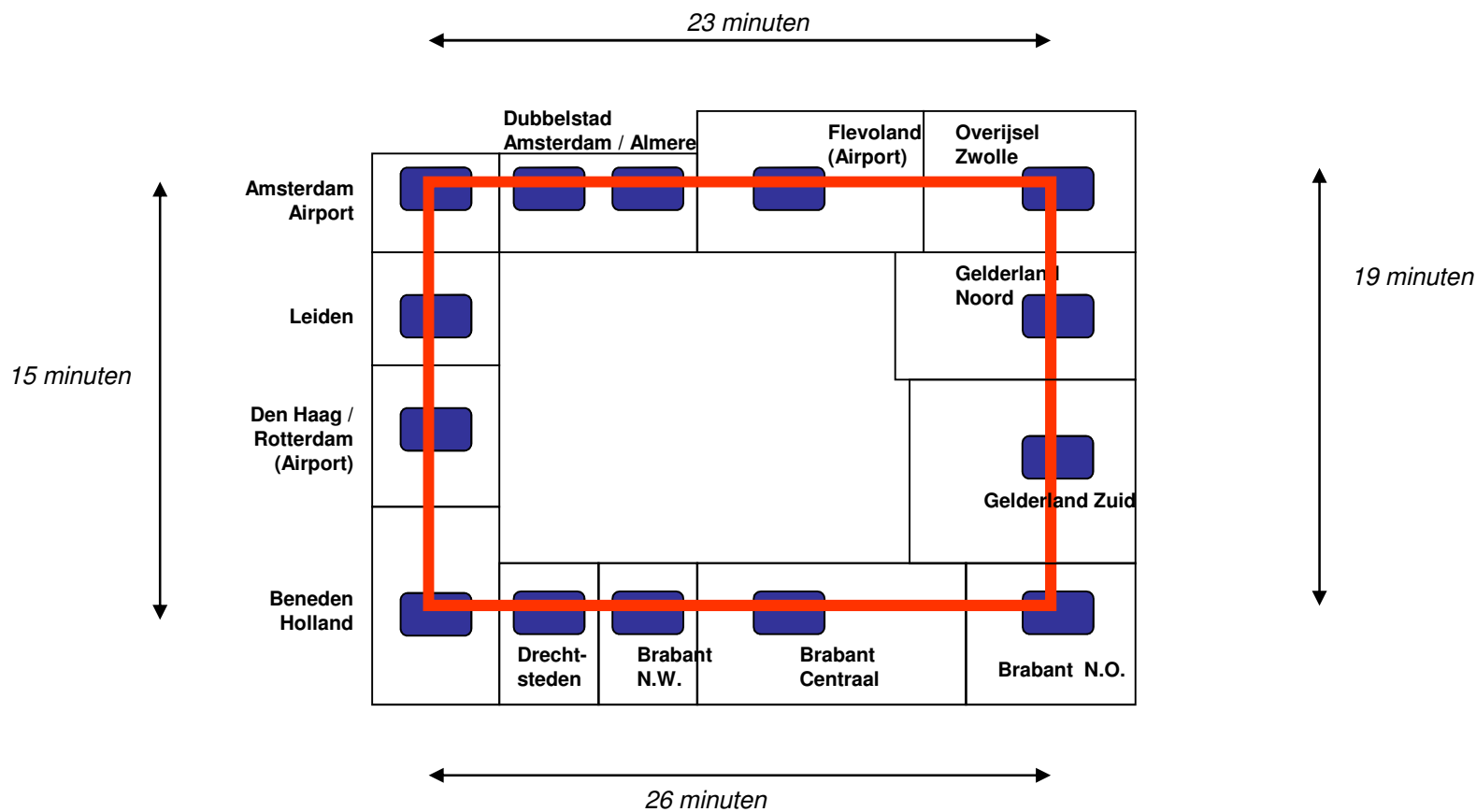
40 interregiostations

- aan de randen van grote steden, of centraal in een regio
- met aansluiting op regionale vervoerssystemen, daar waar de nieuwe interregiolijnen bestaande spoorlijnen en wegen kruisen
- grote parkeerplaatsen

Landelijk interregionet zweeftreinen, schematisch



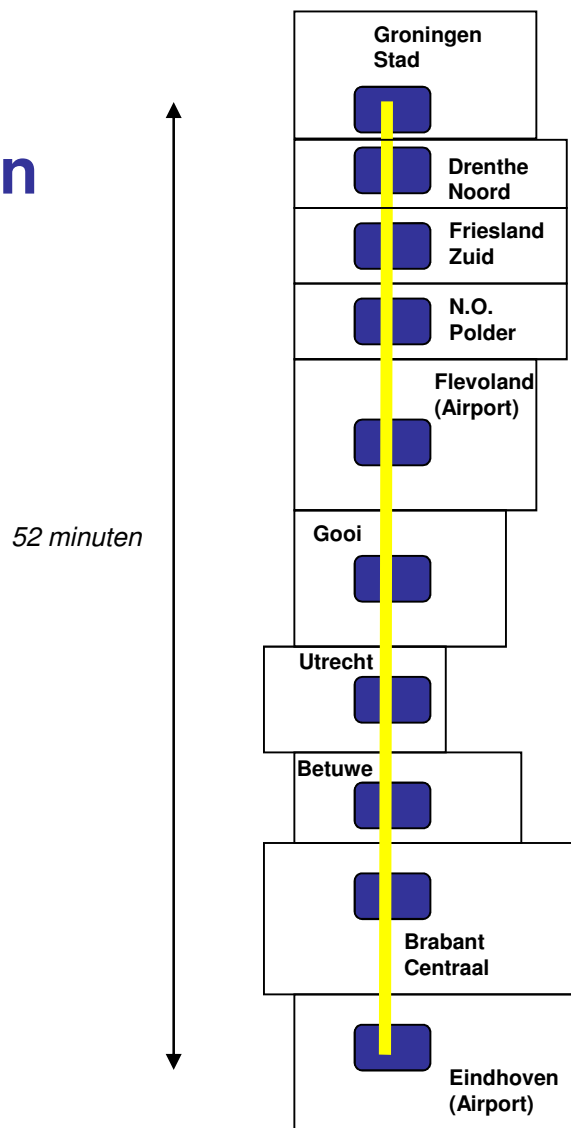
Landelijk interregionet zweeftreinen 'Centrale ring' (Grote Randstad)



'Centrale ring'

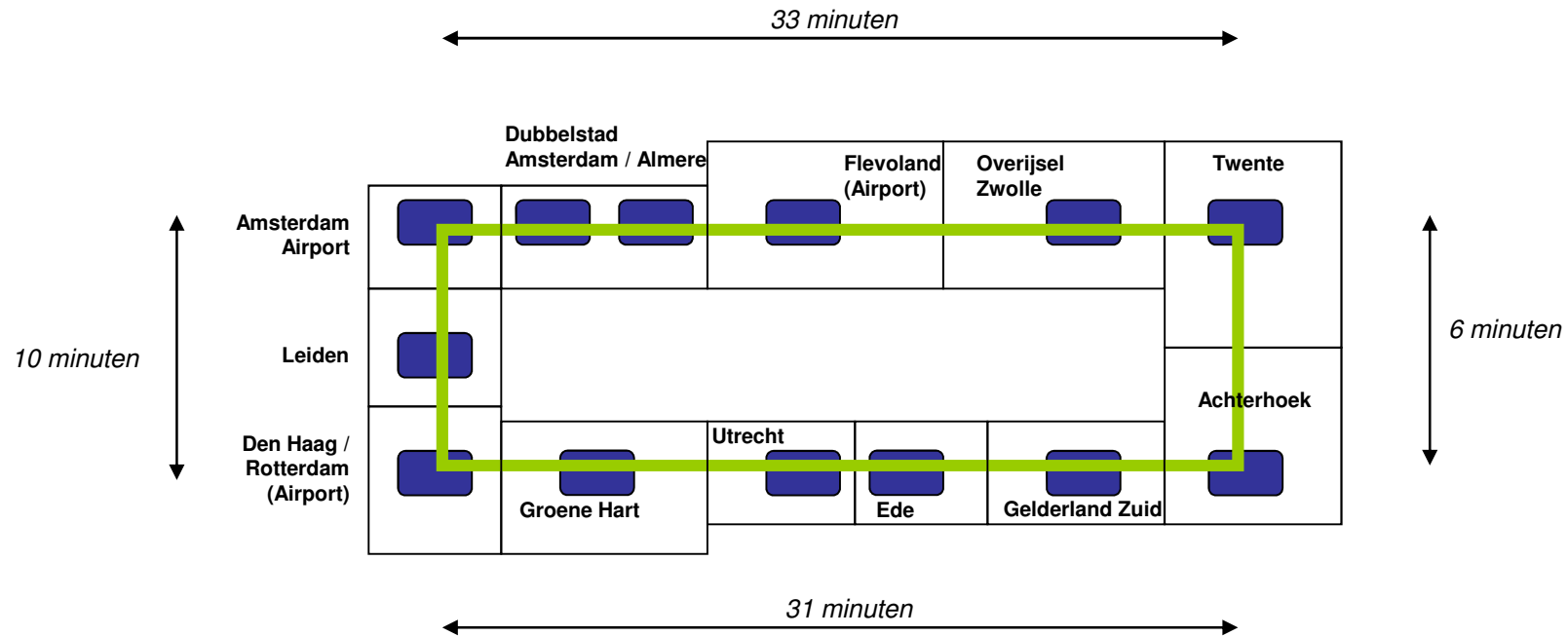
Landelijk interregionet zweeftreinen

**‘Midland lijn’
verbindt Noord- en
Zuid-Nederland**

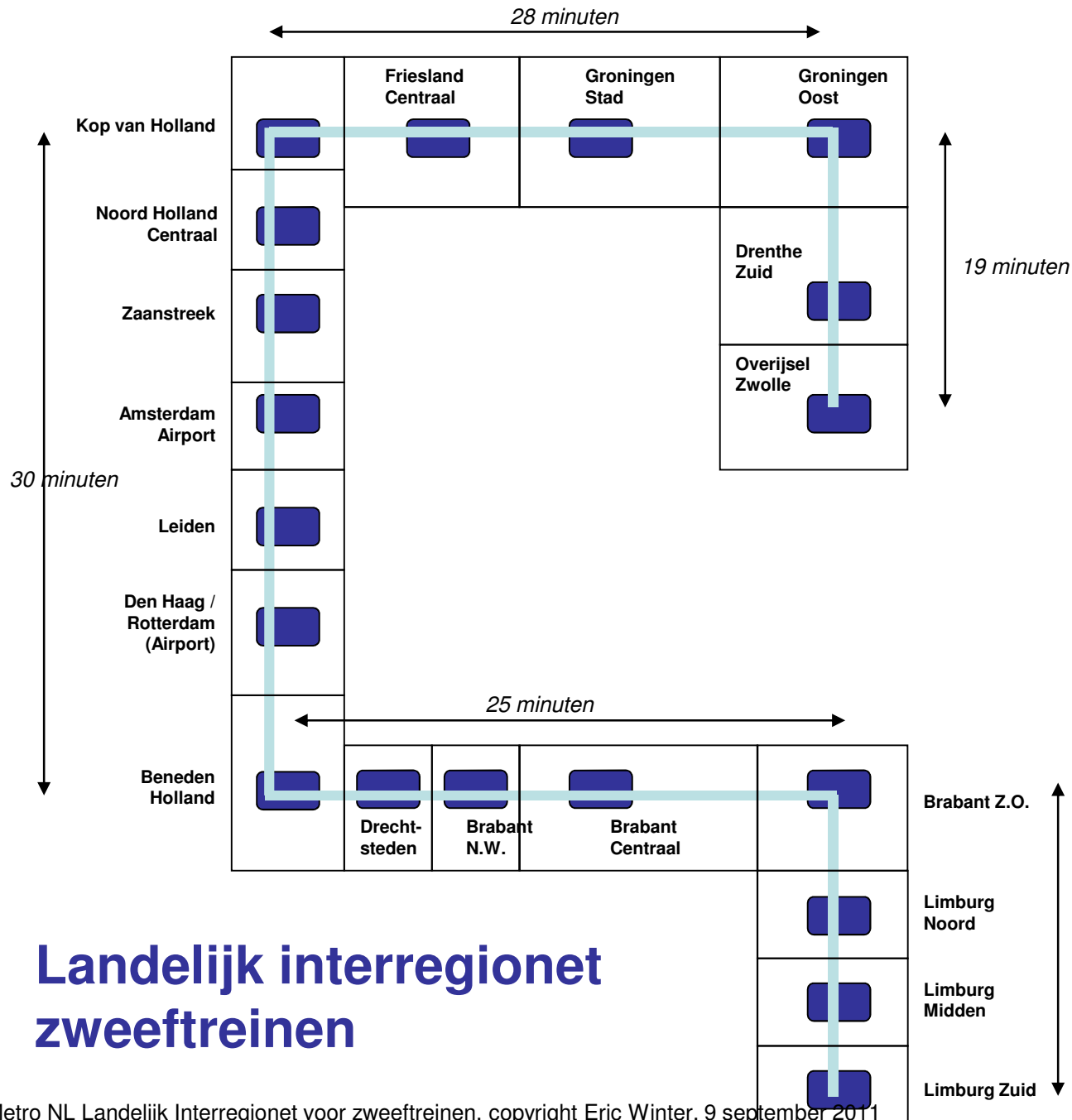


‘Midland lijn’

Landelijk interregionet zweeftreinen 'Oost-West ring'



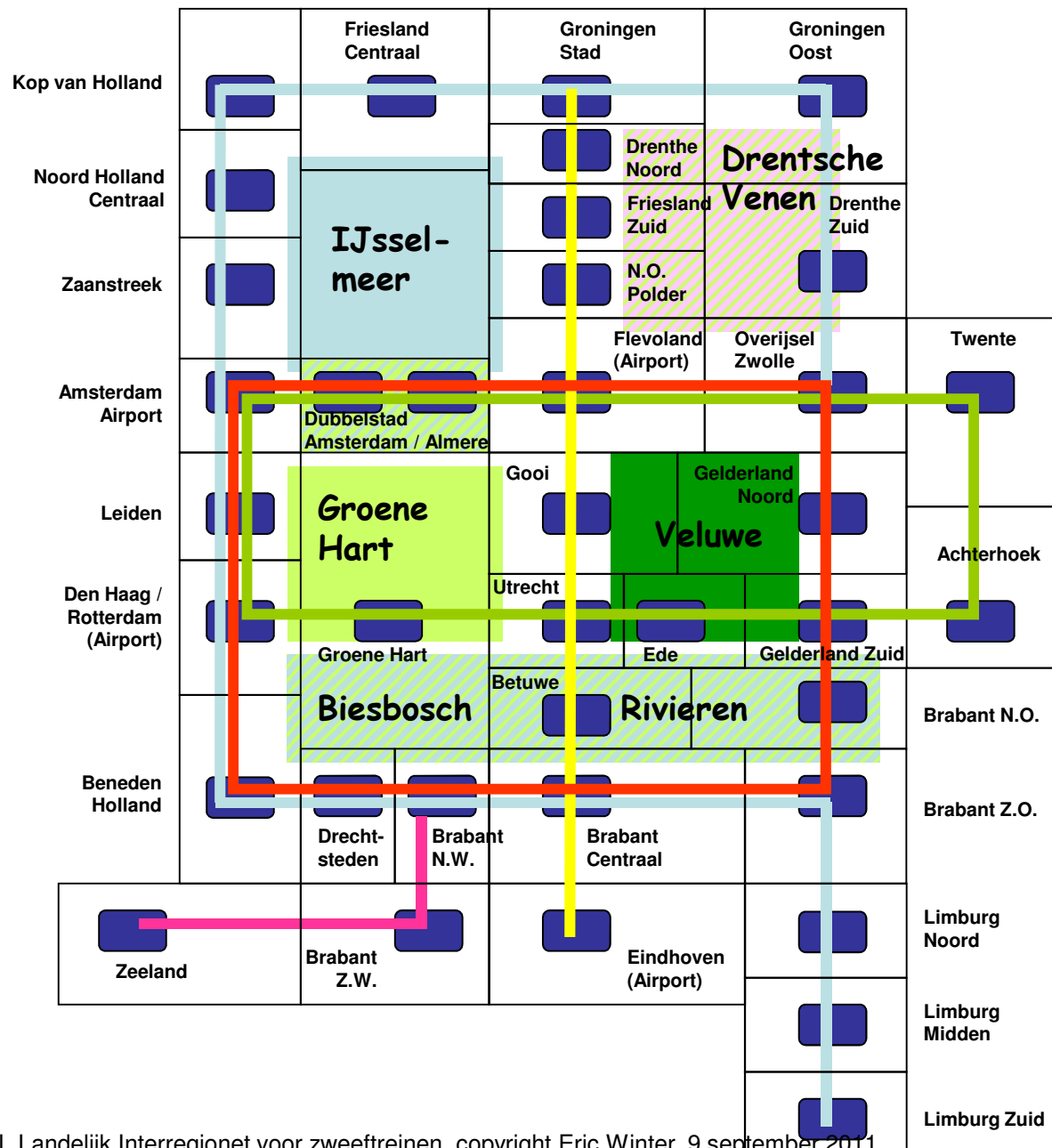
'Oost-West ring'



**‘Holland acht’
verbindt acht
Nederlandse
‘randprovincies’**

**Landelijk interregionet
zweeftreinen**

‘Holland Acht’



Landelijk interregionet zweeftreinen

Metro NL, oneliners (1):

1. De magneet zweeftrein is vier keer zo snel als de auto en het huidige openbaar vervoer.
2. De auto is de trekschuit van deze tijd. Miljoenen automobilisten sleuren dagelijks zelf hun auto naar hun bestemming.
3. Wanneer we op alle afgelegde autokilometers 25% tijdswinst weten te boeken, door een sneller OV-alternatief, kent Nederland een productiviteitstijging van 20 miljard euro.
4. Wanneer we in staat zijn 25% van de autokilometers om te buigen naar openbaar vervoer bespaart dit 5 miljard euro op energie.
5. Door Metro NL wordt het op de bestaande snelwegen minder druk en wordt autorijden weer leuk.
6. Ook het vracht- en goederenverkeer over de weg krijgt weer de ruimte en staat niet meer in de file.

Metro NL, oneliners (2):

7. Auto en trein voldoen steeds minder aan de mobiliteitseisen van deze tijd aan personenvervoer: snel, betrouwbaar, betaalbaar, massaal, dagelijks, comfortabel, veilig en duurzaam.
8. Sinds de Tweede Wereldoorlog zijn 100.000 Nederlanders omgekomen en 1.000.000 gewond geraakt in het verkeer (vergelijkbaar met een grote oorlog!).
9. Veel Nederlanders zijn voor woon-werkverkeer in de praktijk veroordeeld tot de auto en files.
10. Het beprijzen van de automobilititeit, is als het oplossen van hongersnood door de broodprijs te verhogen.

Metro NL, oneliners (3):

11. Het huidige openbaar vervoer staat al meer dan 60 jaar vrijwel stil, of gaat zelfs achteruit (figuurlijk, alhoewel).
12. Het huidige spoorstelsel met zijn vele wissels, gevaarlijke spoorwegovergangen, vierkante wielen, en boemelende treinen, is technisch en economisch verouderd.
13. De verwachte 50% meer reizigers en 100% meer goederentreinen de komende 10 jaar, zal onvermijdelijk nog meer chaos en verstoring van het treinverkeer veroorzaken.
14. NS heeft meer belang bij het uitbaten van contracten met fastfood leveranciers en supermarktketens op stations dan bij het snel vervoeren van reizigers.
15. Een betonmolen neem je niet mee in de trein.

Metro NL, oneliners (4):

16. Metro NL levert de BV Nederland 23 miljard euro per jaar op.
17. De investering (90 miljard) in Metro NL is dus in 4 jaar terugverdiend.
18. Met Metro NL wordt het openbaar vervoer een echt concurrerend alternatief voor de auto.
19. Metro NL versterkt de Nederlandse identiteit en het zelfvertrouwen.
20. Metro NL verhoogt de kans op het binnenhalen van de Olympische Spelen in 2028.

Metro NL, oneliners (5):



21. Voor iedere extra magneetzweeflijn om Metro NL landelijk dekkend te maken geldt: de kosten nemen minder dan lineair toe, maar de opbrengsten meer dan kwadratisch.
22. Nederland moet niet in de kramp schieten van regeltjes, rekeningrijden, bekeuringen, ingewikkelde wetten en overheidsbezuinigingen, maar investeren in nieuwe mogelijkheden.
23. Versterk Megaregio 'Nederland' met een supersnel interregionet.
24. Door Metro NL wordt Nederland teruggebracht tot een virtuele 'metropool' van 40 bij 60 km.

Metro NL, oneliners (6):



25. Het metropoolconcept 'Randstad' heeft geen enkele uitstraling in het buitenland.
26. Behalve de 'kleine Randstad' kent Nederland ook een 'grote Randstad' bestaande uit de aaneenschakeling van de stedelijke regio's in Noord- en Zuid Holland, Noord Brabant, Gelderland, Overijssel en Flevoland.
27. De 'kleine Randstad' is voor de rest van Nederland een slecht bereikbaar eiland.
28. Zonder Metro NL wordt de 'kleine Randstad' het Wallonië van de 21ste eeuw.
29. Het rampjaar 2008: Het land verschraalt, de bevolking baalt, de regering faalt.

Metro NL, oneliners (7):



30. Door het toenemend aantal tweeverdieners en gespecialiseerde dienstverlenende werknemers en zzp-ers, met klanten en werkgevers verspreid over het hele land, is verhuizen naar de omgeving van het werk geen optie om de stagnerende woning- en arbeidsmarkt vlot te trekken, maar een landelijk interregionet Metro NL wel.
31. Met Metro NL wordt dagelijks forenzen mogelijk tussen alle regio's van het land.