



Kabelbanen FORUM

Rond het jaar 1700 heeft een knappe bol een zweefspoor bedacht dat Amsterdam met Batavia (Indië) zou verbinden. De kabels zouden boven landen en zeeën gespannen worden. In Amsterdam wilde hij een ontzagwekkend hoge toren oprichten. In het volgend land een die wat kleiner was en zo voort, tot in Indië. Hij was er van overtuigd dat grote korven met passagiers en goederen zonder meer langs de kabels van toren tot toren zou glijden.

(Speybrouck, S., K. Fillet (2002) Jongens en Wetenschap. Uitgegeven bij Globe.)

De kabelbaan is voor vele Nederlanders een vertrouwd beeld wanneer zij op vakantie gaan naar de bergen. In de bergen vormen kabelbanen herkenbare bakens in het landschap, maar ook in de stad is de kabelbaan niet vreemd. In onder andere Lissabon, Barcelona en Singapore wordt al geruime tijd gebruik gemaakt van dit transportmiddel. Maar nu lijkt het moment aangebroken dat Nederlandse steden er ook in gaan geloven. In Hoogeveen, Groningen en Rotterdam zijn de ogen op de hemel gericht. Kabelbanen worden gezien als een nieuwe vorm van (openbaar)vervoer en als ze daadwerkelijk gaan verschijnen, krijgt dat een enorme impact op de uitstraling van de stad.

Om verder door te denken over kabelbanen in de lage landen, heeft de TOPOS redactie om een aantal meningen gevraagd. Is het een goede aanvulling voor de stad, is 'the sky the limit' of gaat er toch niets boven Groningen?

Door Eric Bovekerk, Pieter Foré en Tom Kraak



Rob van der Bijl

Stedebouwkundig adviseur en ontwerper

Kabelbaan is zelden openbaar vervoer. Het is al weer enige jaren geleden dat in Nijmegen hard werd gewerkt aan het plan voor een zogenaamde kabeltram. Ze bedoelde eigenlijk een kabelbaan, maar het verband met 'tram' had misschien te maken met het feit dat een kabelbaan in Amerika wordt aangeduid als een 'aerial tramway'.

Het plan in Nijmegen is echter nooit van de grond gekomen. Sterker nog, het was ronduit een mislukking en nog steeds is men er bedroefd dat zo veel tijd en geld is verspild. Dat neemt niet weg dat het Nijmeegse plan niet alleen stond en staat. Al eerder had men in Arnhem het plan opgevat om een kabelbaan over de rivier te spannen - maar ook dat is mislukt. En nu duiken er weer nieuwe plannen op in Groningen en Rotterdam. Wat is er aan de hand? Waarom zijn er zoveel plannen? En waarom is tot nu toe nog geen enkel plan daadwerkelijk gerealiseerd?

Achter dit soort vragen schuilt een andere vraag, namelijk worden kabelbanen gebruikt als reguliere vormen van openbaar vervoer? Die vraag is bijzonder relevant omdat zowel destijds in Nijmegen, als nu in Rotterdam en Groningen een bevestigend antwoord is verondersteld. Maar helaas voor deze steden, het antwoord is overwegend neen. Kabelbanen worden, waar dan ook ter wereld, zelden gebruikt als regulier stedelijk openbaar vervoer. Kabelbanen, in alle varianten, hebben hoofdzakelijk een toeristische functie, of een functie om toeristen te vervoeren in meestal bergachtig gebied.

Puur toeristische kabelbanen willen ook nog wel eens over een rivier gaan (bijvoorbeeld in Keulen), of een haven (bijvoorbeeld in Barcelona), of over een expo-terrein (bijvoorbeeld in Lissabon), of zelfs door een regenwoud (in Costa Rica).

Als regulier openbaar vervoer bestaat slechts één onomstreden voorbeeld, en dat is de 'aerial tramway' van New York, tussen Manhattan en Roosevelt Island. Een tweede voorbeeld (maar al niet echt stedelijk) is de kabelbaan die in Bolzano (oftewel de Duitstalige stad Bozen in Noord-Italië) de lage stad met de hoge stad verbindt.

In al zijn varianten zijn kabelbanen eigenlijk alleen maar geschikt als korte OV-pendels zoals die van New York, en dan alleen nog als er een barrière aanwezig is in de vorm van een rivier of berghelling. En dan nog kleven aan kabelbanen nadelen die gebruik als regulier OV in de weg staan. Een heel belangrijke nadeel bijvoorbeeld: het slecht kunnen verwerken van piekbelasting; en sowieso de relatieve lage capaciteit. Bovendien kunnen kabelbanen gegarandeerd een paar dagen per jaar als gevolg van wind en onweer niet in de lucht zijn. Kabelbanen zijn ook relatief duur in aanleg en in exploitatie. Dus niet voor niets worden ze zelden als echt OV gebruikt. Het vervoeren van ski-toeristen is echt wat anders dan reizigersverkeer in een ochtendspits. Daar komt nog bij dat de pilonen waaraan de kabels hangen heel moeilijk in bestaand stedelijk gebied zijn in te passen. Het lijkt erop dat in Groningen men langzamerhand zich bewust is geworden van deze problemen.

Misschien dat het in Rotterdam nog wat kan worden, omdat een kabelbaan over de Maas onmiskenbaar toeristische kwaliteiten heeft.

Meer informatie: rajvdb@xs4all.nl & www.lightrail.nl

Rinus Jaarsma

*Universitair docent bij de leerstoelgroep
landgebruiksplanning, wageningen Universiteit*

Na de 1^e roltrap nu ook de 1^e kabelbaan in Wageningen? Waarom wel of niet eigenlijk? Een kabelbaan is een prima beeldmerk. Zo presenteert Grenoble de toeristische kabelbaan uit het stadshart over de rivier naar het hoog gelegen fort als een toeristisch handelsmerk. Zo'n landmark zouden we hier best kunnen gebruiken, omdat in de stad doorgaans weinig toeristen te vinden zijn. Helaas hebben we geen fort meer, dat is opgeblazen door de Fransen (het stond overigens in de stad en niet er boven). Boven de stad zou alleen het hotel-restaurant een geschikt doel kunnen zijn, maar

met pakweg 45 m + NAP en 30 m boven maaiveld staat dat ook weer niet echt indrukwekkend hoog.

Als toerisme geen optie is, dan maar een kabelbaan voor utilitair verkeer? Als rivier kruisende verbinding, of, op kleinere schaal, voor het vervoer tussen de diverse gebouwen op onze campus? Een soort Valleikabelbaan derhalve, aansluitend op de Valleilijn bij de rotonde, dat lijkt me wel wat. En dan niet langs, maar door de gebouwen, net als de monorail in Sydney!

Alleen jammer dat bij een beetje wind de meeste kabelbanen moeten worden stilgelegd....., moeten de studenten toch weer door weer en wind naar onze nieuwe buitenplaats.

Karin Dekker

Wethouder Verkeer en Vervoer gemeente Groningen

In Groningen is er door het Vervoers Coördinatie Centrum (VCC) in samenwerking met een aantal andere organisaties de haalbaarheid van een kabelbaan in Groningen onderzocht. De conclusie van de onderzoeksgroep was dat een gefaseerde aanleg van een kabelbaan in Groningen haalbaar is. Het college van B&W heeft na bestudering van de plannen geconcludeerd dat er aan een kabelbaansysteem nadelen kleven die de relatieve voordelen te niet doen. Vooral de ruimtelijke inpassing van de kabelbaan in de stad is moeilijk. Daarnaast heeft een kabelbaan geen meerwaarde ten opzichte van de huidige situatie. De belangrijkste nadelen staan hieronder.

Geen toegevoegde waarde aan verkeer- en vervoersysteem: wij zien geen positie voor een kabelbaan in ons verkeer- en vervoersysteem. Op dit moment werken we met een systeem waar automobilisten kunnen parkeren op diverse P+R locaties in de stad om vervolgens met citybusjes snel en goedkoop vervoerd te worden naar de binnenstad. In toekomst kiezen we voor de tram. De tramlijnen verbinden dan de P+R-locaties aan de rand van de stad met de binnenstad. Een kabelbaan op het voorgestelde traject zal de exploitatie van een tramlijn naar een nieuw te ontwikkelen wijk Meerstad nadelig beïnvloeden.

Kabelbaan en de (binnen) stad: Een kabelbaansysteem betekent een aantasting van de ruimtelijke kwaliteit van de openbare ruimte van een stad. Waar bijvoorbeeld de tram onderdeel uitmaakt van de stedelijke ruimte (beleving, veiligheid, kwaliteit, structurering) heeft de kabelbaan juist een vervreemdend effect.