

Veel gestelde vragen Hyperloop testcentrum Groningen

versie 16-03-2021

Inhoud

Veel gestelde vragen Hyperloop testcentrum Groningen	1
Locatie.....	3
Waren er meerdere locaties in Groningen of is dit de enige?.....	3
Waarom is voor Meerstad-Noord als locatie gekozen?	3
Hoe gaat het Hyperloop Testcentrum eruit zien? Hoe lang, hoog en dik wordt de buis?	3
In Meerstad-Noord zijn meerdere tracés voor de Hyperloop onderzocht. Waarom is er voor tracé 2b gekozen?	4
Hoeveel mensen gaan er werken?.....	5
Welke effecten zijn te verwachten van de Hyperloop qua geluid, licht, trillingen?.....	5
Welke effecten zijn te verwachten op de wegen naar de testlocatie?	5
Wanneer is het in bedrijf? Ook 's nachts?	5
Welke overlast kunnen omwonenden verwachten van de bouw?	5
Wordt het groen ingepast? Waar kijken de omwonenden op uit? Kunnen omwonenden daar nog invloed op uitoefenen?	5
Hoe zien de vervolgstappen eruit?	6
Welke onderzoeken zijn of worden gestart? Wie gaat deze onderzoeken uitvoeren?	6
Wanneer kunnen we de resultaten verwachten? Worden deze openbaar gemaakt?	6
Wat gebeurt er met het Hyperloop Testcentrum na de testperiode?	6
Klopt het dat er ook een zonnepark komt in dit gebied?	6
Omwonenden en procedure.....	7
Past dit plan in het geldende bestemmingsplan?.....	7
Hoe ziet de planning eruit?	7
Hoe worden omwonenden op de hoogte gehouden?	7
Relatie met andere plannen en Meerstad?.....	8
Wat zullen inwoners van Meerstad merken van de Hyperloop?	8
Op hoeveel afstand van de meest noordelijke bewoning van Meerstad Midden-West komt het Hyperloop Center te liggen?	8
Hoe verhoudt dit project zich tot de ontwikkeling van een zonnepark en het onderstation?	8
Kun je de testbaan wel bouwen in een gebied met risico op aardbevingen?.....	8
Wat levert de Hyperloop Groningen op?.....	9
Waarom is gekozen voor Groningen?.....	9

Hoeveel werkgelegenheid levert dit project op?.....	9
Wat levert het op qua kennis en onderwijs?	9
Kun je het ook bezoeken? Als een soort dagje uit? Er zullen veel mensen interesse in hebben.	9
Wie zijn initiatiefnemers?	9
Wat is de rolverdeling tussen de provincie, gemeente, de stichting EHC en Hardt Hyperloop?	9
Wie zijn subsidiegevers? Om welke bedragen gaat het?	9
Techniek van de Hyperloop	10
Wat is een Hyperloop?.....	10
Hoe werkt de Hyperloop-technologie?.....	10
Welk probleem lost de Hyperloop-technologie op?.....	10
Hoe ziet de Hyperloop infrastructuur eruit?	10
Waarin onderscheidt Hardt Hyperloop zich van andere hyperloopbedrijven?.....	11
Hoe wordt de veiligheid van het EHC en de Hyperloop gegarandeerd?	11

Locatie

Waren er meerdere locaties in Groningen of is dit de enige?

In het bidbook van de provincie Groningen is 1 zoeklocatie voorgesteld: Meerstad-Noord. We hebben onderzocht op welke locatie in dit gebied het Hyperloop Testcentrum het beste kan komen. Daarbij is gekeken naar bijvoorbeeld:

- Effect voor omwonenden (zicht, geluidshinder);
- ontsluiting bijv. of dit past in relatie tot de (ontsluiting van de) NAM-locatie en een mogelijk zonnepark;
- ligging in relatie tot transformator station van TenneT en de NAM-locatie.
- de bodem en ondergrondse infrastructuur;
- de omliggende wegen, bruggen en toegang tot het testcentrum in relatie tot de verkeersaantrekkende werking;
- ecologie.

Om de bewoners zoveel mogelijk duidelijkheid te geven voor de komende 20 tot 25 jaar, heeft het college van B&W een gebiedsvisie opgesteld voor Meerstad-Noord. Daarin is de keuze voor een locatie voor het Hyperloop Testcentrum binnen de polder vastgelegd.

Waarom is voor Meerstad-Noord als locatie gekozen?

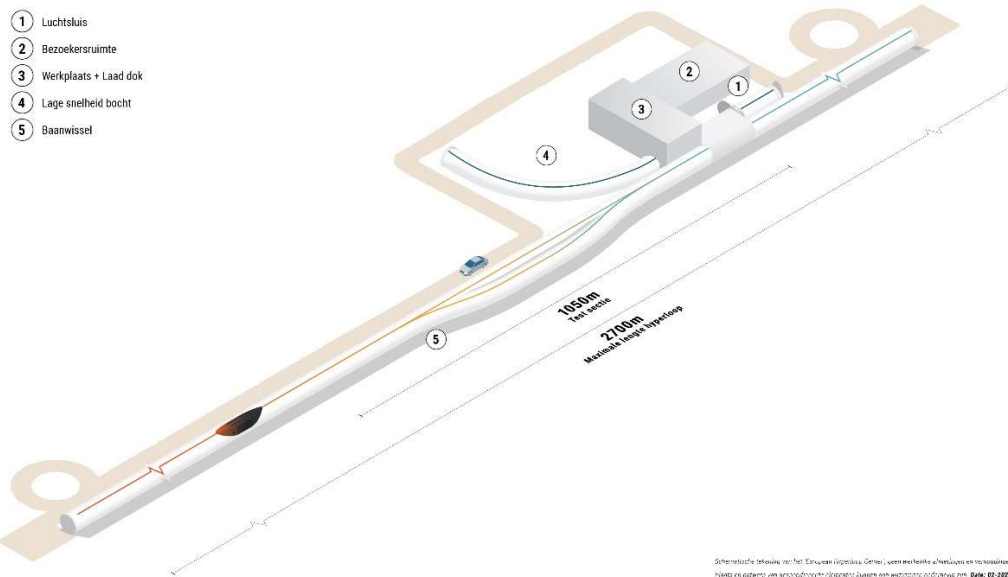
Het gebied sluit aan bij de wensen en criteria van Hardt Hyperloop op het gebied van bereikbaarheid, formaat en voorzieningen (elektra, water e.d.). Verder is de locatie gelegen nabij de stad en er zijn kennisinstellingen waarmee het EHC kan samenwerken.

Bij de eerste plannen van de aanleg van Meerstad (2005), was Meerstad-Noord bedoeld voor woningbouw. In 2012, toen duidelijk was dat de woningbouw daar niet meer doorging, keek de gemeenteraad naar het gebied voor een grootschalig zonnepark. In 2013 zijn daarover al enkele verkennende gesprekken met lokale agrariërs geweest. Realisatie kon toen niet vanwege de beperkte netcapaciteit in het gebied. Inmiddels wordt met Enexis en TenneT gewerkt aan toekomstige uitbreiding van de netcapaciteit. Daarnaast is in 2018/2019 in drie afzonderlijk door de gemeenteraad vastgestelde beleidsdocumenten¹ grootschalige energieopwekking gepland in Meerstad-Noord. Begin 2019 zijn de eerste verkennende gesprekken daarover opgestart met Dorpsbelangen en de lokale energiecoöperatie die toen in oprichting was. Geconcludeerd kan worden dat het al 15 jaar duidelijk is dat Meerstad-Noord niet onbebouwd zal blijven.

Hoe gaat het Hyperloop Testcentrum eruit zien? Hoe lang, hoog en dik wordt de buis?

Het ontwerp van het EHC is in volle gang. Het is nog niet duidelijk wat de exacte afmetingen zijn van de testbuis. Daarom zijn er in de gebiedsvisie zowel de verwachte hoogtes als de maximale hoogte opgenomen. In het huidige ontwerp verwachten we dat de buis 3 meter boven het landschap zal uitsteken (max 3,5 meter) met uitzondering ter plekke van de wissel. Daar zal over een lengte van 120 meter (max 145 meter) de hoogte van de Hyperloop stijgen. Op het hoogste punt zal de wissel maximaal 4,5 meter boven maaiveld uitkomen.

¹ Omgevingsvisie The Next City (2018)
Routekaart Groningen CO₂-neutraal 2035 (2018)
Beleidskader Zonneparken in gemeente Groningen (2019)



In Meerstad-Noord zijn meerdere tracés voor de Hyperloop onderzocht. Waarom is er voor tracé 2b gekozen?

Tracé 2b loopt van het zuidwesten naar het noordoosten door de polder. Met dit tracé grenst het Hyperloop Testcentrum aan de groene zone door het zonnepark. Het testcentrum komt daarmee op een aantrekkelijke locatie in het gebied. De weg naar het testcentrum kan lopen vanaf het Emskanaal zuidzijde. Ook kan er een fietspad langs de buis van de Hyperloop worden aangelegd.



Plankaart gebiedsvisie inclusief hyperloop tracé 2B (156 hectare zonnepark)

Hoeveel mensen gaan er werken?

Op dit moment is de verwachting dat er in een maximaal scenario tijdens de bouwfase 60 tot 80 mensen dagelijks op de locatie zullen werken. Tijdens de gebruiksfase zullen dit ongeveer 10 medewerkers per dag zijn. Wat betreft overige bezoekers zou dit bijvoorbeeld bij gelegenheid kunnen gaan om een groep scholieren of studenten en wellicht 10 'voorbijgangers' per dag.

Welke effecten zijn te verwachten van de Hyperloop qua geluid, licht, trillingen?

De effecten zijn volgens de initiatiefnemers minimaal, al gaat het hier vaak ook om een persoonlijke beleving. In het verdere proces laten provincie en gemeenten de effecten nauwkeurig onderzoeken in het kader van de benodigde planologische procedure. De verwachting is dat de Hyperloop vrijwel geluidloos is. De pompen die de buis op lage druk brengen zullen de wettelijke geluidsnormen niet overschrijden. De verwachting is dat er geen trillingen zullen ontstaan omdat het voertuig in een buis zweeft en er geen mechanische interactie is. De Hyperloop zal niet aangelicht worden.

Welke effecten zijn te verwachten op de wegen naar de testlocatie?

Dit effect wordt beperkt geacht. Omdat de ontsluitingsroute ook gebruikt werd als route voor bouwverkeer naar de NAM-locatie, wordt aangenomen dat de huidige infrastructuur berekend is om het bouwverkeer af te wikkelen. De verkeerseffecten als het gebouw eenmaal in gebruik is, zijn beperkt. Zie ook de vraag: Hoeveel mensen gaan er werken?

Wanneer is het in bedrijf? Ook 's nachts?

Het uitgangspunt is overdag.

Welke overlast kunnen omwonenden verwachten van de bouw?

Naar verwachting is dat beperkt. De meeste materialen worden waarschijnlijk aangevoerd via het Eemskanaal of de A7.

Wordt het groen ingepast? Waar kijken de omwonenden op uit? Kunnen omwonenden daar nog invloed op uitoefenen?

In de gebiedsvisie wordt de locatie van de Hyperloop ingepast in het zonnepark en het TenneT onderstation. Deze visie is tot stand gekomen met inbreng van omwonenden, het waterschap en de provincie. Hierbij is gekeken hoe het geplande zonnepark met transformatorstation van TenneT en het Hyperloop Testcentrum het beste een plek kunnen krijgen in het gebied, met veel aandacht voor het landschap en de beplanting.

De Hyperloop komt voor het grootste deel in het geplande zonnepark. De directe randen van het zonnepark worden grotendeels gevormd door bestaande hoofdwatgangen. De gemeente onderzoekt of en hoe deze randen gevarieerder, landschappelijk en ecologisch interessanter gemaakt kunnen worden. Hierbij gaat de gemeente de omwonenden betrekken.

Voor de gebiedsvisie is acht keer overleg geweest met een participatiegroep met daarin circa twintig bewoners uit de directe omgeving. Ook zijn de plannen gepresenteerd op twee informatieavonden en waren er diverse persoonlijke contacten. Bewoners uit de

participatiegroep hebben tevens een gesprek gehad met de wethouders Roeland van der Schaaf en Philip Broeksma. Hoewel de gebiedsvisie in overleg met de participatiegroep is gemaakt, heerst nog steeds de mening dat de ontwikkelingen niet passen in het landschap. De omwonenden zijn gewend aan rust en ruimte en willen dit graag zo houden.

Omwonenden hebben ook zorgen geuit over overlast, met name zicht en geluid. Daarnaast zien zij graag koppelkansen gerealiseerd zoals veiligere wegen, snel internet en medegebruik van de groene buffer. Deze wensen van de omgeving willen we graag na de besluitvorming door de gemeenteraad samen met de bewoners verder uitwerken, als onderdeel van de ontwikkeling van het zonnepark.

Hoe zien de vervolgstappen eruit?

De gemeenteraad beslist of het geplande zonnepark, het Tennet-transformatorstation en het Hyperloop testcentrum zorgvuldig zijn ingepast in de omgeving. Volgens planning gebeurt dat in april 2021, wanneer de gebiedsvisie Meerstad-Noord op de agenda van de raad staat. Als de raad deze gebiedsvisie heeft vastgesteld, kan het European Hyperloop Center de benodigde vergunningen aanvragen om het project te gaan realiseren. Het EHC verwacht dit eind juni deze in te dienen.

Welke onderzoeken zijn of worden gestart? Wie gaat deze onderzoeken uitvoeren?

Alle verplichte onderzoeken die nodig zijn in het kader van de ruimtelijke ordening zullen worden uitgevoerd. Denk hierbij onder andere aan onderzoeken met betrekking tot ecologie, archeologie, niet gesprongen explosieven, geluid, externe veiligheid en water.

Daarnaast zullen er onderzoeken uitgevoerd worden die nodig zijn voor de constructie van het gebouw en bouwwerken (onder andere sonderingen).

Wanneer kunnen we de resultaten verwachten? Worden deze openbaar gemaakt?

Een exacte datum is op dit moment nog niet bekend. De eerste onderzoeken zijn al in gang gezet en zullen wanneer afgerond, meegenomen worden in de planologische procedure. De resultaten zullen tijdens de terinzagelegging van de planologische procedure als bijlage gepubliceerd worden.

Wat gebeurt er met het Hyperloop Testcentrum na de testperiode?

Na de testperiode van 10 jaar wordt het Hyperloop Testcentrum door de Stichting European Hyperloop Centrum opgeruimd. Het gebouw wordt circulair, wat inhoudt dat zowel bij de bouw, ingebruikname als afbraak zo min mogelijk grondstoffen worden gebruikt en afval geproduceerd.

Klopt het dat er ook een zonnepark komt in dit gebied?

Er wordt inderdaad gewerkt aan de realisatie van grootschalige opwekking van duurzame energie, met name zonne-energie. Dit is opgenomen in de volgende beleidsdocumenten die de gemeenteraad heeft vastgesteld: de omgevingsvisie Next City, de Routekaart Groningen CO₂-neutraal 2035, en het Beleidskader Zonneparken in gemeente Groningen.

De plannen voor de Hyperloop en het zonnepark gaan goed samen. De gemeente kijkt samen met de omgeving hoe de plannen voor een zonnepark en het testcentrum voor de Hyperloop in te passen zijn in de polder. Om de bewoners zoveel mogelijk duidelijkheid te

geven voor de komende 20 tot 25 jaar, is een gebiedsvisie opgesteld. Hierbij is gekeken hoe het Hyperloop Testcentrum en het geplande zonnepark met transformatorstation van TenneT het beste een plek kunnen krijgen in het gebied, met veel aandacht voor het landschap en de beplanting. Op <https://gemeente.groningen.nl/gebiedsvisie-meerstad-noord> zijn de ontwikkelingen te volgen.

Omwonenden en procedure

Past dit plan in het geldende bestemmingsplan?

Nee. Om deze reden is er een gebiedsvisie opgesteld. Daarna kan het EHC de benodigde vergunningen aanvragen.

Hoe ziet de planning eruit?

Na de vergunningaanvraag eind juni 2021 verwacht het EHC eind 2021 te starten met de voorbereidende werkzaamheden.

Hoe worden omwonenden op de hoogte gehouden?

De gebiedsvisie Meerstad-Noord is tot stand gekomen met inbreng van omwonenden, het waterschap en de provincie. Er is acht keer overleg geweest met de participatiegroep met daarin circa twintig bewoners. Ook zijn de plannen gepresenteerd op twee informatieavonden en waren er diverse persoonlijke contacten. Bewoners uit de participatiegroep hebben tevens een gesprek gehad met de wethouders Roeland van der Schaaf en Philip Broeksma.

De concept-gebiedsvisie heeft ter inspraak gelegen van 26 november t/m 23 december 2020. Er zijn 32 inspraakreacties binnengekomen. De reacties hebben geleid tot aanpassing van de concept-gebiedsvisie. De gebiedsvisie Meerstad-Noord, de Nota van Antwoord, de brief van B&W aan de gemeenteraad en de bijlagen vindt u op onze website:

<https://gemeente.groningen.nl/gebiedsvisie-meerstad-noord>

Alle andere belangstellenden en geïnteresseerden houden we op de hoogte via nieuwsbrieven (op papier en digitaal), informatiebijeenkomsten en de gemeentelijke website. Voor de omgeving is er ook een virtueel bezoekerscentrum, waar informatie te vinden is over de verschillende projecten (zonnepark, TenneT-transformatorstation, het EHC).

Relatie met andere plannen en Meerstad?

Wat zullen inwoners van Meerstad merken van de Hyperloop?

De overlast zal beperkt zijn, al is dat persoonlijk. Het plangebied ligt buiten het woongebied van Meerstad aan de overkant van het Slochterdiep.

Op hoeveel afstand van de meest noordelijke bewoning van Meerstad Midden-West komt het Hyperloop Center te liggen?

Dit zal minimaal 500 meter zijn, namelijk de nieuwe woonwijk De Zeilen 2. Ten zuiden van het testcentrum wordt deze gerealiseerd. Het testcentrum heeft geen gevolgen voor dit plan gezien de afstand en ligging ten opzichte van elkaar.

Hoe verhoudt dit project zich tot de ontwikkeling van een zonnepark en het onderstation?

De plannen voor de Hyperloop, onderstation en het zonnepark zijn afgestemd in de gebiedsvisie. Na de vaststelling van de gebiedsvisie zullen de drie initiatieven als zelfstandige project worden uitgewerkt en daar waar noodzakelijk worden afgestemd.

Kun je de testbaan wel bouwen in een gebied met risico op aardbevingen?

Ja, dat kan. Daarnaast is het testcentrum er juist ook op gericht om ervaring op te doen met het bouwen van de Hyperloop in dit soort gebieden.

Wat levert de Hyperloop Groningen op?

Waarom is gekozen voor Groningen?

Het Hyperloop testcentrum past goed binnen de ambities van de gemeente en provincie Groningen om het vervoer slimmer en groener te maken. Daarom hebben provincie en gemeente in 2019 meegedaan aan een aanbesteding voor het vestigen van het testcentrum. Groningen kwam als beste uit de bus.

Hoeveel werkgelegenheid levert dit project op?

De verwachting dat er in een maximaal scenario tijdens de bouwfase 60 tot 80 mensen dagelijks op de locatie zullen werken. Tijdens de gebruiksfase zullen dit maximaal 25 medewerkers per dag zijn.

Wat levert het op qua kennis en onderwijs?

Hardt Hyperloop wil graag gaan samenwerken met MBO, HBO en WO om te komen tot programma's op het gebied van mobiliteit. Er wordt samengewerkt met onder andere Hive Mobility, Rijksuniversiteit Groningen en de Hanzehogeschool Groningen.

Kun je het ook bezoeken? Als een soort dagje uit? Er zullen veel mensen interesse in hebben.

Ja, er wordt ook rekening gehouden met bezoekers als gevolg van de komst van het Hyperloop testcentrum. Hierin zijn ook zakelijke bezoeken meegenomen.

Wie zijn initiatiefnemers?

Hardt Hyperloop uit Delft en haar partners. Voor het EHC is de stichting European Hyperloop Center opgericht. Het EHC is een onderdeel van het Hyperloop Development Program. Een link naar de site van het Hyperloop Development Program vindt u [hier](#).

Wat is de rolverdeling tussen de provincie, gemeente, de stichting EHC en Hardt Hyperloop?

Hardt heeft een stichting EHC opgericht die de feitelijke initiatiefnemer is. De provincie verleent subsidie aan deze stichting. De gemeente stelt gronden beschikbaar voor dit initiatief en is bevoegd gezag voor de planologische procedure.

Wie zijn subsidiegevers? Om welke bedragen gaat het?

Het European Hyperloop Center is sinds november 2020 onderdeel van het Hyperloop Development Program. Dit is een publiek-privaat ontwikkelprogramma tussen het bedrijfsleven, de ministeries van I&W en EZK en de provincie Groningen. Het programma kent een totaal budget van 30 miljoen euro, waarvan zowel het EHC wordt gerealiseerd als verschillende onderzoeken worden uitgevoerd. De ministeries brengen een subsidie van ongeveer 4.5 miljoen in die deels aan het EHC wordt toegekend. De provincie stelt 3 miljoen subsidie beschikbaar die geheel naar het EHC gaat.

Techniek van de Hyperloop

Wat is een Hyperloop?

De Hyperloop is een vervoerssysteem in ontwikkeling dat mensen en goederen in voertuigen zwevend door een buis op lage druk voortbeweegt. De voertuigen worden zwevend gehouden door magneten (vergelijkbaar met de maglev trein). Door het vervoer in buizen te laten plaatsvinden onder lage druk is er vrijwel geen weerstand. Het energieverbruik is beduidend minder dan voor anderen systemen. Daarmee wordt het een duurzaam en betrouwbaar alternatief voor hogesnelheidstransport, dat kan concurreren met de hogesnelheidstrein en het vliegtuig. Het biedt een duurzame en betaalbare oplossing voor de exponentieel groeiende passagiers- en goederenstromen en de CO₂-uitstoot van de transportsector. Hyperloopvoertuigen kunnen een hoge snelheid bereiken waarmee een afstand van Amsterdam naar Eindhoven in 15 minuten te overbruggen is en van Amsterdam naar Frankfurt in slechts 50 minuten. Deze 8 minuten durende film geeft de wereldwijde ontwikkelingen rondom de Hyperloop goed weer:

<https://www.youtube.com/watch?v=luDqblZGgQM&t=12s>

Hoe werkt de Hyperloop-technologie?

De Hyperloop bestaat uit een buizennetwerk waarin voertuigen, zowel geschikt voor mensen als goederen, met hoge snelheid vervoerd kunnen worden. Deze voertuigen verplaatsen zich autonoom middels een volledig elektrisch magnetisch aandrijfsysteem. De lagedrukbuizen zorgen voor ideale omstandigheden waardoor de treinen beschermd zijn tegen weer en wind en zeer energiezuinig kunnen zweven. Doordat de voertuigen zweven en dus geen fysiek contact maken met de rails zal er nauwelijks sprake zijn van slijtage en daarmee onderhoud.

Welk probleem lost de Hyperloop-technologie op?

1. Duurzaamheid; Reizen met de Hyperloop is CO₂-neutraal. Met de snelheid van een vliegtuig en een lager energieverbruik dan een trein, is de Hyperloop waarschijnlijk de enige oplossing voor emissievrij transport op grote schaal.
2. Groeiende vraag; De vraag naar personen- en goedrentransport groeit exponentieel. Vervoersmiddelen in de huidige vorm maken het onmogelijk om de klimaatdoelstellingen te behalen. Er is duidelijk vraag naar een nieuwe oplossing die de stijgende vervoersbehoefte op een duurzame manier kan opvangen.
3. Snelheid; De Hyperloop biedt directe verbindingen aan zonder tussenstops zoals we die kennen met de trein, de verbindingen zijn vergelijkbaar met een snelweg waar voertuigen in en uitvoegen. Dit maximaliseert het reisgemak en minimaliseert de reistijd. Vanuit Amsterdam reis je met de Hyperloop in slechts 15 minuten naar Eindhoven en ben je in 50 minuten in Frankfurt.

Hoe ziet de Hyperloop infrastructuur eruit?

De Hyperloop is een buizensysteem. Het is eenvoudig boven- en ondergronds aan te leggen. De buizen voor personenvervoer zullen zo'n 3,5 meter breed zijn, de buizen voor goederenvervoer (zoals bij het EHC) zijn tussen de 1,4 en 2,6 meter breed, en zijn makkelijk te plaatsen langs bestaande infrastructuur, zoals spoorlijnen of snelwegen. De overlast voor

de omgeving blijft hierdoor beperkt. De Hyperloop heeft de potentie om Europa's belangrijkste steden direct met elkaar te verbinden. De Hyperloop is daarmee het alternatief voor de overvolle hogesnelheidstreinen en het vervuilende vliegverkeer.

Waarin onderscheidt Hardt Hyperloop zich van andere hyperloopbedrijven?

Hardt Hyperloop bezit als enige partij ter wereld een unieke technologie die het mogelijk maakt om de treinen te laten afslaan zonder fysieke wissel en zonder af te remmen. Door deze techniek is het mogelijk een netwerk te creëren waarin voertuigen zonder tussenstop, direct van begin- naar eindstation kunnen reizen. Dit maximaliseert het reisgemak en minimaliseert de reistijd.

Hardt Hyperloop onderscheidt zich daarnaast door een open ecosysteem waarbij partners worden uitgenodigd samen te werken om zo de ontwikkeling van de technologie te versnellen. Het EHC wordt een open testfaciliteit waar ontwikkelaars van over de hele wereld hun Hyperloop-technologieën kunnen testen en valideren en zal dienen als een R&D-centrum voor verschillende activiteiten zoals het ontwikkelen van veiligheidsnormen. Een plek waar bedrijven en onderzoeksinstellingen kunnen samenwerken om de realisatie van de Hyperloop te versnellen.

Hoe wordt de veiligheid van het EHC en de Hyperloop gegarandeerd?

Veiligheid is een belangrijk aspect, wellicht het belangrijkste. Het EHC wil en mag geen fouten op dit gebied maken. Het EHC garandeert de veiligheid op verschillende niveaus zowel in het ontwerpproces, tijdens de uitvoering als op systeemniveau.

1. Door te ontwerpen volgens de system engineering systematiek (SE systematiek). Deze systematiek heeft haar succes heeft bewezen in de vliegtuigindustrie en wordt nu steeds meer bij infrastructurele projecten toegepast.
2. Door op verschillende niveaus risicoanalyses en -registers op te stellen en bij te houden. Wanneer het project voortschrijdt richting definitief ontwerp en uitvoering zal de frequentie van de risicoanalyses worden opgeschroefd. Uiteindelijk zal dit leiden tot toolbox meetingen en werkinstructies met aandacht voor veiligheid.
3. Door de verschillende deskundige partijen aan te laten haken en hen een rol te geven de veiligheid te garanderen. Het EHC spreekt met een aantal partijen. Details zullen komende maanden verder worden uitgewerkt. De volgende partijen denken zij in ieder geval te betrekken:
 - a. TNO; In de beschikkingsbrief van het ministerie van Economische Zaken en Klimaat (EZK) voor subsidie staat vermeld dat TNO ook betrokken rondom veiligheid.
 - b. Het kwaliteits- en veiligheidsbureau TUV Rheinland. Zij nemen deel aan het Hyperloop Development Programma (HDP). Dit bureau heeft ervaring met het beoordelen van Hyperloop systemen (bijv. die in Amerika).
 - c. De Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT); Het plan is om de inspectie te betrekken in het ontwerp van de cargo loop en het EHC als onderdeel van het Hyperloop Development Program.