

VLITS: een bijdrage aan het oplossen van stedelijke verkeersproblemen

ir. P.W.L. Kloet
gemeente Helmond

De (auto)mobiliteit neemt nog steeds toe. In stedelijke gebieden geeft dat steeds meer problemen, omdat daar de ruimte schaars en vaak heel duur is, terwijl ook aspecten als leefbaarheid en veiligheid het niet gemakkelijk maken adequate infrastructuur te realiseren. Een goede bereikbaarheid van de stedelijke gebieden is om allerlei redenen noodzakelijk. Vandaar dat de stedelijke overheden zoeken naar andere manieren om bereikbaar te zijn en te blijven. In Helmond willen een nieuw vervoersconcept uitproberen, waarbij een goed samenspel tussen infrastructuur en voertuig centraal staat. Een recent gebruikersonderzoek toont het belang van een hoogwaardige kwaliteit van de aanleg en vooral het onderhoud van de verharding aan.



Aanleiding

Samen met de andere vier grote Brabantse steden en de provincie is de gemeente Helmond enkele jaren geleden gestart met een samenwerkingsproject om een duurzame toekomst voor Noord-Brabant te realiseren. Daarbij zou gebruik gemaakt moeten worden van de aanwezige innovatiekracht van Brabant en zou een bijdrage geleverd moeten worden aan de versterking van de economische structuur van de provincie en aan de

werkgelegenheid. Er werden allerlei wilde en minder wilde ideeën ingebracht. Na selectie bleef er een tiental projecten over, waaraan verder gewerkt zou worden. Elk van de partners nam één of meer projecten voor zijn rekening.

De gemeente Helmond heeft op zich genomen een project verder te ontwikkelen wat later de naam VLITS-concept heeft gekregen. Dit project is bedacht om een bijdrage te leveren aan het

oplossen van de stedelijke verkeersproblemen. Zoals hiervoor al aangegeven zou daarbij gebruik gemaakt worden van de aanwezige research and development-kwaliteiten van de regio. Uiteindelijk is het de bedoeling dat het VLITS-concept ook elders in Nederland en zo mogelijk in het buitenland afgezet kan worden. Daarmee zou het bijdragen aan de economie en de werkgelegenheid in onze provincie. In dit project werkt Helmond samen met de provincie



Noord-Brabant, het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven en de gemeenten Eindhoven, Nuenen c.a. en Mierlo. De Brabantse Ontwikkelings Maatschappij heeft een adviesfunctie.

Het concept

De oorspronkelijke gedachte van het concept is ontstaan vanuit de gedachte om tussen de steden van Brabant snelle fietsroutes te realiseren, de zogenaamde hogesnelheidsfietspaden. Daarvoor werd in een regionaal televisieprogramma de term flitsfietspad gebruikt. Hoewel het VLITS-concept meer beoogt te zijn dan zo'n flitsfietspad is die naam blijven hangen en is gezocht naar een bijbehorende betekenis. Dat werd uiteindelijk VLITS, waarbij VLITS staat voor "Vernieuw(en)d Licht Individueel Transport Systeem". De verklaring daarvan is als volgt: het gaat om een nieuw, nog niet bestaand individueel transportstelsel voor personen over afstanden tot 15 à 20 km, met kleine speciaal te ontwikkelen voertuigen over een route met zo weinig mogelijk hindernissen in de vorm van gelijkvloerse kruisingen met ander verkeer. Kenmerkende eigenschappen zijn, dat de voertuigen met menskracht voortbewogen zouden moeten worden. Een beperkte motorische ondersteuning wordt niet uitgesloten. In dat verband heeft licht vooral de betekenis van "light". De achtergronden van het concept liggen in het feit, dat fietsers vanaf ongeveer 7 km massaal overstappen op andere vervoerswijzen. De stedelijke gebieden worden steeds groter, met

als gevolg dat vooral het autoverkeer op het stedelijk wegennet sterk toeneemt. Dan is het van belang na te gaan of met een nieuw concept een groter bereik gehaald kan worden. Het ontwikkelen van een nieuw concept heeft vanzelfsprekend alleen zin als er sprake is van bescheiden voertuigen, terwijl er ook geen totaal nieuwe infrastructuur nodig moet zijn. Daarom is gekozen voor voertuigen die niet breder zouden mogen zijn dan één meter, gebruik zouden moeten kunnen maken van de bestaande (brom)fietsinfrastructuur en niet harder rijden dan 40 km per uur. Het concept is voor de langere afstanden alleen aantrekkelijk als de nadelen van fietsen (het weer, menskracht) kunnen worden verminderd of weggewerkt en bepaalde elementen van het autoverkeer (snelwegen) kunnen worden overgenomen.

Demonstratieroute

Het VLITS-concept kan het best zichtbaar gemaakt worden door een demonstratieroute aan te leggen waarover de nieuwe voertuigen rijden. Daarnaast zal de route ook geschikt moeten zijn voor gewone fietsers. Gedacht wordt aan een route van circa 13 km tussen de centra van Helmond en Eindhoven, waarbij het gedeelte tussen de randen van de stedelijke bebouwing met een lengte van circa 7 km de eigenlijke demonstratieroute is. De route wordt pas echt interessant als de nieuwe Helmondse Vinexwijk Brandevoort, Mierlo en Nuenen goed aan de route

aangehaakt worden. Ook de aanhaking van het in ontwikkeling zijnde regionale recreatieproject Gulbergen geeft een extra impuls aan het gebruik van de route. De demonstratieroute zelf moet aan hoge kwaliteitseisen voldoen:

- een uitstekende wegdekwaliteit (glad, stroef, goed afwaterend, geen kuilen en gaten, etc.),
- een veilige omgeving (royale verlichting, geen smalle enge passages en dergelijke),
- voorzieningen die de invloed van het weer beperken als bescherming tegen wind, misschien overkappingen, schuilgelegenheden, rustpunten, enzovoorts.

Gebruiker bepaalt succes

Deze eisen kunnen wij natuurlijk zelf allemaal verzinnen op basis van ervaringen elders. Omdat er sprake is van een totaalconcept van voertuig en weg is er voor gekozen een gebruikersonderzoek te houden. Want uiteindelijk bepaalt de gebruiker of er sprake is van een succesvol concept of niet. Het is de bedoeling dat ook in de gebruiksfase de gebruiker uitvoerig de kans krijgt zijn of haar mening over het concept – of onderdelen daarvan – te geven. Daarmee wordt nog niet het hele concept bepaald, want bij het bedrijfsleven en bij kennisinstellingen bestaan ook allerlei vernieuwende ideeën op het gebied van de infrastructuur. Ideeën, die de gebruikers nog niet kennen, maar die wel belangrijk positief kunnen bijdragen aan de kwaliteit van het concept. Juist het demonstratiekarakter van de route biedt de mogelijkheid om bepaalde innovaties in de praktijk uit te proberen. Hierover bestaan al contacten met enkele regionale bedrijven. Er is nog een tweede belangrijke reden voor het gebruikersonderzoek: het ontwikkelen van een nieuw voertuig is beslist geen overheidstaak. Dit moet aan het particuliere bedrijfsleven worden overgelaten. Het bedrijfsleven is daartoe alleen bereid als er een afzetmarkt is. Tenslotte is met het gebruikersonderzoek nagegaan wie bereid is, of zijn, tijdens de demonstratiefase de eerste voertuigen aan te schaffen en te gebruiken.

Resultaten gebruikersonderzoek

In september en oktober 2000 hield TNO INRO het gebruikersonderzoek. In dit onderzoek zijn de voorkeuren van potentiële VLITS-route gebruikers over de infrastructuur, het voertuig en vormen van dienstverlening gevraagd. Ook is gevraagd naar het mogelijke daadwerkelijke gebruik van het concept, waardoor een raming gemaakt kon worden van het potentiële gebruik van de route. Dit onderzoek is uitgevoerd als interactieve internetenquête. De respons was hoog: 1200 mensen hebben de enquête ingevuld. Zij waren gemiddeld wat jonger, wat hoger opgeleid en gebruikten de fiets meer dan de gemiddelde Nederlander. Een groot deel van hen die nu nog met de auto of openbaar vervoer reizen, is bereid het gebruik van de route te overwegen. Daarbij moet wel aan bepaalde voorwaarden worden voldaan zoals een gunstige reistijd en mogelijkheden voor bagagevervoer en het meenemen van kinderen. Vanzelfsprekend wordt het weer vaak genoemd als argument om nu de fiets niet te gebruiken.

De VLITS-route zal vooral een directe en veilige verbinding moeten zijn voor het dagelijks woon-werkverkeer wil men niet omrijden. De route moet in de stad goed aansluiten op het stedelijk fietspadennet, waarvan de kwaliteit vaak te wensen overlaat. De voorgestelde vormgeving met 2 x 2 rijstroken wordt gewaardeerd. Fietsers houden niet van hoogteverschillen. Toch verkiest men een viaduct boven een kruising met verkeerslichten. Tunneltjes kunnen vanwege de sociale veiligheid beter vermeden worden. Bij het plaatsen van windschermen, schuilgelegenheden en dergelijke moet ook aandacht besteed worden aan de sociale veiligheid. Verlichting is essentieel. Nadrukkelijk vraagt men aandacht voor het onderhoud. Velen hebben liever een goed aangelegde en onderhouden route dan allerlei extra's.

De eventuele extra's moeten wel functioneel zijn; naast verlichting wordt met name bewegwijzering genoemd. Men waardeert de aanwezigheid van fietsreparatiespullen, een toilet, een telefooncel, een pinautomaat en een

supermarkt langs de route. Ook hechten men aan goede stallingmogelijkheden en douches op het werkadres. De algemene conclusie is, dat men meer waarde toekent aan een directe, hoogwaardige route dan aan een luxe route. Men vindt dat het fietspadennet wel wat meer aandacht van de overheid verdient en dat die overheid de aangewezen partij is om de route te financieren.

De vragen over een nieuw voertuig vonden men lastig te beantwoorden omdat men alleen maar de beschikking kreeg over tekeningen en beschrijvingen van dergelijke voertuigen. De vertrouwde fiets is het favoriete voertuig voor de route omdat men die al heeft en de fiets als erg praktisch wordt ervaren.

Goed onderhoud waarderen gebruikers hoog!

Als het innovatieve voertuig echter de huidige reistijd per auto of openbaar vervoer benadert, is men bereid over te stappen. Op grond van het gebruikersonderzoek mag worden verwacht dat de snellere route zorgt voor een intensiever fietsgebruik in de relaties tussen Helmond, Mierlo, Nuenen en Eindhoven. TNO verwacht ruim 3.800 gebruikers per etmaal op het drukste trajectdeel, waarvan circa 500 overstapt zijn van de auto. Het gebruik van nieuwe voertuigen wordt sterk bepaald door de eigenschappen van die voertuigen. In de enquête gaf 12 % van de ondervraagden aan wel op zo'n nieuw voertuig te willen overstappen.

Vervolg

Het vervolg is thans in voorbereiding en bestaat uit twee trajecten:

1. Het definitief bepalen van het Programma van Eisen voor de route, waaronder met name het bepalen van het dwarsprofiel en het ontwikkelen van een ontwerptraacé, waarbij een keuze gemaakt wordt uit de twee mogelijkheden. Bij dit onderdeel hoort ook de landschappelijk inpassing. Aansluitend het aanpassen van de betreffende bestemmingsplannen, het regelen van de financiering, het verwerven van de nodige gronden en uiteindelijk de aanleg van de route. Een bijzonder onderdeel hierbij is het gebruiken en verder uitbouwen van de contacten met het regionale bedrijfsleven om innovatieve ideeën voor de infrastructuur op of langs het demonstratietraject te testen.
2. Het (opnieuw) leggen van contacten met het bedrijfsleven om innovatieve voertuigen aan te schaffen en door het eigen personeel te laten gebruiken voor zover dat gebruik maakt van de demonstratieroute. Vooralsnog gaat het om het gebruiken van het MITKA-voertuig van TNO. Het gebruik van andere vergelijkbare, innovatieve voertuigen zal – zo mogelijk – worden gestimuleerd.

Steeds zal de gebruiker een centrale plaats innemen bij de uitvoering van onderdelen van het VLITS-concept. Want zij bepalen of het concept kans van slagen heeft.

