

VLITS-project

Achtergrond

In het *Werkplan Vierde Nota* (juni 1991) is sprake van een project “*Uitwerking van het concept stedenring*” voor de Brabantse stedenrij en Midden-Gelderland. Het initiatief daartoe zou van de provincies moeten komen.

Deze opgave heeft in de provincie Noord-Brabant geleid tot het project “*Nadere Uitwerking Brabantse Steden(rij)*”. De toevoeging “rij” is later weggelaten, omdat onderzoek uitwees, dat de steden deel uitmaakten van veel complexere structuren.

Het doel van het NUBS-project was om tot een intensievere samenwerking te komen tussen politiek, wetenschap en bedrijfsleven met de vijf grote Brabantse steden als brandpunten van die samenwerking.

In dat kader is er op 18 november 1996 een brainstormsessie gehouden in Helmond, waar wethouder Marleen Jonkers-Goedhart tegen de achtergrond van twee toekomstschetsen: *Ruimpad* van de toenmalige Rijks Planologische Dienst en *Een schitterend vergezicht* van Wouter van Dieren, lid van de Club van Rome, een aantal Helmondse ideeën over duurzame mobiliteit heeft gepresenteerd.

Een van deze ideeën was de “*Ontwikkeling van een aantrekkelijk vervoerconcept voor de korte afstanden, afgeleid van de fiets*”.

De doelen van dit project waren:

1. Het aanpakken van het stedelijk mobiliteitsprobleem;
2. Het leveren van een bijdrage aan duurzaam verkeer;
3. Het inzetten van de innovatiekracht van Zuidoost-Brabant;
4. Het versteken van de regionale economische positie;
5. Het scheppen van meer werkgelegenheid.

Uitwerking

Het idee heeft de gemeente Helmond, samen met de provincie en de gemeente Eindhoven verder uitgewerkt, waarbij gezocht is naar een concrete situatie, waar dit idee verwerkelijk zou kunnen worden.

Dat werd voor het infrastructuurdeel gevonden tussen Helmond en Eindhoven, waar ondanks de nauwe relatie tussen beide steden een enigszins directe verbinding voor langzaam verkeer (nog steeds) ontbreekt. Het ontwikkelen van nieuwe voertuigen zagen betrokkenen niet als overheidstaak.

Daarop is een stuurgroep en een werkgroep geformeerd met de drie genoemde partijen plus het SRE, de gemeente Mierlo en de gemeente Nuenen c.a. De BOM werd adviseur van zowel de stuurgroep als de werkgroep. Diverse andere adviseurs hebben de stuur- en werkgroep tijdelijk bijgestaan. Deze stuur- en werkgroepen zijn niet opgeheven.

Activiteiten definitie- en verkenningsfase (fase 1)

In deze fase verscheen buiten de verantwoordelijkheid van de stuur- en werkgroep een rapport van de Universiteit van Utrecht, waarin verslag werd gedaan van een onderzoek onder de bevolking van Eindhoven, Helmond, Mierlo en Nuenen¹.

Daarbij bleek, dat 79% van de bevolking positief staat t.o.v. een snel fietspad tussen Helmond en Eindhoven.

In november 1998 hebben we als gemeente Helmond een nieuwsbulletin² verspreid, waarin het project aan een breder publiek werd gepresenteerd. Daar komt ook voor eerste keer de naam van het project ter sprake: **VLITS**, wat staat voor **Vernieuwend Licht Individueel**

Transport Systeem.

Begin 1999 verscheen een rapport van de Grontmij, opgesteld in opdracht van de stuurgroep VLITS met een verdere uitwerking van het idee naar de concrete situatie.³

¹ De fietssnelweg Helmond-Eindhoven, de mening van de bevolking, Universiteit van Utrecht, 1997)

² VLITS-nieuwsbulletin 1, gemeente Helmond, november 1998

³ VLITS-project Helmond-Eindhoven, situationeel haalbaarheidsonderzoek, Grontmij, maart 1999

In dit rapport wordt met nadruk gewezen op de meerwaarde van de combinatie Mens-voertuig-weg bij dit project.

Een eerste indicatie van het gebruik van de route werd bepaald: op het drukste stuk zouden tot 3.600 gebruikers kunnen worden verwacht.

Een eerste indicatie van de aanlegkosten van de 7,5 km lange route kwam uit op ca. € 2 miljoen per kilometer, inclusief kunstwerken.

Dit rapport leidde opnieuw tot een nieuwsbulletin, waarin wethouder Jonkers-Goedhart als voorzitter van de stuurgroep positief reageert op het rapport en de conclusie trekt: "We gaan door."⁴

In 2000 heeft TNO in opdracht van de stuurgroep VLITS een onderzoek gedaan naar de haalbaarheid van het project. Daarbij heeft TNO het technisch concept onderzocht en een gebruikersonderzoek gehouden.

In een drietal rapporten wordt hiervan verslag gedaan.⁵⁶⁷

De belangrijkste conclusie was, dat een forse groep gebruikers verwacht zou kunnen worden in de orde van grootte, zoals eerder door de Grontmij was ingeschat (2000–3000 gebruikers per dag). Een deel van de gebruikers (ca. 500 per dag) zou daarvoor de auto laten staan.

Een andere belangrijke conclusie was, dat ca. 80% van de respondenten de route graag aangelegd zouden zien, terwijl de andere 20% graag van de combinatie met het nieuwe voertuig gebruik zou maken. Dat leidde tot de aanbeveling de aanleg van de route met voortvarendheid en los van de ontwikkeling van een voertuig ter hand te nemen.

De BOM heeft alle conclusies en aanbevelingen uit de eerdere rapporten bij elkaar gezet in het zogenaamde *Vision paper*.⁸ Als beslispunt wordt voorgesteld de volgende fase in te gaan, te weten het ontwikkelen, uittekenen en uitrekenen van een voorkeurstracé.

Daartoe is besloten.

Activiteiten Ontwikkelfase (fase 2)

Voor de Ontwikkelfase is op basis van een tweetal expertmeetings een soort plan van aanpak geschreven, waarin enkele mogelijke trajecten zijn verkend en een programma van eisen is opgesteld.⁹

Dit rapport is in 2002 verder technisch uitgewerkt, getoetst aan de resp. bestemmingsplannen en voorgelegd aan de provinciale ruimtelijke ordenaars.

Dat leidde tot de Trajectnota VLITS-route¹⁰ met drie mogelijke trajecten en een beoordeling van deze trajecten vanuit verschillende invalshoeken. Aan het eind wordt de voorkeur uitgesproken voor het noordelijke traject.

De stuurgroep heeft eind 2002 met dit rapport ingestemd en tevens besloten, dat nu de verschillende gemeenten zou worden gevraagd hun trajectvoorkeur aan te geven en verder mee te werken aan het opnemen van het voorkeurstraject in de eigen bestemmingsplannen. Om de context van het VLITS-project te verhelderen was ondertussen een brochure in kleur ontwikkeld met de belangrijkste informatie.¹¹

De stand van zaken is, dat alle partijen, al dan niet expliciet hun voorkeur hebben uitgesproken voor het noordelijke traject. Dat hield en houdt in, dat de VLITS-route dan niet meer over Mierlo's grondgebied loopt.

De gemeente Eindhoven wil meewerken, zodra de plannen concreter zijn; de gemeente Nuenen c.a. heeft nog (steeds) niet op de brief van november 2002 gereageerd. Dat blijkt samen te hangen met de oplossing van de ontsluiting van het Landgoed Gulbergen,

⁴ VLITS-nieuwsbulletin 2, gemeente Helmond, juli 1999

⁵ VLITS onderzoek, fase 1 – Oriëntatie en analyse, TNO, mei 2000

⁶ VLITS: Conceptontwikkeling van een Vernieuwend Licht Individueel Transport Systeem, TNO, december 2000

⁷ VLITS: Gebruikersonderzoek naar een Vernieuwend Licht Individueel Transport Systeem, TNO, december 2000

⁸ VLITS Vision paper, BOM, mei 2001

⁹ Vlitsend voorbij de file, gemeente Helmond, december 2001.

¹⁰ Trajectnota VLITS-route, gemeente Helmond, november 2002.

¹¹ Vlitsend voorbij de file, stuurgroep VLITS, november 2002

waarover die gemeente in onderhandeling is met de provincie als wegbeheerder van de A270. Pas na een (positieve) reactie van Nuenen kan met de derde fase -de Ontwikkelfase- gestart worden.

Overige ontwikkelingen

De aard van het project bracht veel publiciteit met zich mee: In binnen- en buitenland verschenen artikelen in kranten, tijdschriften en vakbladen. Ook op de radio en op de TV kreeg het project aandacht.

Vanuit de USA zijn voorstellen voor een ontwerp in de vorm van een glazen tunnel met ventilatoren ontvangen om altijd voor de wind te kunnen fietsen.

Anderen hebben gereageerd op het voertuigaspect van het project. Het meest vergaand en concreet was het MITKA-ontwerp van o.a. TNO-Industrie, waarvan een prototype en een model in Helmond zijn geweest en te zien zijn op onze brochure.

Financiële aspecten

In de beginfase van het project was de provincie Noord-Brabant erg geïnteresseerd in het VLITS-project, omdat het nauw aansloot op de duurzaamheidsdoelstellingen van de provincie. Toen het project zich evenwel steeds meer ontwikkelde tot een "gewoon" infrastructuurproject haakte de provincie in 2002 af en bleek ook financieel niet meer geïnteresseerd.

Het SRE heeft tot 2003 een subsidieregeling gekend, waarbij voor de VLITS-route een subsidie mogelijk was van 80% in de externe kosten. Dit is vanaf 1996 de belangrijkste financieringsbron geweest van het project. Zoals hiervoor aangegeven is die regeling per 2003 beëindigd. In een concept voor een nieuwe regeling is sprake van een subsidie van maximaal 50% voor dit soort routes.

Het rijk heeft diverse malen desgevraagd te kennen gegeven dit project niet als een rijkszaak te zien.

Diverse organisaties zijn wel geïnteresseerd, maar dit heeft nauwelijks tot concrete toezeggingen geleid: MOVE, Landelijk Fietsplatform, Landgoed Gulbergen, terwijl het project nog steeds niet concreet genoeg was om een Europese en/of LNV-subsidie te kunnen verwerven voor het toeristische deel van het project (deel van landelijk recreatieve fietsnet en toegang tot Gulbergen).

In Helmond speelt de ontwikkeling van Brandevoort, waar ook fietspaden zullen worden aangelegd. Door een slimme combinatie van de regionale functie en die voor de wijk kan in Helmond tot een sluitende financiering gekomen worden.

Gerealiseerd werk

Het allereerste stukje VLITS-infrastructuur bestaat reeds in de vorm van de overbrugging van de Brandevoortse Dreef, direct ten noorden van de spoortunnel in de Brandevoortse Dreef.

Helmond, 9 maart 2005

P.W.L. Kloet