

leggen infrastructuur diepgaander onderzocht. Deze zogeheten planstudie is vermoedelijk eind 2010 klaar.

Dan is ook meer bekend over kosten en tijdsplanning. Via het Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer van het Rijk is circa 35 miljoen euro beschikbaar. Aanvullende kosten moeten stadsregio en gemeenten zelf betalen. ■

## Fietsmonorail Shweeb wil de stad veroveren

Het fileprobleem in steden is op de grond niet oplosbaar. Dat is althans de mening van de bedenkers van de Shweeb. Deze door louter menskracht aangedreven ultramoderne fietsmonorail haalt hoog boven het drukke stadsverkeer met gemak snelheden van 45 kilometer per uur.

Een ecopretpark in het Nieuw-Zeelandse Rotorua beschikt sinds eind 2007 als eerste over een Shweeb. Het park heeft een tweehonderd meter lange dubbele baan aangelegd. In de aerodynamische cabines kunnen zelfs ongeoefende fietsers opmerkelijk hoge snelheden behalen. Hiervoor hoeven zij maar een derde van de inspanningen te leveren die nodig zijn



Foto: Shweeb

*“Kruisingen met rivieren, spoorlijnen en verkeersaders vormen nu niet langer een barrière”*

om op een mountainbike te rijden.

De uitvinders zien echter ook goede kansen voor het concept weggelegd als vervoermiddel in de stad. Meerdere cabines kunnen samen treintjes vormen. De inzittenden hoeven in zo'n treintje per persoon minder trapkracht te leveren dan wanneer zij alleen zouden zijn. De fietsmonorail is weersbestendig en kan niet ontsporen. Gebruikers kunnen evenmin uit de gesloten cabines vallen.

In de stedelijke omgeving heeft de Shweeb diverse voordelen. Allereerst is het vervoermiddel honderd procent duurzaam. Potentieel kan het systeem duizenden mensen per uur verplaatsen. Bovendien zijn de aanlegkosten van de infrastructuur uiterst laag in vergelijking tot andere vervoermiddelen.

Het Shweeb Research and Development Team heeft onder leiding van Geoffrey Barnett zes jaar aan het ontwerp gesleuteld. Het idee ontstond toen Barnett zich als inwoner van Tokyo dagelijks een weg moest zien te banen door de immense verkeersopstoppingen van deze stad.

Het project in Nieuw-Zeeland heeft inmiddels bewezen dat de Shweeb veilig en efficiënt is. Wat Barnett betreft is het daarom tijd voor een volgende stap. Hij ziet diverse toepassingsmogelijkheden als goedkoop stadsvervoermiddel voor forenzen, toeristen en winkelend publiek. “We kunnen bijvoorbeeld lijnen aanleggen langs hoofd fietsroutes, met het verschil dat kruisingen met rivieren, spoorlijnen en verkeersaders nu niet langer een barrière vormen. De Shweeb is ook ideaal voor universiteitsterreinen en bedrijvenparken.” ■

## Limburg stelt eerste inpassingsplan van Nederland vast

Voor de Greenportlane bij Venlo heeft de provincie Limburg als eerste in Nederland een zogeheten provinciaal inpassingsplan ontwikkeld en vastgesteld. Het plan kwam onder grote tijdsdruk tot stand. Limburg wil deze provinciale weg namelijk al begin 2012 gereed hebben.

De weg is van belang voor de verkeersafwikkeling van de Floriade die in 2012 in de regio Venlo wordt gehouden. Om zo snel mogelijk met de aanleg te kunnen beginnen, hebben Provinciale Staten het inpassingsplan op 10 juli vastgesteld.

Sinds 16 juli ligt het plan voor zes weken ter inzage. Op grond van de informatie van de ‘RO-online’ – de overheidsportal voor digitale plannen – en de berichtgeving uit andere provincies is Limburg daarmee de eerste provincie die de volledige procedure om te komen tot een vastgesteld