

## **B20**

### **Infrastructurele barrières voor langzaam verkeer**

drs. R.A.P. Effting  
*(Auteur is werkzaam bij adviesbureau RBOI)*

#### **Samenvatting**

We komen ze als fietser en voetganger regelmatig tegen: barrières die gevormd worden door infrastructuur zoals drukke wegen, spoorlijnen of brede waterlopen. Niet overal is een goede voorziening aanwezig om de barrière te passeren zonder een – soms grote – omweg te moeten maken. Ook in de planvorming bij de aanleg of verbreding van wegen, het afsluiten van spoorwegovergangen of het realiseren van watergangen moeten er afwegingen worden gemaakt over het voorkomen, handhaven of accepteren van barrières. De barrières kunnen voor het langzaam verkeer grote obstakels vormen en kunnen gevolgen hebben voor het verkeersgedrag maar ook de sociale contacten. Fietsers en voetgangers zien barrières in het langzaam verkeersnetwerk graag zo veel mogelijk weggenomen of verzacht. Automobilisten en vervoerssector verlangen een betrouwbaar en voorspelbaar infrastructureel netwerk voor gemotoriseerd verkeer. Goede afstemming van beide netwerken op elkaar en het nemen van maatregelen die een goede passeerbaarheid van infrastructurele barrières voor langzaam verkeer garanderen, zijn vanuit vele opzichten noodzakelijk. CROW werkt aan een publicatie die zal ingaan op deze problematiek en mogelijke oplossingsrichtingen van infrastructurele barrières voor het langzaam verkeer.

#### **Trefwoorden**

barrière, infrastructuur, langzaam verkeer, netwerk, passeerbaarheid.

## **1. Barrièreproblematiek, een spanningsveld tussen langzaam en gemotoriseerd verkeer**

### **Verkeerskundige en ruimtelijke ontwikkeling**

Verkeerskundige en ruimtelijke ontwikkelingen kunnen een negatief effect hebben op de barrièrewerking voor langzaam verkeer. De aanleg van nieuwe hoofdwegen, spoorwegen of kanalen leidt vaak tot een vergroving van het netwerk. Ook aanpassingen aan de bestaande hoofdinfrastructuur hebben vaak hetzelfde effect, zoals het ombouwen van gebiedsontsluitingsweg tot een stroomweg. Daarnaast kan de oversteekbaarheid verslechteren als gevolg van een toename van de omvang van verkeersstromen. Andere voorbeelden zijn het opheffen van (spoor)wegovergangen en de aanleg van randwegen om kernen. Door bovengenoemde ontwikkelingen kan het fijnmazig langzaam verkeersnetwerk van verkeersluwe wegen en paden dusdanig worden doorsneden dat bestaande verbindingen komen te vervallen. Bovendien zijn het vaak de aantrekkelijke solitaire langzaam verkeersverbindingen die worden opgeheven. Fietsers en voetgangers moeten dan noodgedwongen van routes langs de drukkeren wegen gebruik maken. Ook recente ontwikkelingen zoals het 'robuuste wegennet' en het verminderen van het aantal aansluitingen en oversteekvoorzieningen vanuit een duurzame verkeersveiligheid kunnen tot barrièrewerking leiden.

Verkeersveiligheid en kosten zijn vaak de argumenten op basis waarvan bezuinigd wordt op passagemogelijkheden en barrièrewerking geaccepteerd moet worden. De vergroving van het langzaam verkeersnetwerk is daardoor een proces dat zich vaak sluipenderwijs voltrekt. Als bij elke aanpassing van de hoofdinfrastructuur een aantal verbindingen verdwijnt, wordt de fijnmazigheid van het netwerk steeds verder aangetast.

Door de verdere verstedelijking ontstaat een toenemende behoefte aan recreatieve activiteiten buiten de stad. Daarvoor moet doorgaans infrastructuur aan de stadsranden gekruist worden. Deze toenemende behoefte aan recreatiemogelijkheden leidt samen met het verder uitgebreide en zwaarder belaste infrastructurele netwerk dat barrièrewerking voor langzaam verkeer versterkt. Met name rond steden en de grotere kernen wordt de toenemende problematiek in de stadsrand ervaren.

Door grootschalige uitbreidingen met uitbreidingslocaties aan de stads- en dorpsranden de afgelopen jaren, zijn bestaande infrastructurele elementen in de stads- en dorpsrand binnen bebouwd gebied komen te liggen en een steeds grotere barrière gaan vormen. Naast bedreigingen bieden deze ontwikkelingen ook kansen om barrièrewerking aan te pakken.

Goede verbindingen voor langzaam verkeer zijn tenslotte ook van sociaal belang. Sociale relaties worden door barrières gehinderd en soms zelfs afgesneden. Dat kan zelfs ingrijpen op het sociaal functioneren van gebieden en kernen.

### **Spanningsveld tussen netwerken**

Netwerken voor langzaam verkeer en netwerken voor gemotoriseerd verkeer hebben elk andere kenmerken en eisen. Daartussen kan een spanningsveld bestaan. Het gemotoriseerd verkeer eist een betrouwbaar netwerk met een vlotte doorstroming en een voorspelbare reistijd. Daarnaast dient uit veiligheidsoogpunt het aantal uitwisselingspunten (kruispunten)

zo klein mogelijk te zijn. Fietsers en voetgangers vragen daartegen juist om een fijnmazig utilitair en recreatief langzaam verkeersnetwerk.

Beide ambities en netwerken conflicteren met elkaar waardoor de realisering of instandhouding van het langzaam verkeersnetwerk extra investeringen in bijvoorbeeld tunnels en bruggen vraagt. De netwerken voor gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer dienen in principe complementair te zijn. Op de locaties waar beide netwerken elkaar kruisen zou een ongehinderde passage voor zowel gemotoriseerd verkeer als langzaam verkeer moeten plaatsvinden zonder te grote omwegen of te veel extra inspanning.

De laatste jaren zijn op veel locaties bij een grote vraag naar passagemogelijkheden voor langzaam verkeer en vanuit het oogpunt van een duurzame verkeersveiligheid ongelijkvloerse oversteekvoorzieningen voor fietsers en voetgangers gerealiseerd. De realisatie hiervan vergt echter veel overleg, inspanning en geld. Niet overal en altijd zijn de daadkracht en financiële middelen beschikbaar om een dergelijke voorziening te realiseren en moeten compromissen worden gesloten. Hierdoor wordt het aantal passagemogelijkheden beperkt of blijven barrières bestaan. Ondanks alle inzet om infrastructurele barrières te voorkomen en te slechten waardoor de barrièrewerking wordt verminderd neemt het aantal infrastructurele barrières voor langzaam verkeer nog steeds toe.

## **2. Stellingen**

**Stelling 1.: Infrastructurele barrières worden niet op netwerkniveau aangepakt maar op basis van ad hoc maatregelen per locatie.**

**Stelling 2: Door de rigide aanpak van de verkeersveiligheid (zowel bij de inrichting van wegen als spoorlijnen) is de barrièrewerking voor het langzaam verkeer toegenomen. Bij de aanleg van nieuwe infrastructuur is flexibiliteit en creativiteit nodig om voor het langzaam verkeer zoveel mogelijk vrijheid te houden. Duurzaam veilig is niet duurzaam heilig.**

**Stelling 3 : Bij lage intensiteiten voetgangers en fietsers (bijvoorbeeld minder dan 100/dag) hoeft een infrastructurele passage niet behouden te blijven.**

**Stelling 4 : Het sociale effect van de aanleg van een brug of tunnel moet van doorslaggevende betekenis zijn voor het realiseren van een brug of tunnel, boven de verkeerskundige noodzaak..**