



Otto van Boggelen - Fietsberaad

Ron Hendriks

Barrièrevorming is een begrip dat veelvuldig opduikt bij de aanleg van nieuwe rondwegen of het afsluiten van spoorwegovergangen. Dergelijke ingrepen kunnen de fietser en de voetganger danig dwarsbomen. En dan wordt er onderhandeld over een tunneltje erbij of extra viaduct. Claims die soms lastig hard zijn te maken. Een verkenning van het Fietsberaad leert dat er desondanks wel een en ander uit het vuur is te slepen in het belang van de fietser. Is het niet op basis van concrete cijfers, dan wel op basis van redelijk overleg.



> Waardevolle fietsverbindingen zijn vaak weerloos

Het probleem is herkenbaar. De leefbaarheid van de dorpskern staat onder druk en na jarenlang soebatten komt er dan toch eindelijk die nieuwe rondweg om het dorp. De inwoners halen opgelucht adem, maar zo'n rondweg gaat vaak wel ten koste van de bereikbaarheid van de omgeving per fiets of te voet. Ook verkeerskundige of ruimtelijke ontwikkelingen kunnen leiden tot barrièrevorming. Als er meer verkeer over een weg wordt geleid, kan dat ten koste gaan van het oversteken. Of als aan de andere kant van de snelweg een nieuwe woonwijk komt, wordt de bestaande weg een grote barrière. Ook het afsluiten van een spoorwegovergang betekent voor fietsers meestal omrijden. Barrièrevorming is van alle tijden, maar recente ontwikkelingen als het 'robuuste wegennet' en Duurzaam Veilig kunnen tot extra barrièrevorming leiden. Het concept van het 'robuuste netwerk' houdt in dat er meer verkeer over provinciale wegen wordt geleid om congestie op de snelwegen te voorkomen. Daardoor vermindert de oversteekbaarheid van wegen op het onderliggend wegennet. Binnen het Duurzaam Veilig-concept hebben vooral de ontwerprichtlijnen voor gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom grote gevolgen. Volgens deze richtlijnen mogen op wegvakken van 80-km-wegen geen gelijkvloerse fietsoversteken voorkomen. En een tunnel op elke oversteek is wel erg duur. Een 'verhokking' van het wegennet dreigt, zo formuleerde het Wandelplatform het onlangs in een studie naar barrièrevorming. Want de fietser is niet de enige die daar slachtoffer van kan worden.

Kernprobleem bij barrièrevorming is dat fietsers en voetgangers vragen om een fijnmazig (fiets)netwerk en dat de realisering of instandhouding daarvan meestal extra investeringen in bijvoorbeeld tunnels en bruggen vraagt. Hoe lossen wegbeheerders dat in de praktijk op?

In opdracht van het Fietsberaad heeft Grontmij een aantal pro-

jecten geanalyseerd waar barrièrevorming speelt. Gekeken is hoe rijk, provincies en vooral gemeenten de problematiek aanpakken. Welke criteria worden er bijvoorbeeld gehanteerd, wat is de invloed van lokale overheden en belanghebbenden? En met welke maatregelen is barrièrevorming te reduceren?

Geen richtlijnen

Uit de studie blijkt dat plannenmakers zich in het algemeen realiseren dat bepaalde infrastructurele ingrepen kunnen leiden tot barrièrevorming. En vaak wil men er ook wel rekening mee houden en worden plannen gewikt en gewogen. De vraag is dan vooral hoe erg de barrièrevorming is in de gegeven omstandigheden. En of investeringen om die barrièrevorming tegen te gaan verantwoord zijn. Daarbij blijkt dat er geen harde richtlijnen zijn om de mate van barrièrevorming objectief vast te stellen. En waar ze wel worden opgevoerd, blijken ze in de praktijk niet echt erg hard. Zo presenteert CROW-publicatie 127, 'Lokale verbindingen en hoofdinfrastructuur. Opheffen of handhaven', een stappenplan om problemen rond de aanleg van nieuwe infrastructuur systematisch in kaart te brengen om zo een zorgvuldige afweging mogelijk te maken. Via deze methode brengt men eerst de locaties in kaart en vergelijkt de situatie voor verschillende tracévarianten. Dan volgt onderzoek naar de mogelijkheden om nabijgelegen bestaande fietsverbindingen samen te voegen. Ten slotte worden alle varianten doorgerekend waarbij onder meer de verkeersafwikkeling, de bereikbaarheid (omrijfactor), de kosten van kunstwerken, de verkeersleefbaarheid, de verkeersveiligheid en de recreatieve waarde van de verbindingen in een multicriteriatabel worden samengevoegd.

In Zeeland heeft men rond de opwaardering van de N61 een aanpak gehanteerd met elementen uit de CROW-aanpak maar dan wel gecombineerd met - zelf vastgestelde - normen voor omrijden en maaswijdte. Om de mate van barrièrevorming

Rondweg Weerselo

Door de kern van Weerselo rijden dagelijks 11 tot 14 duizend motorvoertuigen. Met grote gevolgen voor de leefbaarheid en doorstroming. Een provinciale rondweg moet een einde maken aan deze problemen. Vijf fietsoversteken moeten voorkomen dat de rondweg een barrière wordt. Vier liggen op een rotonde in combinatie met een brede middengeleider, voor de vijfde is een tunnel voorzien. Twee bestaande routes vervallen.

De gemeente Dinkelland wil graag - mede op aandrang van bewoners - nog twee extra fietstunnels. Voor de bewoners geldt vooral het verkeersveiligheidsargument. Men vreest voor de veiligheid van kwetsbare groepen, zoals schoolkinderen. Gelijkvloerse oversteken bij enkelstrooksrotondes krijgen weinig draagvlak onder de bewoners. Verder speelt de bereikbaarheid van recreatieve voorzieningen een rol. Hoewel deze claim met tellingen niet hard was te maken, zijn de extra tunnels opgenomen in de plannen. Ze worden gefinancierd door de gemeente zelf.



Vathorst

Vathorst is de nieuwe uitbreidingswijk van Amersfoort aan de 'andere kant' van de A1, begrensd door de A28. Er zijn zes bestaande fietsverbindingen - tunnels en viaducten - opgenomen in de plannen en twee nieuwe verbindingen. De kosten van de nieuwe verbindingen worden betaald door het Ontwikkelingsbedrijf Vathorst, een samenwerkingsverband van Amersfoort en de projectontwikkelaars. De provincie Utrecht geeft subsidie.

Er was de nodige discussie over de verschillende oplossingen. Men hanteerde onder andere de maaswijdte als belangrijk uitgangspunt om het fietsnetwerk vorm te geven. Dit heeft ook geleid tot de aanleg van nieuwe ongelijkvloerse fietskruisingen. Maar ook in Vathorst is de praktijk weerbarstiger dan de theorie. Soms is de maaswijdte aanzienlijk groter uitgevallen, bijvoorbeeld omdat de afstand tussen bestaande bruggen te groot is, maar ook weer niet zo groot dat men investeringen in een dure extra brug er tussenin gerechtvaardigd vindt.

De verkeersafdeling van Amersfoort verzette zich tegen steile viaducten en lange sociaal onveilige tunnels. Dat leidde onder meer tot het ombouwen van een bestaand viaduct tot fietsverbinding en het aanleggen van een nieuw autoviaduct. Elders werd een autoviaduct versmald om ruimte te bieden aan fietsers.



voor de fiets vast te stellen werd in de planvorming globaal op vijf factoren getoetst:

- 1 De aard van verkeer: recreatief of utilitair;
- 2 De samenhang van het fietsnetwerk;
- 3 De verkeersintensiteiten;
- 4 De omrijfactor voor de fietsers;
- 5 De kosten van eventuele voorzieningen.

Na onderzoek bleek overigens geen van de factoren op zich doorslaggevend te zijn. De intensiteiten wisselen sterk. Men telde 26 tot 728 fietsers per overstek. En uit modelberekeningen bleek dat de gemiddelde omrijfactor bij de opgeheven oversteeken 1,1 zou bedragen. Dat lag binnen de zelf opgelegde norm van 1,1 (utilitair) tot 1,3 (recreatief). Uiteindelijk gaven de belangen van het - overstekende - landbouwverkeer vooral de doorslag. De fietsers liften er gedeeltelijk op mee.

Nut fietsverbindingen moeilijk te kwantificeren

De methode uit de CROW-aanbevelingen kent zo haar beperkingen. In eerste plaats is het een bewerkelijke klus om voldoende gegevens te verzamelen over alle factoren. Bij de meeste voorbeelden die de Grontmij geïnventariseerd heeft, is dat ook niet zo systematisch gedaan.

Meestal wordt impliciet een globale afweging gemaakt, waarbij weerstand van de plaatselijke bevolking aanleiding is om er iets beter over na te denken.

Het belangrijkste nadeel van zowel de CROW- als de impliciete methode is dat de argumenten voor het behoud van een fietsverbinding veel minder hard zijn dan de argumenten om fietsverbindingen op te heffen of samen te voegen. Een harde norm voor de maaswijdte is niet te geven, omdat die sterk afhangt van de plaatselijke situatie. Het gaat vaak om kleine aantallen fietsers en door de grote fluctuaties door het jaar heen is het aantal fietsers bovendien moeilijk vast te stellen. En wat is de meerwaarde van extra keuzemogelijkheden voor zondagse fietstochtes? De argumenten voor het opheffen van een fietsverbinding zijn veel eenduidiger en harder. Het gaat dan vooral om de combinatie van Duurzaam Veilig en de kosten.

Kenmerkend voor barrièrevorming is ook dat het proces zich sluipenderwijs voltrekt. Geen van de methodes heeft daar een antwoord op. Bij elke nieuwe reconstructie zullen er weer fietsverbindingen buiten de boot vallen. En zo wordt het fietsnetwerk gaandeweg grover. De enige methode die dat kan voorkomen, is het harde uitgangspunt dat het aantal fietsverbindingen niet mag afnemen.

Ongelijkvloerse oplossingen

De meest voor de hand liggende oplossing bij barrièrevorming is vaak een ongelijkvloerse kruising. In de praktijk gaat het vaak om rijk, provincie en gemeente die tot een kostenverdeling moeten zien te komen als gaat om extra infrastructuur. Een

Schoondijke

Voor de N61 in Zeeuws-Vlaanderen ligt er een plan klaar om de weg op te waarden tot een stroomweg met een maximumsnelheid van 100 km/uur. Met voor Schoondijke als voordeel dat de weg aantrekkelijk wordt voor het doorgaande verkeer en er dus minder verkeer door de kern rijdt. De ombouw gaat gepaard met de sanering van 12 fietsoversteekmogelijkheden. Er worden zeven ongelijkvloerse oversteeken gerealiseerd. Een aantal oversteeken wordt primair aangelegd voor het landbouwverkeer, maar ook fietsers profiteren ervan. Inspraak heeft er bij IJzendijke toe geleid dat er een extra tunnel komt op kosten van Rijkswaterstaat.



De oversteekbaarheid is vaak te verbeteren door de aanleg van middeneilanden omdat daarmee de gemiddelde wachttijd is te verkorten.

gemeente maakt meer kans op medewerking als die bereid is een deel van de extra kosten te dragen, bijvoorbeeld voor de toeleidende wegen, zoals bij de Rondweg Wesepe. Soms ook is een extra fietstunnel te financieren uit de inkomsten als gevolg van de aanleg van nieuwe bouwlocaties, mogelijk gemaakt door de aanleg van de rondweg. Maar in het uiterste geval zal een gemeente zelf de extra kosten voor haar rekening moeten nemen.

Water bij de wijn

Een andere oplossingrichting is het soepeler toepassen van de Duurzaam Veilig-richtlijnen. Een gevoelig punt, want slechts weinig bestuurders zullen hardop durven zeggen dat een fijnmaziger fietsnetwerk ten koste mag gaan van de veiligheid. Maar de praktijk is nu eenmaal weerbarstiger dan de Duurzaam Veilig-theorie. Wat de grijze wegen zijn binnen de kom, zijn de fietsoverstekingen op 80-km-wegen buiten de kom. Het adviesbureau DTV heeft deze oplossingrichting verkend voor de provincie Utrecht. DTV inventariseerde in 2006 oversteeklocaties op provinciale wegen waar het langzaam verkeer in de knel dreigt te komen. Naast verkeersveiligheid was de wachttijd voor overstekende fietsers een belangrijk criterium om maatregelen te nemen. Volgens DTV is een echte DV-oplossing in de meeste gevallen niet reëel. In ongeveer 10 procent van de gevallen biedt het

soulaas om de oversteek af te sluiten en het langzaam verkeer om te leiden. Ongelijkvloerse oplossingen zijn slechts zelden een haalbare kaart, vanwege de lage fietsintensiteiten. Voor alle overige punten adviseert het bureau om de oversteeken te behouden en afhankelijk van de oversteekbaarheid maatregelen te nemen. Op veel plaatsen is de oversteekbaarheid te verbeteren door de aanleg van middeneilanden omdat daarmee de gemiddelde wachttijd sterk is te verkorten, met een factor vier tot zes. Als dat niet voldoende is om de wachttijd beneden de 15 seconden te brengen, is plaatsing van verkeerslichten te overwegen. Door verkeerslichten wordt weliswaar de wachttijd niet korter, maar overstekers hoeven niet zelf meer hiaten op te zoeken in de verkeersstroom. Verder helpt een duidelijkere markering, al dan niet ondersteund met (knipperende) waarschuwingborden.

Creatieve oplossingen

Uit de voorbeelden die Grontmij inventariseerde blijkt trouwens ook dat ongelijkvloerse niet altijd hoeft te betekenen dat nieuwe infrastructuur nodig is. Als er een nieuwe autobrug komt, is de oude brug wellicht te gebruiken als fietsbrug. En in de wijk Vathorst werd bijvoorbeeld een deel van het autoverkeer omgeleid, waardoor een rijstrook van de bestaande autobrug als fietspad was in te richten. En ook medegebruik van ecoviaducten en dergelijke kan een optie zijn.

Rondweg Wesepe

Om de traverse door Wesepe te ontlasten voorziet de provincie Overijssel in een nieuwe rondweg. De rondweg maakt het de gemeente ook mogelijk 70 woningen te bouwen. Het plan voorziet in twee fietsoverstekingen op turbotondes met brede middengeleiders. De rotondes liggen min of meer aan de uiteinden van de nieuwe rondweg. Fietsers worden met fietspaden langs de rondweg daarheen geleid. Dat plan heeft nogal wat consequenties want op vier plaatsen worden bestaande fietsroutes afgesneden. Uit de inspraakreacties blijkt dat de bevolking kritisch is ten aanzien van de veiligheid van oversteken op turbotondes. Verder onderschrijft een onafhankelijk onderzoek dat er behoefte is aan een extra verbinding.

De gemeente Olst-Wijhe stelt voor een tunnel aan te leggen die ongeveer tussen de turbotondes is gesitueerd. De provincie honoreert dit verzoek en betaalt de nieuwe tunnel. De gemeente neemt de kosten voor de toeleidende fietspaden voor haar rekening.



De nieuwe tunnel in de rondweg Wesepe die binnenkort in gebruik wordt genomen.