

# Fietstunnel onder spoor beargumenteerd

De Veldweg loopt dood bij huisnummer 18. Nummer 26, waar u moet zijn, ligt aan de andere kant van de rijksweg, te bereiken via kilometers omweg. Een herkenbaar beeld langs wat oudere rijkswegen en spoorlijnen. Een nieuwe methode geeft handvatten om te beoordelen of lokale wegen, paden en waterlopen zonder te veel overlast kunnen worden onderbroken of dat er maatregelen nodig zijn om de verbindingen te handhaven. De methode is in principe bruikbaar voor een breed publiek, van Rijkswaterstaat tot plaatselijke actiegroepen. De handleiding verschijnt in januari 1998 als CROW-brochure onder de naam 'Lokale verbindingen en hoofdinfrastructuur; opheffen of handhaven?' De Landbouwuniversiteit neemt de methode op in zijn studieprogramma.

## Fors probleem

"De maaswijdte van het wegennet in Nederland is door de bank genomen 1,5 kilometer. Omdat de hoofdinfrastructuur vaak schuin door het bestaande wegennet snijdt, kruist die om de kilometer een lokale weg. En dan heb ik het alleen nog maar over verharde wegen. In principe is de aanleg van een rijksweg of spoorlijn dus een fors probleem voor de omgeving. Bovendien

staan voor de gebruikers van de doorsneden wegen tegenover de nadelen vaak nauwelijks voordelen. Aansluiting op de nieuwe infrastructuur is lang niet voor elk dorp weggelegd, zeker niet bij nieuw spoor", stelt dr. ir. Rinus Jaarsma vast.

Jaarsma, van de Leerstoelgroep Landgebruiksplanning, Landbouwuniversiteit Wageningen, ontwikkelde samen met zijn collega ir. Marcel Webster, de methode om adequaat te kunnen beoordelen welke lokale wegen, paden en waterlopen kunnen worden opgeheven of moeten worden gehandhaafd. Het doorsnijdingsprobleem was aangekaart door de Fietzersbond enfb, die zich druk maakte over het verlies van recreatieve verbindingen voor de fiets door de aanleg van hoofdinfrastructuur. CROW breidde het onderzoek uit tot alle gebruikers en motieven. Verbroken verbindingen betekenen vaak langere afstanden, wat meer automobilititeit veroorzaakt, een ongewenst effect. Een CROW-werkgroep die het hele veld van belanghebbenden dekte, begeleidde de ontwikkeling van de methodiek. (Zie ook Fietsverkeer nr. 10, pag. 1, 2, 3, 6, 13, 14, 15.)

## Druppeltje olie

"De overheid heeft de plicht zuinig om te springen met gemeenschapsgeld, dus



De aanleg van infrastructuur voor auto of trein betekende vaak dat de fiets moest uitwijken.

alle verbindingen handhaven is meestal geen optie. Aan de andere kant liggen de voorzieningen er wel voor eeuwen. Kijk maar naar de spoorlijnen. Die liggen nog steeds op de plek waar ze 150 jaar geleden zijn aangelegd. Dus dan kun je het beter meteen goed doen. De noodzaak van geluidswallen is wettelijk geregeld, dus waarom zorgvuldigheid bij doorsnijdingen niet?", vraagt Jaarsma zich af. Hij hoopt de methode in de verplichte milieu-effectrapportage van grote infrastructurele projecten terug te zien.

"Het werkt als een druppeltje olie als je met een betrouwbare, objectieve methode de nadelige gevolgen voor de bevolking probeert te minimaliseren. Het creëert draagvlak voor je project."

## Drietrapsmethode

De methode die Jaarsma en de zijnen ontwierpen, is verdeeld in drie stappen. Allereerst een beschrijvende methode waarmee bepaald kan worden of er een doorsnijdingsprobleem bestaat. Als dat zo is, kan met de globale methode worden bepaald welk alternatief (bestaande snelweg verbreden of een nieuwe weg) en welke variant op het tracé het gunstigst is. Als er een voorkeustraject is bepaald, is er tenslotte de gedetailleerde methode. Hiermee kunnen de gevolgen van het opheffen en handhaven van verschillende lokale verbindingen worden vergeleken.

## Slimme combinaties

"Stel, je hebt zeven doorsnijdingen in een bepaald gebied, zeven kruisjes op de kaart. Sommige kruisjes liggen dicht bij elkaar. De truc is slimme combinaties te vinden, bijvoorbeeld door het tracé iets te verleggen, waardoor het bij een kruising uitkomt. Zo verklein je het aantal doorsnijdingen", legt Jaarsma uit. "Het meest ideaal is als de opdrachtgever van het project de studie samen met plaatselijke overheden en belanghebbenden uitvoert. Dat spaart je het onderzoeken van alle alternatieven. En je kunt er gif op innemen dat een gemeente die niet geraadpleegd is met een vergeten variant aankomt."

## Tijdstip

"Het toepassen van de methode is het interessants in het papieren stadium. Je moet in de bestaande situatie kunnen meten hoe lokale wegen worden gebruikt", zegt Jaarsma. Dan ook kunnen alle alternatieven en varianten nog worden nagelopen. Ook in een later stadium is het echter nog niet te laat. Jaarsma: "Zolang de machines nog in het veld staan, kun je een fietstunneltje makkelijk meenemen in de aanleg van de hoofdinfrastructuur. Doe je het later, dan wordt het veel malen duurder. Bovendien heb je dan weer overlast voor de gebruikers van de hoofdinfrastructuur, bijvoorbeeld bij de aanleg van een viaduct."

## Ir. Henk van de Wolfshaar, projectmanager Directie Noord-Brabant Rijkswaterstaat, lid van de CROW-werkgroep Lokale verbindingen en Hoofdinfrastructuur:

"Doorsnijding krijgt steeds meer gewicht, maar er was tot nu toe geen goede methode om het probleem in kaart te brengen. De aandacht ervoor was verdeeld over verkeersveiligheid, recreatie, verkeersdoorstroming, sociale aspecten. Om het echt op de agenda te krijgen, is het belangrijk dat het apart is benoemd.

Groot winstpunt is dat het een objectieve, navolgbare methode is.

Je kunt zichtbaar maken welke verbindingen het meest relevant zijn.

Voor Rijkswaterstaat is de systematiek heel bruikbaar. De drietrapsmethode past heel handig in onze werkwijze. Die loopt ook van grof naar fijn."