



Barrièrewerking van lijninfrastructuur

Door de aanleg van spoorlijnen, waterwegen en wegen voor het autoverkeer ontstaan barrières in het fijnmazige netwerk van wegen en paden voor het langzaam verkeer. De gevolgen hiervan staan steeds meer in de belangstelling.

CROW

Het CROW, kennisplatform voor onder andere infrastructuur, biedt in publicatie 299 een praktisch naslagwerk over de barrièrewerking van lijninfrastructuur. De barrièreproblematiek wordt beschreven en er worden handreikingen gedaan om barrières te voorkomen of weg te nemen.



Samenhangende netwerken

De netwerken voor langzaam en gemotoriseerd verkeer hebben elk andere kenmerken en eisen. De beide netwerken zijn complementair; ze maken een gebied bereikbaar en toegankelijk. Het gemotoriseerd verkeer eist een robuust betrouwbaar hoofdwegennet met zo min mogelijk kruisingen uit het oogpunt van veiligheid en doorstroming. Het langzaam verkeer vraagt een fijnmazig, aantrekkelijk en veilig netwerk. Barrières kunnen ontstaan op die locaties waar beide netwerken elkaar 'kruisen'.

Definitie barrière

Een infrastructurele barrière is gedefinieerd als een weg, waterweg of spoorweg die, afhankelijk van aard en gebruik, een fysieke hindernis vormt voor fietsers en voetgangers die behoefte hebben dit element te kruisen.

Gevolgen barrièrewerking

De gevolgen van een barrière worden soms bewust ingecalculeerd, soms echter als onbedoeld neveneffect gesignaleerd:

- verminderde oversteekbaarheid, intensivering verkeerssoorten op gebundelde oversteekplaatsen
- vergroting verkeersonveiligheid, afname sociale veiligheid
- extra inspanning, noodzakelijke omweg, toename verplaatsingsafstand
- vermijden van een route, keuze ander vervoermiddel

Maaswijdte

Of sprake is van een barrière hangt af van:

- passagebehoefte
- doorsnijding van routes
- passeerbaarheid

Richtlijn maaswijdte

Als richtlijn gelden maximale maaswijdten voor het netwerk van langzaam verkeer:

- binnen bebouwde kom < 500 meter
- stads-/dorpsrand < 1000 meter
- buiten bebouwde kom < 1500 meter

Deze richtlijn wordt in verband gebracht met de geschatte omweg voor de verschillende langzaam verkeersdeelnemers.



Duurzaam Veilig

Het verkeersveiligheidsbeleid is gebaseerd op de visie Duurzaam Veilig. Wegen zijn gecategoriseerd in:

- stroomwegen (zoals autosnelwegen)
- gebiedsontsluitingswegen (zoals provinciale wegen)
- erftoegangswegen (zoals lokale wegen).

In de publicatie worden de effecten van dit beleid op het langzaam verkeer beschreven: doorstroming krijgt voorrang, te kleine verblijfsgebieden, aanleg nieuwe verkeersaders, verminderen oversteeklocaties en het opheffen van koude oversteken.

Verbetering veiligheid overwegen

Het overwegenbeleid dat wordt uitgevoerd door ProRail voorziet in een 'nee, tenzij-principe'. Een belangrijk element daarin is dat geen overwegen (meer) worden opgeheven met een recreatieve functie tenzij analyse aantoonde dat het grote veiligheidsrisico's met zich meebrengt. De procedure om barrièrewerking tegen te gaan wordt beschreven: bij voorgenomen sluitingen wint ProRail altijd advies in bij recreatieve belangenorganisaties, waaronder Wandelnet.

Dossier wandelen en barrières

Op haar website heeft Wandelnet speciaal voor professionals een dossier aangemaakt met als titel 'weg en spoor als barrière'. Via www.wandelnet.nl/dossier-weg-en-spoor-als-barriere vind je meer informatie en voorbeelden.

Praktische instrumenten

In de publicatie worden verschillende praktische instrumenten gepresenteerd. Op basis van een schema kan bepaald worden hoe groot de kans op barrièrewerking is bij de verschillende lijninfrastructuren. Een checklist helpt om na te gaan hoe groot de barrière voor het langzaam verkeer is. Op basis van een afwegingsschema wordt in stappen aangegeven wat de beste oplossingskeuze is.

Oplossingen

De publicatie gaat uitgebreid in op de verschillende oplossingen: voorkomen of wegnemen van barrière of het ondertunnelen of overbruggen van de barrière. Diverse oplossingen worden beschreven en toegelicht en er wordt nader ingegaan op de type barrières (weg, water, spoor). Tot slot worden in vier pagina's handreikingen gegeven voor het voorkomen en oplossen van barrières.

Barrières in de stadsrand

CROW-publicatie nr. 301 'recreatieve stad-land-verbindingen' gaat verder in op ruimtelijke aspecten en relaties in de stadsrandzone. Naast infrastructurele barrières dragen barrières als bedrijventerreinen, afgesloten gebieden, sportcomplexen, dijken, hekken en muren bij aan de barrièreproblematiek in de stadsrandzone.

Wandelnet en barrièrewerking

Wandelnet heeft in de werkgroep een bijdrage geleverd aan de totstandkoming van de publicatie van het CROW. Wandelnet komt op voor de belangen van wandelaars en legt grote prioriteit bij het voorkomen van barrièrewerking en het streven naar samenhang in het netwerk voor langzaam verkeer.

Voor wie

De publicatie is zowel bedoeld voor beleidsmakers, bestuurders en belangenbehartigers ter visievorming als ook voor verkeerskundigen en adviseurs die zoeken naar praktische oplossingen. Het is een onderwerp dat zowel op nationaal als lokaal niveau speelt en waar verschillende disciplines samenkomen: mobiliteit, veiligheid, recreatie, leefbaarheid en langzaam verkeer.

Praktische informatie

De publicatie 'barrièrewerking van lijninfrastructuur' (nr. 299) is verschenen in september 2011 en telt 96 pagina's. De uitgave is te bestellen via www.crow.nl/webshop en kost 41 euro.

informatie en advies

Ankie van Dijk, coördinator belangenbehartiging
Wandelnet, avandijk@wandelnet.nl.



Wandelnet
Postbus 846
3800 AV Amersfoort
T 033 465 36 60
E info@wandelnet.nl
I www.wandelnet.nl