

Voorwoord

Fietsen zonder grenzen, zonder obstakels. Fietsers willen de vrijheid die zij bezitten om te gaan en waar zij willen niet beknot zien, integendeel zij willen die liefst uitbreiden. Dat fietsen wordt echter steeds meer beknot door allerlei, op zich begrijpelijke ontwikkelingen. Een van die ontwikkelingen is het verschijnsel dat er steeds meer barrières voor fietsers komen. De leden van de Fietsersbond zien dat al jaren met lede ogen aan. Het afgelopen jaar hebben zij hun krachten, kennis en kennissen gebundeld. Dit heeft geleid tot deze publicatie met een schat aan informatie over die barrières in Zuid-Holland. Gepretendeerd wordt echter niet dat alle barrières zijn geïnventariseerd, echter wel dat er een goed en volledig beeld is ontstaan. Daarbij moet bedacht worden dat Zuid-Holland een van de dichtstbevolkte provincies van Nederland is. De ontwikkelingen die hier dus plaatsvinden zullen ook in andere gebieden zichtbaar gaan worden.

Zoals al genoemd is voor deze publicatie dankbaar gebruik gemaakt van de informatie die veel vrijwilligers hebben geleverd. Met name dienen daarvoor hier genoemd te worden Ale van Bergeijk, Donald Boyd, Henk Ens, Wilco van Erven, Eddie Kips, Will Klaassen, Jan Laverman, Bob Molenaar, Pieter Nuiten, Piet Mazure en Anton Wtenweerde. Talloze anderen hebben deze leden weer gesteund.

Daarnaast hebben Wim Bot en Laurent Theunissen van het landelijk bureau van de Fietsersbond kans gezien om al deze informatie te bundelen en goed te ontsluiten.

Wij zijn er weer trots op dat we dit overzicht kunnen presenteren. Dit laatste in de verwachting dat vele politici, ambtenaren en adviseurs hierdoor worden geïnspireerd om het onderliggende wegennet voor de fietsers niet langzaam te laten verkleinen. Integendeel we hopen dat zij hierdoor worden geïnspireerd om de ontsluiting van veel gebieden voor fietsers weer te vergroten.

William Nederpelt

Voorzitter Fietsersbond Zuid-Holland

Inhoudsopgave

Inleiding	3
1. Barrières voor fietsers	5
1.1 Analyseren van de belangen van fietsers en voetgangers	5
1.1.1 <i>Verbindingen binnen de bebouwde kom</i>	
1.1.2 <i>Verbinding van woongebieden met het omliggende buitengebied</i>	
1.1.3 <i>Interlokale verbindingen</i>	
1.1.4 <i>Doorkruisbaarheid van het buitengebied</i>	
1.1.5 <i>Relatie verplaatsingsafstand en ernst barrière</i>	
1.2 Effecten van barrières en barrièrevorming op de fietsmogelijkheden	9
1.2.1 <i>Achteruitgang fietsinfrastructuur</i>	
1.2.2 <i>Vergroting van afstand tussen herkomst- en bestemmingsgebieden</i>	
1.2.3 <i>Hinder door de werkzaamheden</i>	
1.2.4 <i>Effecten op het gebruik</i>	
1.3 Barrièrevorming	12
1.3.1 <i>Oppervlaktewater, vaarwegen</i>	
1.3.2 <i>Spoorwegen</i>	
1.3.3 <i>Auto(snel)wegen, provinciale wegen, andere verkeersaders</i>	
1.3.4 <i>Verstedelijking</i>	
2. Barrières in Zuid-Holland	16
• <i>Overzicht van de cases</i>	16
• <i>Beneluxbarrière 4500 meter breed, maar voor fietsers 7000 meter lang - Wilco van Erven</i>	17
• <i>Barendrecht zonder kunstwerken onbereikbaar - Laurent Theunissen</i>	24
• <i>Fietsers weggedrukt van polderweggetjes - Wilco van Erven en Eddie Kips</i>	32
• <i>Barrières in Den Haag - Ir. Henk Ens</i>	35
• <i>Fiets en N470, een poging om barrières te voorkomen - Piet Mazure en Eddie Kips</i>	40
• <i>Harnaschknooppunt, minder barrière dankzij een educatieve route? - Donald Boyd en Eddie Kips</i>	43
• <i>Ypenburg, leerervaringen uit de ontwikkeling van het fietshart van Haaglanden - Eddie Kips</i>	45
Conclusies en aanbevelingen voor Zuid-Holland	50
Conclusies	50
Aanbevelingen	51
Literatuur en webinformatie	54
Bijlagen	56
Bijlage 1: <i>Inventarisatie bestaande barrières in Zuid-Holland</i>	56
Bijlage 2: <i>Aanbevelingen voor grote infrastructuurplannen</i>	59
Bijlage 3: <i>Overzicht contactpersonen Fietsersbond in Zuid-Holland</i>	59
Bijlage 4: <i>Colofon</i>	60

Inleiding

In Zuid-Holland ondervinden fietsers nogal wat beperkingen in hun verplaatsingsmogelijkheden ten gevolge van de aanwezigheid van veel oppervlaktewater, infrastructuur voor auto's en treinen, grootschalige industrie en andere barrières. Nieuwe ontwikkelingen op het gebied van economie en infrastructuur vormen nieuwe bedreigingen maar bieden ook nieuwe kansen voor fietsers. Met deze publicatie wil de Fietsersbond een goed beeld geven van de soorten barrières die fietsers in de provincie Zuid-Holland tegenkomen en enkele suggesties voor oplossingen aandragen. Zodat het onderwerp veel scherper op het netvlies komt te staan van bestuurders, ambtenaren, politici en belangenbehartigers.

Een barrière kan in de letterlijke betekenis van het woord een versperring betekenen; zoals een slagboom of hek¹. Een hek of andere barrière verhindert niet alleen de bereikbaarheid van een gebied, maar beperkt ook het bereik van een vervoermiddel, bijvoorbeeld van de fiets. Gaat het om een voorwerp dat in de weg staat dan noemen we dat een obstakel. We gebruiken het woord barrière vooral in de brede, figuurlijke betekenis als een onoverkomelijke belemmering om een bepaald doel te bereiken. Volgens deze definitie veronderstelt een barrière voor fietsers een bestemming waar fietsers naar toe willen en een belemmering die voor tenminste een deel van die fietsers onoverkomelijk is.



Een barrière is letterlijk een versperring, zoals deze (tijdelijke) hekken bij het station in Barendrecht (foto: Laurent Theunissen)

Barrières zijn een gevolg van onze natuurlijke omgeving, maar worden ook door de mens gevormd. Zo zijn met de aanleg van autosnelwegen veel kleinere wegen doorsneden: deze ingrepen veroorzaken littekens in het fijnmazig weefsel van lokale verbindingen en vergroten de fysieke afstand. Dat kan vooral voor langzaam verkeer nadelig zijn.

1. Van Dale, 12^e uitgave, 1992

Het bestrijden van barrières heeft een duidelijke relatie met de missie van de Fietzersbond: de Fietzersbond komt op voor de belangen van fietsers in Nederland en zet zich in voor meer en betere mogelijkheden op te fietsen. Fietsers, potentiële fietsers en, in de visie van de Fietzersbond de samenleving, hebben belang bij een zo groot mogelijk bereik van de fiets. Dat bereik wordt teveel bedreigd door minder en slechtere verplaatsingsmogelijkheden ten gevolge van barrièrevorming.

Deze rapportage voor Zuid-Holland sluit aan op het project 'Fietsen zonder barrières' van de landelijke Fietzersbond en Stichting Landelijk Fietsplatform. Fietsen zonder barrières was vooral gericht op barrièrevorming bij recreatief fietsverkeer ten gevolge van de aanleg van grote (lijnvormige) infrastructuur (doorsnijdingen). De belangrijkste resultaten van dit project uit 2002/2003 zijn te vinden op de website www.fietzersbond.nl. Een belangrijke input voor de inventarisaties en aanbevelingen vormde de analyse van 3 casussen, waarvan 'Barendrecht: zonder kunstwerken onbereikbaar' er één was.

Voor deze Zuid-Hollandse rapportage is gebruik gemaakt van bovenstaande landelijke analyses, van twee inventarisaties onder Fietzersbondafdelingen in Zuid-Holland. De eerste inventarisatie vond plaats in 2002, een aanvullende inventarisatie vond plaats in 2003/2004. Een overzicht van de meldingen uit de Zuid-Hollandse afdelingen vindt u in bijlage 1.

Het eerste deel van het rapport bestaat uit een algemene inleiding op het thema barrières. Daarin wordt een aantal voor Zuid-Holland relevante aspecten met voorbeelden toegelicht. Het tweede deel van het rapport wordt gevormd door een aantal casussen uit de praktijk van actieve leden van de Fietzersbond in Zuid-Holland. Het derde deel bestaat uit enkele heldere conclusies en aanbevelingen voor de beleidsmakers en bestuurders in Zuid-Holland.

1 Barrières voor fietsers

In Zuid-Holland is het natuurlijk aanwezige oppervlaktewater in de vorm van bijvoorbeeld rivieren en plassen een oorzaak van veel barrières voor landgebonden verplaatsingen. Mensen zijn eeuwenlang bezig geweest met het slechten van deze barrières, maar hebben ook zelf barrières opgeworpen of vergroot. De aangelegde sloten en vaarten hebben nog steeds invloed op de ruimtelijke ontwikkeling, verplaatsingspatronen en infrastructuur. Vanaf de negentiende eeuw ontstonden nieuwe grote barrières door de aanleg spoorlijnen en kanalen en later ook door de ontwikkeling van industrieterreinen, vliegvelden en auto(snel)wegen. Behalve deze ruimtelijke barrières ervaren fietsers tal van andere weerstanden in de omgeving waarin zij zich willen verplaatsen, zoals bijvoorbeeld zones met massale verkeersdrukte. Zulke zones kunnen ook als barrières worden beschouwd.

Soorten barrières (naar Van der Spek, 1976):

- Verkeerstechnisch: met name door grote verkeersintensiteit of slechte (fiets-)infrastructuur (onaantrekkelijkheid, onveiligheid, hinder, gebrek aan comfort, wachttijd bij verkeerslichten, overwegen en bruggen)
- Ruimtelijk: ondoorgankelijke gebieden (zoals industrieterreinen, opslagplaatsen, park en bosgebieden, volkstuincomplexen, sportterreinencomplexen, groot-schalige landbouwterreinen, begraafplaatsen, rivieren, waterwegen en plassen, vliegvelden, spoorlijnen en autosnelwegen)
- Fysiek: indien alleen te overbruggen door grote lichamelijke inspanning (zoals moeilijk begaanbare paden, paden en wegen met tegenwind, steile hellingen, trappen)
- Psychologisch: bij negatieve waardering (door vervuiling van water, bodem en/of lucht, geluidhinder, stank, uit de toon vallende elementen in het landschap, belemmering van uitzicht, ontbreken van beschutting)
- Juridisch: door niet of beperkt toegankelijke wegen, paden of gebieden (bijv. in natuurgebieden, landgoederen).

1.1 Analyseren van de belangen van fietsers en voetgangers

Om de effecten van een bestaande of toekomstige situatie te kunnen beoordelen moeten de verschillende belangen in het betreffende gebied goed in kaart worden gebracht. Deze belangen hebben invloed op de ernst van de barrière en moeten bij het nemen van besluiten worden meegewogen. Het volgende schema geeft een overzicht van diverse belangen van fietsers en voetgangers:

Overzicht belangen fietsers en voetgangers

Niveau	Verplaatsingsbehoefte	Gebruikte infrastructuur
Lokaal	Utilitair	Verbindingen binnen de bebouwde kom
	Recreatief, ommetjes	Stad-landverbindingen, in de overgangszone tussen woonwijken en het buitengebied
Regionaal	Utilitair	Interlokale verbindingen
	Recreatief, halve en hele dagtochten	Lokale wegen buiten de bebouwde kom, die gebruikt kunnen worden als informele routes
		Fiets- of wandelnetwerken (bijv. knooppunten)
		Rondroutes (van o.m. VVV's, ANWB en NS)
Landelijk	Recreatief	Lange-afstandsroutes en –routenetwerken (bijv. LF, LAW)

Hieronder volgt een toelichting op de betreffende fietsbelangen.

1.1.1 Verbindingen binnen de bebouwde kom

De woonomgeving is van groot belang voor de leefbaarheid in de steden. Daarbij hoort een goede doorkruisbaarheid van buurt, wijk en stad per fiets. Belemmeringen in deze netwerken hebben voor veel mensen gevolgen, die iedere fietstocht opnieuw worden ondergaan. Aangetekend moet daarbij dat het in de stad vaak gaat om een optelsom van op zichzelf kleinere hindernissen: wachttijden bij verkeerslichten, onveilige oversteken, verkeershinder enzovoorts. Een bijzonder voorbeeld van zo'n kleine hindernis in de provincie Zuid-Holland zijn de rotondes binnen de bebouwde kom waar fietsers tegen de richtlijnen van CROW en provincie zelf in worden aangelegd met fietsers uit de voorrang.



Kleine hindernis: deze gele obstakels moeten voorkomen dat fietsers de Ringvaartweg in Rotterdam Alexander oversteken zonder voorrang te verlenen (cd-rom Knelpuntenoverzicht met foto's, Fietsersbond Alexander).

Hoofdfietsroutes moeten wijken onderling verbinden om zo een samenhangend stedelijk fietsnetwerk te maken. Als dit niet lukt is er geen sprake meer van een stad. Een vuistregel voor de maaswijdte van deze fietsroutes is ongeveer **500 meter**. Daarbij moet natuurlijk rekening worden gehouden met specifieke omstandigheden, zoals belangrijke bestemmingen voor fietsers of de vorm van de wijk of stad. Zware infrastructuur binnen de bebouwde kom bedreigt niet alleen hoofdroutes van fietsers, maar de gehele stedelijke samenhang.

Binnen de bebouwde kom zijn spoorlijnen veel voorkomende ruimtelijke barrières; stations liggen immers meestal in de stad. Met name spooremlacements kunnen hinderlijk zijn. Voorbeelden van stations die barrières voor fietsers vormen, zijn die in Gouda, Alphen aan den Rijn en het Haagse Centraal Station. Ook waterlopen en oudere kanalen zijn lijnvormige barrières die binnen de bebouwde kom vaak voorkomen. Auto(snel)wegen als intrastedelijke barrière worden vooral aangetroffen binnen agglomeraties (zoals de A4 bij Den Haag en de A15 bij Rotterdam), in het bijzonder bij de grote Vinex-bouwlocaties. Een ander voorbeeld zijn de stedelijke ringwegen, zoals de Churchilllaan (N206) in Leiden. Verder bestaan binnen de bebouwde kom vaak grote vlaktevullende barrières in de vorm van ontoegankelijke terreinen, bijvoorbeeld bij fabrieken, winkelcentra (zoals Alexandrium bij Rotterdam Zuidplein, grote aaneengesloten voetgangersgebieden en onvoldoende doorgankelijke parkzones (bijvoorbeeld Den Haag).



Door ontbrekende bewegwijzering en een onoverzichtelijke situatie is het grote winkelcentrum Alexandrium in Rotterdam Alexander feitelijk ontoegankelijk gebied voor fietsers (cd-rom Knelpunten-overzicht met foto's, Fietsersbond Alexander).

Voor sommige fietsers betekent de samenvoeging van druk verkeer, ontoereikende fietsvoorzieningen en/of een onaantrekkelijke omgeving dat een hele stedelijke zone als een barrière wordt ervaren. De Fietsbalans die in veel Zuid-Hollandse steden is uitgevoerd, kan hier enig inzicht in geven.

1.1.2 Verbinding van woongebieden met het omliggende buitengebied

De overgang van de stad naar het omliggende buitengebied kan worden gehinderd en zelfs verhinderd door stad-landbarrières. Het betreft dan meestal rondwegen, andere autosnelwegen, oppervlaktewater (zoals de Gouwe), grote bedrijventerreinen

of moeilijk doorgankelijke woonwijken. Deze stad-landbarrières stellen vooral beperkingen aan het maken van een ‘ommetje’. Een goede toegang tot buitengebied is dan ook een belangrijke factor voor de leefbaarheid in de stad. Het is gewenst dat er vanuit iedere wijk tenminste één aantrekkelijke route naar het buitengebied is. Een maaswijdte van **500 meter** kan dus ook als uitgangspunt dienen voor kruisingen met infrastructuur aan de rand van de bebouwde kom.

Wellicht wordt het belang van goede verbindingen tussen de woning en het buitengebied nogal eens vergeten of onderschat. Het gaat echter om een grote groep belanghebbenden.

Doelgroep ommetjesmakers	
Wie?	Een groot deel van de bevolking, vooral gezinnen met kinderen en 55-plussers, zowel inwoners als verblijfsrecreanten
Duur	Meestal korter dan een uur, soms 1 à 2 uur
Afgelegde afstand	Meestal niet meer dan 10 à 15 km, soms meer
Actieradius	5 km, soms groter

1.1.3 Interlokale verbindingen

Het gaat bij deze categorie niet alleen om verbindingen tussen kernen (woon-werk-Verkeer, woon-schoolverkeer, sociaal-recreatieve verplaatsingen), maar ook om verbindingen naar recreatieattracties in een gebied. Er is met name behoefte aan goede interlokale fietsverbindingen in stadsgewesten, omdat zich daarbinnen veel verplaatsingen afwickelen.

Effecten van zware infrastructuur op interlokale fietsverbindingen kan aan de hand van de kwaliteit van de concrete (interlokale) routes worden vastgesteld. Belangrijke aandachtspunten zijn daarbij vooral de omrijdfactor, de lengte, de sociale veiligheid en de verkeersveiligheid van de routes.

1.1.4 Doorkruisbaarheid van het buitengebied

Barrièrevorming in het buitengebied betreft vooral barrières voor gebieden en niet alleen voor de (nogal grofmazige) fiets- of wandelroutes. Fietsen en wandelen moet eigenlijk op iedere lokale weg kunnen, bundeling tot enkele routes is een ongewenste verschraving van het aanbod voor recreatief gebruik. Wel verdienen de al dan niet bewegwijzerde regionale en landelijke routenetwerken speciale aandacht. Belangrijke kwaliteitscriteria zijn de aantrekkelijkheid van en de samenhang in het gebied, maar ook de veiligheid en het comfort. Een goed voorbeeld van zo'n barrière is Midden-Delfland waar fietsers tussen sloot en auto's dreigen te worden vermorzeld.

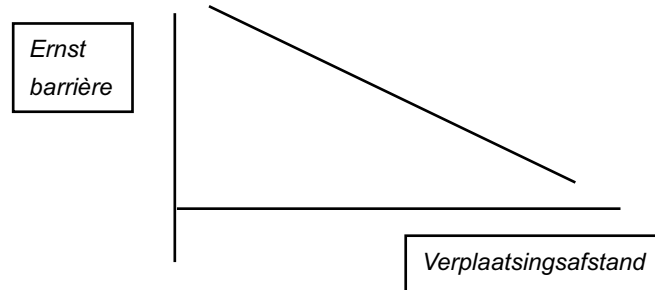
De meeste fietsers toeren niet verder dan enkele tientallen kilometers. Daarom zijn de fietsersbelangen het grootst binnen een straal van **15 kilometer** vanuit de herkomstplaatsen (woonwijken, grootschalige verblijfsaccommodaties). Geheel Zuid-Holland valt binnen zulke gebieden.

Doelgroep toerfietsers	
Wie?	28% van de bevolking, meestal ouder dan 35 jaar
Duur	Meestal een halve dag, soms de hele dag
Afgelegde afstand	Meestal 30 à 50 km
Actieradius	Meestal 10 à 15 km

In polders is de maaswijdte van verbindingen is relatief groot. De afstand tussen de kruisingen met de spoorlijn Utrecht-Gouda is verschillende malen 4 km. Bij de spoorlijn Utrecht-Arnhem is er daarentegen meestal om de 2/3 kilometer een kruising, daarbij is slechts één uitschieter naar 4 kilometer. Ook valt op dat het aantal verbindingen over natuurlijk water omgekeerd evenredig lijkt te zijn met de breedte van dat water.

1.1.5 Relatie verplaatsingsafstand en ernst barrière

Barrières zijn ernstiger naarmate de gewenste verplaatsing korter is. Gevoelige verplaatsingen zijn dus ritjes binnen de bebouwde kom en ommetjes met een recreatief doel.



1.2 Effecten van barrières en barrièrevorming op de fietsmogelijkheden

Barrièrewerking heeft niet alleen betrekking op de noodzaak tot omrijden of een te grote schakel in een fietsroutenetwerk. Een barrière heeft meestal meerdere negatieve effecten op de fietsmogelijkheden, zowel wat betreft de kwaliteit van de infrastructuur als wat betreft de verplaatsingsafstand. Daarmee zijn barrières bedreigingen voor het fietsgebruik.

1.2.1 Achteruitgang fietsinfrastructuur

De negatieve effecten van barrières op de kwaliteit van de fietsinfrastructuur kunnen zich manifesteren bij alle hoofdeisen uit Tekenen voor de Fiets². Uiteraard komen deze verschijnselen in de werkelijkheid vaak gecombineerd voor.

Hoofdeis	Mogelijk negatief effect van barrière
Samenhang	<ul style="list-style-type: none"> • Doorbreking van de routestructuur, met name van een specifiek, fijnmazig fietsnetwerk • Onlogische alternatieve routes • Vermindering vrijheid van routekeuze
Directheid	<ul style="list-style-type: none"> • Omrijden door te weinig kruisingen • Omrijden doordat fietsroutes door middel van parallelle fietspaden gekoppeld zijn aan ruimteverslindende autowegaansluitingen • Omrijden vanwege een ongunstig beginpunt van een hellingbaan
Aantrekkelijkheid	<ul style="list-style-type: none"> • In plaats van eigen tracés bundeling met gemotoriseerd verkeer • Sombere tunnels • Lawaaiige omgeving • Fietsroutes langs wegen met een monotone verkeersfunctie, zoals bij snelwegaansluitingen en parallelverbindingen • Restruimten trekken storende functies aan, zoals rommelige bedrijfsterreinen, die de barrière nog vergroten
Verkeersveiligheid	<ul style="list-style-type: none"> • Noodzaak om onveilige wegen of kruisingen te gebruiken
Sociale veiligheid	<ul style="list-style-type: none"> • Ongelijkvloerse kruisingen, met name tunnels, waar weinig sociale controle is en vluchtmogelijkheden ontbreken • Ontstaan van zones met slechte leefkwaliteit waar weinig mensen verkeren (ontbreken van woningen, aanleg bedrijventerreinen, verlaten gebieden)
Comfort	<ul style="list-style-type: none"> • Overwinnen hoogteverschillen, met name bij viaducten

2. Tekenen voor de fiets, CROW 1994



Kruising van een fietsroute met de N213 bij Westerlee. Verkeerslichten werden er weggehaald, een viaduct met steile hellingen dat fietsers met de fiets aan de hand lopend moeten oversteken kwam er voor in de plaats. (Foto: Anton Wtenweerde)

1.2.2 Vergroting van afstand tussen herkomst- en bestemmingsgebieden

Barrièrevorming leidt niet alleen tot de aantasting van de infrastructuur voor fietsers en voetgangers, maar soms ook tot de vergroting van afstand tussen herkomst- en bestemmingsgebieden.

Dat is vooral negatief bij autosnelwegen binnen de bebouwde kom. Doordat er een onleefbaar klimaat langs de weg is, wordt een brede zone van het stedelijk gebied (inclusief de weg zelf ongeveer 750 meter) ongunstig gebruikt. Er worden weinig functies gevestigd die lokaal publiek trekken. Bestaande woningen raken in verval en nieuwe woningen worden niet gepland. Daardoor is er een relatief grote afstand tussen de herkomsten aan de ene zijde van de weg en de belangrijke bestemmingen aan de andere zijde. Dit verschijnsel is bijvoorbeeld te zien tussen bij de A15 tussen Rotterdam en Barendrecht en bij de A29 tussen Barendrecht en Vinex-locatie Midden-IJsselmonde.

De optimale afstand tussen herkomst en bestemming is niet veel groter dan ongeveer **3 kilometer**, want op deze korte afstanden zijn lopen en fietsen de dominante vervoerwijzen.

Aandeel vervoerwijzen bij verplaatsingen (CBS, OVG1999-2001)					
Verplaatsingsafstand	Te voet	Fiets	Auto	Overig	Totaal per afstandsklasse
0-0,5 km	5,4%	1,3%	0,3%	0,0%	7,0%
0,5-1 km	5,1%	3,2%	1,3%	0,0%	9,6%
1-2,5 km	5,1%	10,4%	8,1%	0,9%	24,7%
2,5-3,7 km	1,0%	3,9%	5,5%	0,4%	10,7%
3,7-7,5 km	0,3%	4,3%	10,8%	1,6%	17,0%
boven de 7,5	0,0%	2,0%	24,1%	3,9%	31,0%
Totaal per vervoermiddel	16,9%	25,1%	50,2%	6,9%	100%

Een relatief kleine toename van de verplaatsingsafstand, door een ongunstige ruimtelijke inrichting of door een grote omrijdfactor, kan dus grote gevolgen hebben voor de vervoermiddelkeuze. Grotere afstanden dan ongeveer 3 kilometer moeten worden vermeden, want daarbij zal het aandeel fiets waarschijnlijk laag zijn en het meest de auto worden gebruikt.

1.2.3 Hinder door de werkzaamheden

Naast de permanente barrières zijn er ook vaak 'tijdelijke' hindernissen voor fietsers: denk aan afsluitingen, gevaar door vrachtverkeer, kapotte fietspaden, slechte alternatieven, ontbrekende bewegwijzering. Dit komt voor bij megaprojecten als de HSL-Zuid en Betuwelijn, maar ook bij de bouw van grootschalige woongebieden. In de praktijk duurt het soms erg lang tot de nieuwe situatie gereed is: bij Vinx-locatie Wateringse Veld bijvoorbeeld een jaar of tien!



Als gevolg van werkzaamheden afgesloten fietspad bij Veenweg in Nootdorp, parallel aan de A12 richting Voorburg; op de foto Fietsersbonder Eddie Kips (foto: Marjolein Kips)

1.2.4 Effecten op het gebruik

Omdat de fiets gevoeliger is voor afstand en omgevingsfactoren, schaden barrières de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto en het openbaar vervoer. Barrières leiden tot meer autogebruik. Barrières zijn dus niet alleen vervelend voor de individuele fietser, ze zijn ook maatschappelijk ongewenst.

Ten gevolge van tijdelijke barrières kunnen bijzondere effecten optreden. Ontbrekende fietsvoorzieningen in de eerste fase na de ingebruikname van nieuwe bestemmingen kunnen leiden tot ongewenst gewoontegedrag of ongewenste keuzes voor de lange termijn. Mensen die in de eerste fase op de auto waren aangewezen, stappen niet zo gemakkelijk over naar een andere vervoermiddel, uit gewoonte of wellicht ook vanwege de aanschafte auto of ontbrekende fiets. Een recent voorbeeld hiervan is de vertraging in de aanleg van de fietsbrug over de Vliet bij Leidschendam. De autotunnel aan het begin van de Noordelijke Randweg is daarentegen al maanden in gebruik.

Daarnaast is het mogelijk dat in een gebied een of zelfs meerdere generaties schoolkinderen of jeugdigen opgroeit zonder kennismaking met de fiets als schoolvervoermiddel. Dat ondermijnt de vanzelfsprekendheid van de Nederland als fietsland. De effecten van langdurige hinderlijke werkzaamheden op het fietsgebruik worden dus wellicht onderschat.

1.3 Barrièrevorming

1.3.1 Oppervlaktewater, vaarwegen

Waterlopen en/of vaarwegen zijn vaak fysiek gegeven of al oude barrières. Ponten worden nog steeds in hun voortbestaan bedreigd. Onlangs verdween met 'pontje Pernis' de directe verbinding over de Nieuwe Maas vanuit het centrum van Vlaardingen. De alternatieve verbinding via de Beneluxtunnel doet geen recht aan de systeemeisen welke fietsverkeer stelt. In Zuid-Holland wordt ook het voortbestaan van het driehoeksveer Krimpen/Ridderkerk/Kinderdijk bedreigd.

Ofschoon het op zichzelf goed is als fietsvoorzieningen meeliften bij de aanleg van autoinfrastructuur, is het een gevaar als daardoor oude verbindingen vervallen. De oude verbindingen zijn immers vaak rechtstreeks van kern tot kern georiënteerd en daardoor korter. Bovendien zijn aan autoinfrastructuur gekoppelde fietsvoorzieningen vaak onaantrekkelijk.

1.3.2 Spoorwegen

Het spoorwegnet ligt er grotendeels al sinds de negentiende eeuw. Op het spoor wordt het steeds drukker en er wordt naar gestreefd om de treinen in de toekomst harder te laten rijden. Om de capaciteit te vergroten worden bij vele baanvakken de sporen verdubbeld. Toch moet de onveiligheid bij overwegen afnemen, volgens de afspraak in de Kadernota Railveiligheid (Tweede Kamer, 1999).

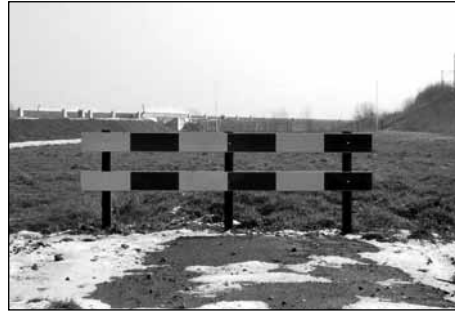
Dit leidt er in de praktijk toe dat het verkeer steeds meer wordt geconcentreerd bij ongelijkvloerse kruisingen en dat minder drukke overwegen, die vaak een onderdeel zijn van aantrekkelijke, autoluwe verbindingen, in heel Nederland worden opgeheven. In Zuid-Holland zijn concrete voornemens om alle overwegen te sluiten op de lijnen Gouda-Rotterdam en Gouda-Den Haag.

Bij Sassenheim, Alphen aan den Rijn, Rijnwoude, Pijnacker-Nootdorp, Maassluis, Rotterdam en Hardinxveld-Giessendam verdwijnen ook overwegen of is dat onlangs gebeurd. De Fietsersbond heeft zich samen met andere organisaties uitgesproken tegen het opheffen van deze voor fietsers belangrijke overgangen. Op 29 december 2003 heeft de Tweede Kamer een motie aangenomen waarin minister Peijs van Verkeer en Waterstaat wordt gevraagd dit beleid te heroverwegen.



De spoorwegovergang bij De Loete in 1977, toen nog geopend. Sluiting van ongelijkvloerse overgangen is nadelig voor fietsers, voetgangers en ruiters (foto: Anton Wtenweerde)

Op nieuwe lijnen worden in regel geen overwegen meer toegepast: ook dat kan tot maaswijdtevergroting en/of minder comfort leiden. Door bundeling van de HSL-Zuid en Betuwelijn met bestaande infrastructuur is de barrièrevorming ten gevolge van deze spoorprojecten relatief gering. Toch zijn er her en der fietsverbindingen verdwenen zoals de parallelwegen aan het spoor bij Sliedrecht en onder de A15 bij Barendrecht.



Afgesloten parallelweg langs de Betuwelijn bij Sliedrecht (foto: Ale van Bergeijk)

De Zuid-Hollandse light-railprojecten Rijn/Gouwe-lijn, stedenbaan en Randstadrail hebben bijna allemaal betrekking op bestaand spoor en kunnen consequenties hebben voor overwegen. Voor het westelijk deel van de Rijn/Gouwelijn (van Leiden tot Noordwijk) wordt wel nieuwe infrastructuur aangelegd. De consequenties daarvan voor fietsers zijn door ons nog niet in kaart gebracht.

De Fietzersbond vindt dat er bij de aanpassing en aanleg van spoorlijnen een evenwichtiger besluitvorming moet plaatsvinden die gebaseerd is op een integrale visie op de verkeersstromen in het gebied en leidt tot behoud of realisatie van een aantrekkelijk wegennet voor recreatie en utilitair langzaam verkeer.

Betuweroute

De Betuweroute is 160 km lang en bestaat grotendeels (112 km) uit nieuw spoor. Het bestaand spoor, de Havenspoorlijn bij Rotterdam, wordt ingrijpend aangepast. Het nieuwe spoor wordt grotendeels (over 95 km) gebundeld met de A15, waar er weliswaar geen nieuwe barrière bijkomt, maar de bestaande barrièrewerking wel wordt vergroot. De spoorlijn gaat 5 maal door een tunnel en er zijn 130 viaducten of bruggen. Er komt geen enkele overweg in het tracé. De realisatie betekent voor fietsers in Zuid-Holland zowel een aantal verslechtingen als een aantal verbeteringen.



Tussen Sliedrecht en Hardinxveld-Giesendam is parallel aan de Betuwelijn een ruime asfaltweg aangelegd voor onderhoud en calamiteiten. De weg is helaas volgens een bordje verboden toegang en gebarricadeerd met slagbomen. In ieder geval in de weekends trekken wandelaars en fietsers zich niets aan van het verbod (foto: Ale van Bergeijk)

1.3.3 Auto(snel)wegen, provinciale wegen, andere verkeersaders

De rijkswegen waren tot in de jaren veertig voor alle verkeer en liepen rechtstreeks van stad naar stad. Vanaf de jaren vijftig, toen werd overgegaan tot de aanleg van auto(snel)wegen, heeft de rijksoverheid zich wellicht wat vervreemd van het langzaam verkeer. In de jaren zestig en zeventig zijn door de aanleg van het auto(snel)wegennet veel nieuwe barrières ontstaan. Vanwege de ten opzichte van de steden tangentiële oriëntatie van het Nederlandse autowegennet, liggen die barrières vooral in de stadsrand.

Ondanks de grote barrièrewerking en andere negatieve gevolgen streeft de overheid nog steeds naar nieuwe autosnelwegen (denk aan de A4). Omdat in de Randstad al een dicht net van autosnelwegen aanwezig is, worden echter vooral de bestaande wegen verbreed (A4, A12, A15). Het aantal doorsnijdingen zal daardoor niet snel verder toenemen, maar wel wordt de kwaliteit van de kruisingen verder aangetast. Vooral de kwaliteit van onderdoorgangen gaat er dan op achteruit, zij worden langer en donkerder en daardoor sociaal onveiliger en onaantrekkelijker. Ook neemt de barrièrewerking toe door toenemende overlast van geluid en stank bij toenemend autoverkeer.

Het beheer van de oude rijkswegen is inmiddels over gegaan naar de provincies en soms naar gemeenten. Voorzieningen bij deze routes, zoals veerponten, zijn soms verdwenen. Een van de laatste ontwikkelingen is dat ook de provincies hun eigen wegennet verder willen aanpassen aan het groeiende autoverkeer. In het Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan van de provincie Zuid-Holland is het 'opplussen' van het onderliggend wegennet (OWN+) één van de beleidsprioriteiten. Daarmee wil de provincie vooral het dichtslibbende autosnelwegennet ontlasten. Ook de vergroting van de verkeersveiligheid is een overheidsdoel. Als deze doelen worden gerealiseerd door het beperken van het aantal kruisingen, vermindert de oversteekbaarheid van de bestaande wegen. Maar ook de ombouw van gelijkvloerse naar ongelijkvloerse kruisingen kan toenemende barrièrewerking tot gevolg hebben. Tenslotte kunnen door de aanleg van nieuwe regionale stroom- of ontsluitingswegen nieuwe barrières ontstaan op gevoelige locaties aan de rand van steden (tangenten en rondwegen) of in het buitengebied. Rondwegen ontlasten weliswaar kernen van doorgaand verkeer, maar dat betekent wel een verplaatsing van de verkeersbarrière van de bebouwde kom naar de stadsrand.

Wegontwerp regionale stroomwegen

De ontwerpuitgangspunten voor de inrichting van regionale stroom- of ontsluitingswegen staan beschreven in het Handboek Wegontwerp Wegen buiten de bebouwde kom (CROW publicatie 164, 2002). De aanleg van stroomwegen volgens deze ontwerpprincipes is bedreigend voor de belangen van fietsers en voetgangers. Bij de stroomwegen worden alleen ongelijkvloerse kruispunten toegestaan, zowel vanwege de wens tot een hoge gemiddelde snelheid (trajectnelheid) van het autoverkeer als vanwege de uitgangspunten van Duurzaam Veilig.

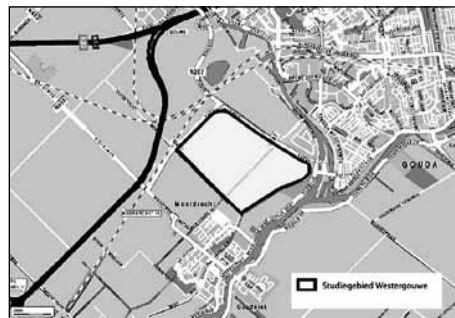
De Fietsersbond vreest dat het streven naar een hoge trajectnelheid en naar ongelijkvloerse kruisingen zal leiden tot het opheffen van de kruispunten bij lokale wegen. Dat leidt tot een maaswijdteverkleining van het lokale wegennet en tot concentratie van verkeer op een beperkt aantal wegen. Fietsers en wandelaars worden daarvan de dupe.

1.3.4 Verstedelijking

De agglomeratievorming bij de grote steden heeft er toe geleid dat autosnelwegen die eerst een stad-land barrière waren nu een barrière zijn tussen de verschillende delen van de agglomeratie. Dit is bijvoorbeeld het geval bij de A15 tussen Barendrecht/Midden-IJssellande en Rotterdam, de A13 tussen Delft en de Pijnackerse wijk Emerald en de A4 tussen Leidschenveen en Leidschendam. Het aantal kruisingen is te laag voor een stedelijk netwerk en ze worden niet eerder maar later dan de woningen gerealiseerd. Ondanks de hoge kosten voor het aanpakken van deze zeer hinderlijke barrières bieden de ongelijkvloerse kruisingen zeer matige perspectieven voor fietsers vanwege gebrek aan comfort en/of sociale veiligheid. Hoewel het voorzieningenniveau van de (deel)gemeenten bepalend is voor de noodzaak van veel verplaatsingen, zou er moeten worden gestreefd naar een volwaardige stedelijke verbinding van de (deel)gemeenten.

Vanwege de verdergaande grootschalige verstedelijking van de Randstad verdienen barrières in Zuid-Holland bijzondere aandacht. Tal van bestaande barrières zullen een goede samenhang in de Randstad belemmeren en in het bijzonder de positie van de fiets verzwakken.

Bij de planning van de wijk Westergouwe bij Gouda is dit probleem actueel. De Gouwe verhindert een goede fietsontsluiting van deze wijk. Misschien zijn beweegbare bruggen de enige acceptabele oplossing voor fietsers en voetgangers



2 Barrières in Zuid-Holland

Overzicht van de cases

In dit hoofdstuk wordt een aantal voorbeelden gepresenteerd die de barrièreproblematiek illustreren waar de lokale vrijwilligers van de Fietsersbond in Zuid-Holland mee worden geconfronteerd. Een compleet overzicht van alle ingekomen meldingen van barrières van Fietsersbondleden in Zuid-Holland vindt u in bijlage 1.

De eerste bijdrage, over de Beneluxcorridor, geeft een heel concreet beeld van de moeilijkheden om vanuit Schiedam/Vlaardingen naar IJsselmonde te fietsen. De barrière wordt gevormd door een 3 tot 5 kilometer brede zone bestaande uit de Nieuwe Maas en daaraan gekoppeld de spoorlijn Rotterdam-Hoek van Holland, haventerreinen, de havenspoorlijn/Betuwelijn en de A15. De voorzieningen die deze barrière voor fietsers zouden moeten oplossen voldoen niet: ze zijn vaak slecht en samenhang ontbreekt. Opvallend is de onbetrouwbaarheid van (elektro)technische installaties waar het fietsverkeer van afhankelijk is gemaakt en het hanteren van beperkte openingstijden. Pijnlijk is dat na de ingebruikname van de fietstunnel de directe veerpontverbinding vanuit Vlaardingen is opgeheven.

De bijdrage getiteld 'Barendrecht zonder kunstwerken onbereikbaar' is oorspronkelijk geschreven voor het landelijk project over barrièrevorming. Afdeling Barendrecht leverde een grote input voor deze analyse. Het resultaat is een illustratie van de barrières in agglomeraties, waar de overbrugging van probleemzones tussen relatief dichtbij gelegen stedelijke gebieden bijna onoplosbaar is. Het gaat in deze casus niet alleen om barrières voor Barendrecht en Vinex-locatie Carnisselande, want de situatie kan ook vanuit Rotterdams perspectief worden bekeken. De stedelijke ontwikkeling van de laatste 50 jaar (inclusief de aanleg van de A15) heeft de mogelijkheden voor fietsrecreatie vanuit Rotterdam-Zuid aanzienlijk ingeperkt. Toch zijn bij recente infrastructuurprojecten ook kansen voor verbeteringen benut.

De casus uit Midden-Delfland geeft een goed beeld van een buitengebied dat ondoorkruisbaar wordt, in dit geval veroorzaakt massaal autoverkeer een barrière. Er zijn verschillende oplossingsconcepten voor deze barrière.

De bijdrage uit Den Haag geeft concrete voorbeelden van vaker voorkomende barrières in de stad en aan de stadsrand: door oppervlaktewater, stationsemplacementen, spoorlijnen, ondoorgankelijke groenzones en natuurgebieden, slechte oversteekbaarheid van verkeersaders en tramsporen.

Twee Fietsersbondafdelingen probeerden naar aanleiding van de ontwikkeling van de nieuwe provinciale weg N470 barrièrevorming te voorkomen in het gebied tussen Delft, Zoetermeer en Rotterdam. Kenmerkend is de spreiding van het fietsbelang over een groot aantal actoren, met name vanuit de provincie en diverse gemeenten, en de ontwikkeling van diverse plannen tegelijkertijd voor hetzelfde gebied. Een regierol voor de provincie en integrale planvorming zouden betere waarborgen voor het fietsbelang moeten opleveren.

De daaropvolgende bijdrage gaat over een nieuwe grote barrière tussen Wateringse Veld, Rijswijk, Delft, Midden-Delfland en Westland, ten gevolge van de A4, N211 en een nieuwe afvalwaterzuiveringsinstallatie.

De laatste casus betreft de ontwikkeling van Ypenburg (sinds 1995), de ervaringen daarmee leiden tot duidelijke aanbevelingen voor de realisatie van fietsvoorzieningen in Nederland.

• **Beneluxbarrière 4500 meter breed, maar voor fietsers 7000 meter lang**

Wilco van Erven

Het probleem

Tussen Schiedam/Vlaardingen en Rhoon/Poortugaal ligt een barrière van 4500 meter breed. Deze bestaat uit de Nieuwe Waterweg, de Havenspoorlijn (onderdeel van de Betuwelijn), en de A15. Op enkele plaatsen zijn voor de fietsers voorzieningen getroffen om deze barrière te overbruggen, maar elke samenhang ontbreekt. De barrière kan alleen met het nodige improvisatietalent worden overbrugd.

Onder de Nieuwe Waterweg is een fietstunnel (Beneluxtunnel) aangelegd. De wegen ernaar toe zijn echter moeilijk te vinden, of gevaarlijk voor fietsers. De tunnel is alleen te bereiken via roltrappen en liften die te vaak buiten bedrijf zijn. Over de Havenspoorlijn is een rollend fietspad aangelegd, maar ook dit is vaak defect. En de toegang tot het pad is zo goed beveiligd tegen al te vrije fietsers dat deze voorziening veel hinder veroorzaakt. De A15 kan alleen worden overgestoken door 3500 meter om te rijden. De fietsverbindingen tussen Beneluxtunnel, Havenspoorlijn, en A15 zijn soms goed, en op andere plaatsen al in geen jaren onderhouden. Dit achterstallig onderhoud uit zich niet alleen in een slecht wegdek, maar ook in ronduit onveilige verkeerssituaties. Daarnaast vertoont de bewegwijzering grote gebreken.

Deze barrière moet worden geslecht. Tot voor enkele jaren was het eiland IJsselmonde nog een agrarisch eiland. Dat is echter verleden tijd sinds hier een Vinex-locatie uit de grond is gestampt en plaatsen als Hoogvliet, Poortugaal en Rhoon ook een grote autonome groei kennen. Dat heeft tot gevolg dat het fietsverkeer tussen Schiedam/Vlaardingen en Rhoon/Poortugaal niet uitsluitend meer een recreatief karakter heeft. De aanleg van een tweede tunnel voor het autoverkeer en een metroverbinding tussen Rhoon/Poortugaal/Hoogvliet en Schiedam mag deze ontwikkeling illustreren. De infrastructuur voor de fietsers loopt op deze ontwikkelingen achter.

Wijzigingen kunnen door een organisatie als de Fietsersbond slechts moeizaam worden bevochten. De voorzieningen op het traject vallen onder verantwoordelijkheid van een reeks van overheidsorganen: de gemeente Schiedam, Rijkswaterstaat, gemeente Rotterdam, het Havenbedrijf Rotterdam en de gemeente Albrandswaard.

De oplossing

Het is jammer dat de aanleg van het metrotraject voor de fietsers geen verbetering heeft gebracht. Het vervoer van fietsen in de metro is aan zoveel restricties gebonden dat dit niet als een reëel alternatief kan worden beschouwd. Dat maakt het des te meer noodzakelijk om de wegen en de bewegwijzering op onderdelen te verbeteren. Op een zodanige manier dat er kan worden gesproken over een doorgaande fietsroute van Schiedam/Vlaardingen naar Rhoon/Poortugaal/Hoogvliet.

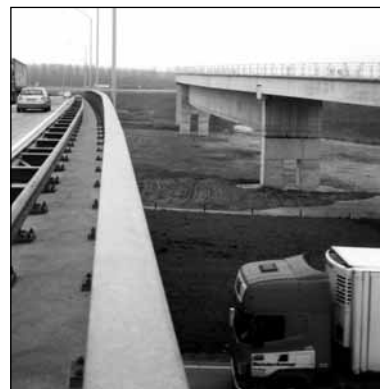
Om de vele knelpunten in het dorp Pernis te omzeilen, moet het fietspad tussen de zuidelijke uitgang van de Beneluxtunnel en het metrostation Pernis worden voltooid. Er is ooit een begin gemaakt met dit fietspad, maar men is halverwege gestopt.

Afbeelding 1: Het fietspad dat een fundamentele verbetering betekent voor het fietsverkeer tussen Schiedam/Vlaardingen en Rhoon/Poortugaal/Hoogvliet, maar dat nooit is doorgetrokken (foto: Wilco van Erven)



Het metrotraject bevindt zich achter het hek, rechts op de foto. Daarna moet, om te voorkomen dat fietsers nog langer 3500 meter moeten omrijden, een geheel nieuw fietspad worden aangelegd op de plaats waar de metro over de A15 gaat. Dat fietspad zou aan het metroviaduct 'gehangen' kunnen worden

Afbeelding 2: Het metroviaduct op de plaats waar de metro over de A15 gaat (foto: Wilco van Erven)



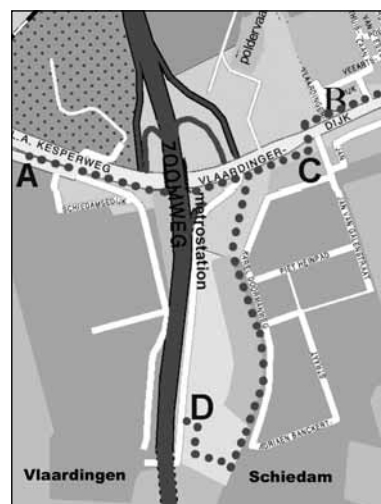
Beschrijving van de situatie

Aan de hand van de route die fietsers tussen Schiedam en Poortugaal moeten afleggen, zal ik de achtereenvolgende knelpunten duiden. Het onderstaande is niet bedoeld als een uitputtende opsomming. De lijst is bedoeld als een illustratie voor de stelling dat op enkele plaatsen voorzieningen zijn getroffen, zodat fietsers deze barrière kunnen overbruggen, maar dat elke samenhang ontbreekt. Er is op geen enkele manier sprake van een doorgaande route waarlangs fietsers de Beneluxbarrière kunnen slechten. De fietsroute loopt beslist niet zo duidelijk als de pijl op nevenstaande kaart suggereert. Dit in schril contrast met de voorzieningen die voor het autoverkeer zijn gecreëerd.



Afbeelding 3 Overzichtskaart van de fietsroute in vogelvlucht (kaart: Wilco van Erven)

We beginnen op de Vlaardingerdijk in Schiedam/Vlaardingen. Alle fietsers vanuit Schiedam/Vlaardingen met Rhoon/Poortugaal/Hoogvliet als bestemming passeren dit gebied. Ook de fietsers die vanuit het fietsnetwerk in Midden-Delfland naar het fietsnetwerk op IJsselmonde willen fietsen, passeren dit punt.



Afbeelding 4: De situatie in Schiedam, een kilometer voor de ingang van de fietstunnel (kaart: Wilco van Erven)

Na veel aandringen is de bewegwijzering naar de ingang van de fietstunnel, 18 maanden na de opening van de tunnel, in orde gebracht. Toch zijn er nog hiaten.

Afbeelding 5: De ingang van de Beneluxtunnel ligt achter die kantoorgebouwen. Maar om daar te komen, moet je wel over enige kennis van het lokale wegennet beschikken (foto: Wilco van Erven)



Het fietspad van C naar D leidt naar de ingang van de Beneluxtunnel voor fietsers. Het fietspad is geasfalteerd, en heeft een acceptabele breedte. Bij D bevindt zich de ingang naar de Beneluxtunnel voor fietsers. Fietsers krijgen toegang tot de tunnel via een stelsel van roltrappen en liften. In het eerste jaar is dit systeem vaker uit bedrijf geweest dan in bedrijf. Na veel aandringen heeft Rijkswaterstaat een aantal maatregelen genomen. Maar de servicegraad van de liften en roltrappen is nog niet wat het zou moeten zijn. Dit probleem prangt te meer omdat Rijkswaterstaat geen centraal meldpunt heeft van waaruit adequaat wordt gereageerd op storingen aan dit systeem.

We fietsen door de Beneluxtunnel onder de Nieuwe Waterweg. Sinds enige tijd is de tunnel de enige oeververbinding in dit gebied. De veerpont bij Vlaardingen is in 2003 uit de vaart genomen. Ten tijde van dit schrijven is de fietstunnel weer 7 maal 24 uur open. Na veel aandringen heeft Rijkswaterstaat het besluit om de tunnel 's nachts voor fietsers te sluiten weer teruggedraaid.



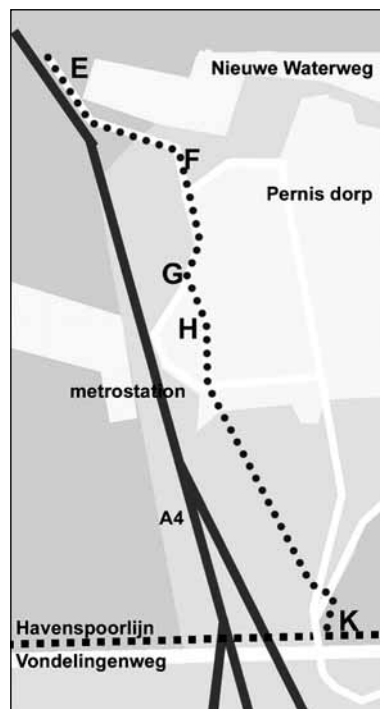
Afbeelding 6: Fietstunnel Benelux: twee roltrappen en een lift (foto: Wilco van Erven)

Bij de zuidelijke uitgang van de fietstunnel staat een wegwijzer. Als lokale wegwijzer zou deze wegwijzer goed voldoen. Maar deze wegwijzer is wel onderdeel van een doorgaande fietsroute die voor meer fietsers van belang is dan alleen de inwoners van Pernis. Zoals de fietsers naar Rhoon/Poortugaal/Hoogvliet.



Afbeelding 7: Wegwijzer bij de zuidelijke uitgang van de fietstunnel Benelux (foto: Wilco van Erven)

We vervolgen onze route over het fietspad naar Pernis-Dorp. We volgen de richting Pernis (route E - F) over een geasfalteerd fietspad dat vrij ligt van de hoofdrijbaan. Na 500 meter komen we bij F op deze kruising.



Afbeelding 8: Onze route door Pernis (kaart: Wilco van Erven)

Het kruispunt is overzichtelijk. Maar merk op dat fietsers die van rechts komen (uit Poortugaal), met de Beneluxtunnel als bestemming (= de positie van de fotograaf), moeten voorsorteren op de rijweg. Er is geen opstelstrook waarop zij het tegemoetkomende verkeer voorrang kunnen verlenen. Het vrijliggende fietspad heeft de veiligheid van de fietsers hier niet bevorderd. Voorts ontbreekt bewegwijzering. Fietsers die het fietspad blijven volgen, komen in het centrum van Pernis. Deze route is niet geschikt voor doorgaand fietsverkeer. Om in Rhoon/Poortugaal te geraken, moeten we rechtsaf.

Afbeelding 9: Gevaarlijk kruispunt (foto: Wilco van Erven)



Pernis kan een pittoresk dorp worden genoemd temidden van de vele raffinaderijen en haveninstallaties rondom. Een van de vele putten in de weg, is net als de boerderij op de foto, onlangs gerestaureerd.



Afbeelding 10: Boerderij in Pernis (foto: Wilco van Erven)

Bij G moeten we links aan houden. Dit is een gevaarlijke bocht. De bocht is ruim, maar onoverzichtelijk. Aan de binnenkant van de bocht staan altijd auto's geparkeerd. Rijdende auto's volgen meestal de buitenkant van de bocht in volle vaart. Ze komen dan gemakkelijk in aanrijding met tegemoetkomend verkeer. Fietsers nemen ook vaak de buitenkant van de bocht omdat de weg daar beter 'loopt'.



Afbeelding 11: Gevaarlijke bocht (foto: Wilco van Erven)

Bij H zijn meerdere snelheidsbegrenzers voor auto's aangelegd. Maar in de praktijk nemen auto's deze hindernissen met volle snelheid, en moeten de fietsers afremmen. Het gevaar voor de fietsers ontstaat aldus: een auto die de fotograaf tegemoet rijdt, stuurt naar links, zodat hij de hobbel kan passeren met de wielen links en rechts vrij van de hobbel. Maar op het moment dat de auto naar links stuurt, is er voor de fietser (= de fotograaf) geen ruimte meer over. De weg moet hier dringend met een fietsstrook worden verbreed. Vooral omdat er hier meerdere keren per uur een bus passeert (de bus is op de foto nog net zichtbaar).



Afbeelding 12: Voor fietsers gevaarlijke snelheidsbegrenzer (foto: Wilco van Erven)

Van H naar K rijden we over een mooi, breed en geasfalteerd fietspad. Bij K komen we bij het rollend fietspad over de havenspoorlijn. Voor dit systeem geldt hetzelfde als voor de liften en roltrappen in de Beneluxtunnel. Een mooi systeem, *als* het werkt. Onlangs heeft het Havenbedrijf Rotterdam een centraal meldpunt ingesteld waar storingen aan het systeem kunnen worden gemeld.



Afbeelding 13: Rollend fietspad (foto: Wilco van Erven)

Helaas zijn bovenaan het systeem hekken geplaatst die moeten verhinderen dat fietsers al fietsend omhoog gaan. Dat is begrijpelijk, maar het hek is zodanig uitgevoerd dat mensen het hek alleen kunnen passeren door hun fiets op te tillen en te draaien. De bochten zijn veel te scherp. Deze beveiliging is veel te zwaar uitgevoerd. Er komen hier uitsluitend fietsers langs, die net een stevige klim in de kuiten hebben. En de passerende bromfietzers moeten een scherpe bocht nemen.



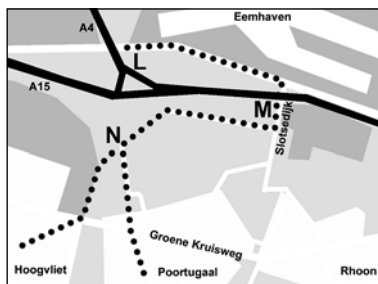
Afbeelding 14: Hek dat moet voorkomen dat fietsers hun weg vlot via het fietspad kunnen vervolgen (foto: Wilco van Erven)

Boven aan het rollend fietspad, hebben we sinds ons vertrek uit Schiedam 4 kilometer gefietst. Onze bestemming ligt binnen oogafstand. We staan nu in punt L. De pijl in afbeelding 16 is punt N op afbeelding 17. Van L naar N is hemelsbreed hooguit 500 meter, maar in werkelijkheid moeten we eerst nog 3500 meter omrijden. Tussen L en M ligt een mooi geasfalteerd fietspad dat voldoende breed is.



Afbeelding 15: Bij de pijl, daar moeten we zijn (foto: Wilco van Erven)

Afbeelding 16: Om de A15 over te kunnen steken, moeten we een flink stuk omrijden (kaart: Wilco van Erven)





Afbeelding 17: Zo begint onze omleiding (foto: Wilco van Erven)

Maar bij M is het fietspad aanmerkelijk smaller, en maken de bosschages de bocht onoverzichtelijk. Op de foto zijn de bosschages langs het fietspad onlangs gesnoeid, waardoor de volle breedte van het fietspad weer kan worden benut. De dagen voor deze fotosessie was het fietspad nog maar voor de helft berijdbaar. Let wel. Dit is een fietspad dat in twee richtingen moet worden bereden.



Afbeelding 18: Een eindje verder is het fietspad minder fraai, vooral als de bosschages niet gesnoeid worden (foto: Wilco van Erven)

De weg van M naar N loopt over polderwegen, waarover, in dit verband, geen opmerkingen hoeven te worden gemaakt. De woon-werkfietsers zijn (bijna) thuis. Recreatieve fietsers kunnen van hieruit het prachtige IJsselmonde gaan verkennen via een uitgebreid netwerk van (bewegwijzerde) fietsroutes.



Afbeelding 19: We staan op het punt waar we in afbeelding 16 naar toe keken. Links in de lucht hangt het metroviaduct. Op de achtergrond is de A15 te zien (foto: Wilco van Erven)

Schiedam, 21 februari 2004

• Barendrecht zonder kunstwerken onbereikbaar

Laurent Theunissen

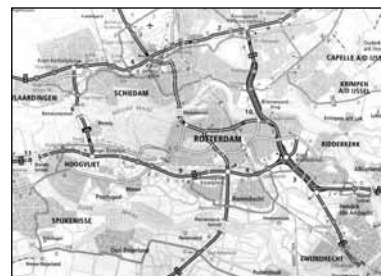
Inleiding

Barendrecht is aan alle kanten omgeven door potentiële barrières: zowel autosnelwegen en spoorlijnen als waterlopen. Vanuit Barendrecht zijn fietsers en voetgangers dan ook in zeer sterke mate aangewezen op bruggen of onderdoorgangen om de omgeving, waaronder ook Rotterdam, te kunnen bereiken. Het begrip 'kunstwerk' in de titel van dit onderzoek verwijst daarnaar. Barendrecht is exemplarisch voor de barrièreproblematiek in een dicht verstedelijkt gebied in het algemeen en voor de barrièrerijke regio Rotterdam in het bijzonder. Uit de historie van Barendrecht blijkt hoe stedelijke ontwikkelingen de ernst van barrières kunnen doen toenemen, maar ook leiden tot nieuwe oplossingen voor het verzachten van barrières.

De gegevens over Barendrecht werden verzameld door middel van enkele interviews, schriftelijk materiaal, kaartanalyse en een bezoek ter plekke.

Situering

Barendrecht is een gemeente met 34.000 inwoners op het eiland IJsselmonde in het zuiden van de regio Rotterdam. IJsselmonde wordt omsloten door de grote waterlopen Nieuwe Maas (noorden), Oude Maas (zuiden) en de Noord (oosten). Het Waaltje is een natuurlijke barrière binnen dit gebied. Het 'eiland' is in der loop der jaren op enkele relatief kleine delen na geheel verstedelijkt: van west naar zuid-oost vinden we min of meer in hoefijzervorm de kernen Hoogvliet, de Rotterdamse haven, Rotterdam-Zuid, Ridderkerk, Hendrik-Ido-Ambacht en Zwijndrecht. Samenhangend hiermee ligt er ook veel verkeersinfrastructuur: in de oost-west richting met name de Haven-/Betuwespoorlijn en de autosnelweg A15, in de noord-zuid richting de autosnelweg A29 en de gebundelde spoorlijnen Rotterdam-Dordrecht, een goederenlijn, de Betuwelijn en de HSL-Zuid. Barendrecht is dus omgeven door potentiële barrières. Oud-Barendrecht, een voormalig dorpje, ligt ten oosten van de A29. Sinds enige jaren is Barendrecht uitgebreid aan de westkant van de A29 met Carnisselande. Direct aansluitend ligt op het grondgebied van de gemeente Albrandswaard de uitbreiding Portland, die een ruimtelijk geheel vormt met Carnisselande.



Kaart van IJsselmonde in de regio Rotterdam

Fietsersbelangen

Het aandeel fietsverplaatsingen is het grootst op korte afstanden (minder dan 3,7 kilometer), boven de 7,5 kilometer is het aandeel van de fiets zeer klein. De bebouwde kom van Barendrecht heeft, na de groei van het bedrijventerrein rondom de veiling ten oosten van het spoor en de aanleg van Vinex-project Carnisselande in het westen, een langwerpige vorm van ongeveer 6,4 bij 2,2 kilometer. Dat is dus wat ongunstig voor het fietsgebruik binnen de gemeente, al blijven alle verplaatsingen binnen de bebouwde kom onder de 7,5 kilometer.

Uit de metingen van de Fietsbalans blijkt dat Barendrecht bijna de hoogste omrijdfactor heeft van alle 110 onderzochte steden. De metingen betreffen 12 interne verplaatsingen. Bij 5 van de 8 verplaatsingen met een zeer slechte omrijdfactor moet een infrastructuurbundel worden gekruist. Overigens is ook het kronkelige stratenpatroon in Barendrecht debet aan de hoge omrijdfactor in Barendrecht.

Regionaal gezien ligt ook Rotterdam-Zuid binnen de 7,5 kilometer van Barendrecht en daarmee nog binnen fietsafstand. Barendrecht is een forensengemeente waarvan veel inwoners in alle delen van Rotterdam werken en veel kinderen in Rotterdam naar school gaan. Dit vraagt om goede regionale verbindingen tussen de gemeente Barendrecht en Rotterdam. Vanuit Rotterdam gezien, betekent de verstedelijking van Barendrecht een aantasting van de recreatieve fietsmogelijkheden dicht bij huis. De aanleg van de Havenspoorlijn en de A15 hebben daar in het verleden echter ook al aan bijgedragen.

In de jaren negentig heeft de Stadsregio Rotterdam een regionaal fietsroutenetwerk vastgesteld en bewegwijzerd. Het routenetwerk is bewust op alle doelgroepen gericht en moet op regionaal niveau drager kunnen zijn voor zowel woon-werkverkeer, woon-schoolverkeer, sociaal verkeer en recreatie. De netwerkstructuur heeft als uitgangspunt een raster met een maaswijdte van 3 tot 5 km voor interregionale routes, 1 tot 1,5 km voor routes tussen (deel)gemeenten en 400 meter of minder voor lokale routes. Het hanteren van deze principes zou betekenen dat de maaswijdte voor de fietsverbindingen tussen Barendrecht en Rotterdam 1 tot 1,5 km bedraagt, wat te groot lijkt, gezien de sterke relatie tussen beide gemeenten. Gelukkig zal de maaswijdte, als de bestaande plannen zijn uitgevoerd, inderdaad kleiner zijn.

Door de gemeente Barendrecht gaan op dit moment 4 interregionale (doorgaande) en 4 intergemeentelijke (verdelende) routes. De interregionale routes zijn:

- Noord-zuid: Zoetermeer-Hoekse Waard (kruist de A15 met het viaduct in de Vrijenburgweg, gaat door Carnisselande en vervolgens door de Heinenoordtunnel onder de Oude Maas)
- Noord-zuid: Delft-Dordrecht (kruist de A15 bij het Provinciaal Rijkswielpad, doorkruist Barendrecht en gaat met de brug langs de spoorlijn over het Waaltje)
- Noord-zuid: Moerkapelle-Heerjansdam (kruist de A15 aan de oostelijke rand van het bedrijventerrein, bij afrit IJsselmonde en kruist het spoor aan de zuidzijde van de bebouwde kom)
- West-oost: Maasvlakte-Hendrik-Ido-Ambacht (kruist de A29 en de spoorlijn ten zuiden van de bebouwde kom).

Dit grove netwerk wordt bij Barendrecht onder meer aangevuld met de volgende intergemeentelijke routes:

- Noord-zuid: Metro Slinge/Rotterdam-Barendrecht centrum (via tunnel Heulweg en de bussluis onder de A29)
- West-oost: vanuit centrum Barendrecht richting Ridderkerk (via de nog aan te leggen tunnel bij het station)
- West-oost: vanuit Heerjansdam richting Ridderkerk, ten zuiden van de bebouwde kom.

Een bijzondere vermelding verdient het Provinciale Rijkswielpad dat ooit over de afgebroken trambaan is gelegd. Op dit moment loopt het pad vanaf de Havenspoorlijn bij

Rotterdam kaarsrecht tot aan de oude aanlandingsplaats van de voormalige Barendrechtse brug, een afstand van ruim 3,5 kilometer. Het is een aantrekkelijke, snelle verbinding met structuurbepalende eigenschappen. Desondanks is de gestrektheid van het tracé helaas onderbroken bij de aanleg van woonwijk Molenvliet.



Het provinciale rijwielpad Barendrecht-Rotterdam (foto: Laurent Theunisen)

Oorspronkelijk was de polder IJsselmonde een aantrekkelijk fietsgebied met smalle weggetjes over de dijken. Daarvan is nu nog maar een klein gedeelte over, tussen Rhoon en Carnisselande. Langs de Oude Maas loopt een aantrekkelijk solitair fietspad van ongeveer 18 kilometer lang, dat onderdeel is van de bewegwijzerde LF12 (Maassluis-Nijmegen).

Er zijn drie bewegwijzerde rondritten: de IJsselmonderoute tussen Poortugaal en Barendrecht, de Waal-Develroute in het gebied Ridderkerk-Heerjansdam en de Rotterdamse Griendenroute tussen Rotterdam en Barendrecht.

Binnen een straal van 15 kilometer om Barendrecht is met name de Hoekse Waard een belangrijke recreatieve bestemming. Dit gebied ten zuiden van de Oude Maas is fietsend bereikbaar via de Heinenoordtunnel, een pontje bij Puttershoek en met een recreatief pontje bij Oud-Beijerland. Binnen de 15 kilometer ligt ook een deel van de Alblasserwaard. Het bereiken van de Alblasserwaard is op directe en snelle wijze mogelijk via de dijkweggetjes langs het Waaltje en de brug over de Noord. Omdat de meeste fietsers geen langere dagtochten maken dan een dikke 30 kilometer is de Alblasserwaard alleen een aantrekkelijke bestemming voor de wat fanatiekere fietsers.

Historische ontwikkeling

Al in de napoleontische tijd loopt een belangrijke route tussen Rotterdam en Dordrecht over het grondgebied van de gemeente Barendrecht. In de dertiger jaren van de vorige eeuw bestaat Barendrecht uit een kleine kern met lintbebouwing langs de dijken. Het dorp heeft ruim 5000 inwoners. De omgeving heeft een agrarische functie. Vlak langs de kern loopt de kaarsrechte Barendrechtse weg die aansluiting geeft op de Barendrechtse brug, richting Hoekse Waard. Op iets grotere afstand lopen de tramlijnen tussen Rotterdam en de Hoekse Waard en naar Zwijndrecht. Ten oosten van de kern ligt de spoorlijn Rotterdam-Dordrecht.

Het aantal inwoners en de bebouwing groeien in de dertiger jaren al gestaag. Tegen 1960 gaat het inwonersaantal sterk groeien en ontwikkelt Barendrecht zich tot een forensenplaats gericht op Rotterdam. De laatste tien jaar is het inwonersaantal explosief toegenomen met 13.000, en daarmee ook de bebouwing. Terwijl IJsselmonde in de jaren zestig nog werd gezien als een belangrijk recreatiegebied voor de inwoners van Rotterdam, is samen met de agrarische functie inmiddels veel open ruimte verdwenen.

De A29

Het verkeer dat vanaf Rotterdam naar het zuiden wil, rijdt aanvankelijk over de Barendrechtse weg door het dorp. De overlast van het toenemende verkeer leidt ertoe dat de gemeente plannen voor een autosnelweg aan de westkant toejuicht. In deze weg wordt een groot viaduct aangelegd voor een rijksweg langs de Oude Maas, die later als A15 noordelijk van Barendrecht wordt aangelegd. Ook worden enkele viaducten aangelegd waar lokaal verkeer naar Polder Buitenland onder door kan. De positie van de A29 verandert in de jaren negentig als de Vinex-locatie Carnisselande wordt bebouwd: dan is het geen stad-landbarrière meer, maar een binnenstedelijke barrière. De grotere behoefte aan een extra kruising wordt gefinancierd door het Ministerie van V&W in het kader van de stimulering van het openbaar vervoer. Er komt een nieuwe verbinding voor bus- en langzaam verkeer op een centrale plaats, waardoor de maaswijdte tussen de diverse kruisende verbindingen wordt verkleind tot een aanvaardbare 500 meter. Desondanks slijt de A29 Barendrecht doormidden. De afstand tussen de woonwijken van Oud-Barendrecht en Carnisselande bedraagt ruim 700 meter. Deze brede zone is ingevuld met groen en een bedrijventerrein. De sociale veiligheid bij de fietsroutes laat daardoor te wensen over. Wel is de situatie iets gunstiger bij de Voordijk dankzij een restant van de oude bebouwing.

Over de Oude Maas

In 1888 wordt de Barendrechtse brug geopend, een draaibrug die later wordt omgebouwd tot een hefbrug. De smalle brug wordt door al het verkeer gebruikt, inclusief een stoomtram (tot 1956). In de jaren vijftig kan deze brug het toenemende autoverkeer niet meer verwerken. Daarom wordt de Heinenoordtunnel aangelegd en in 1969 in gebruik genomen. Deze verbinding ligt 1 kilometer verder naar het westen dan de brug. Oorspronkelijk heeft deze twee maal drie rijstroken waarvan aan beide zijden één strook voor fietsers en landbouwverkeer (van de Hoekse Waard naar de veiling in Barendrecht) is afgeschermd. Vanwege de groei van het autoverkeer wordt één van de stroken voor langzaam verkeer ook voor auto's bestemd en moet op de resterende strook het langzame verkeer worden afgewikkeld. Op de steile helling vinden regelmatig ongelukken plaats. Om het capaciteitsprobleem aan te pakken wordt de tunnel uitgebreid door middel van een nieuwe boormethode. Er worden naast de bestaande tunnel twee nieuwe tunnels aangelegd, waarvan één voor fietsers en één voor landbouwverkeer. Vanwege de boormethode liggen ze lager dan de afgezonken bestaande tunnel. De tunnel voor het landbouwverkeer heeft een steile helling (7%). De fietstunnel heeft geen helling omdat er te weinig grond was aangekocht voor een goede tunnel. Haast om andere projecten aan te vangen doet Rijkswaterstaat ervan afzien om de procedures voor grondverwerving te starten. De oplossing wordt dan gezocht in roltrappen en liften. Fietsers ervaren deze oplossing negatief: er moet worden afgestapt in een verlaten gebied. Soms veroorzaken groepen jongeren door misdragingen sociale onveiligheid. Ook de kou binnen maakt de tunnel onaantrekkelijk.

Voor recreatief gebruik is er wel een alternatieve mogelijkheid om de Oude Maas over te steken via de LF2 en het fietspontje bij Puttershoek of via het fietspontje bij Oud-Beijerland. Deze varen echter (zeer) beperkt.

De A15 en Betuwelijn in het noorden

De haven van Rotterdam wordt ontsloten met een west-oostgerichte goederenlijn, die al tientallen jaren een barrière vormt tussen Rotterdam en Barendrecht. Ten zuiden

van deze Havenspoorlijn wordt begin jaren zeventig de A15 aangelegd. Tussen deze verbindingen ligt een zone van ongeveer 500 meter breed. In 1993 gaat de Tweede Kamer akkoord met de aanleg van de Betuwelijn. Deze 160 kilometer lange spoorlijn wordt grotendeels gebundeld met de A15 en maakt de Havenspoorlijn overbodig. De aanleg van de Betuwelijn is nu in volle gang. De A15 zal deels worden verbreed en het knooppunt Vaanplein wordt aangepast.

Ten oosten van de spoorlijnen zijn twee fietsverbindingen onder de A15 door, maar die zijn voor bewoners van Oud-Barendrecht ongunstig gelegen of relatief moeilijk bereikbaar. Vanuit Oud-Barendrecht waren tot voor kort drie fietsverbindingen naar het noorden. Eén daarvan liep parallel aan het spoor naar Rotterdam en is helaas opgeheven. De Barendrechtse weg is vanuit Oud-Barendrecht de enige kruisende verbinding voor alle verkeer en is daarom vrij druk. De huizen langs deze verbinding zijn in de loop der jaren allemaal verdwenen, waardoor het een sociaal onveilige route is geworden. Voor fietsers is het verder naar het westen gelegen Provinciaal Rijkswegpad een aantrekkelijk en verkeersveilig alternatief voor het kruisen van A15 en Havenspoorlijn. Het is een kruisingsvrije, autovrije en zeer directe route. Positief is ook dat na ontmanteling van de Havenspoorlijn de kans wordt aangegrepen om het Provinciale Rijkswegpad verder door te trekken in Rotterdam. Echter ook bij deze route laat de sociale veiligheid te wensen over. De tunnel onder de A15 is lang en donker en de totaal te overbruggen afstand van de bebouwing in Barendrecht tot de bebouwing in Rotterdam is ruim 750 meter. In de tunnel zijn mensen beroofd van hun mobiele telefoon, fiets of brommer.

Vooraf deze tunnel onder de A15 maakt van het Provinciaal Rijkswegpad een sociaal onveilige verbinding (foto: Laurent Theunissen)



Carnisselande heeft twee fietsverbindingen richting Rotterdam, waarvan er één (Heulweg) autoluw is en door een tunnel gaat. Na de realisatie van TramPlus zullen fietsers het tramviaduct mee kunnen gebruiken. Ook is nog een viaduct in het westen van de Vinex-locatie voorzien. De aanleg van beide kruisingen zal echter nog enige jaren op zich laten wachten. Bovendien is nog geen oplossing in zicht voor de opvulling van het hiaat tussen de huidige kruisingen Heulweg en Vrijenburgweg, dat met 1100 meter te groot is om een stedelijke samenhang mogelijk te maken.

Tenslotte zorgt ook knooppunt Vaanplein voor een groot hiaat (ruim 2 kilometer) tussen de noord-zuid verbindingen. Na realisatie van TramPlus wordt dat slechts teruggebracht tot ongeveer 1750 meter. De kruisingen liggen dan nog steeds verder uit elkaar dan de streefmaaswijdte voor intergemeentelijke routes in de Stadsregio Rotterdam.

Kortom, voor utilitair fietsverkeer is er een probleemzone tussen Barendrecht en Rotterdam met als hoofdoorzaak de barrièrewerking tengevolge van de A15 en het spoor.

De spoorlijn door het oostelijk deel van Barendrecht

De spoorlijn Rotterdam-Dordrecht is al aangelegd in 1879. De functie ervan is de laatste jaren aanzienlijk uitgebreid. De bestaande vier sporen worden daarom op dit

moment vermeerderd met twee extra sporen voor het nationale reizigersnet, twee sporen voor de HSL en een derde goederenspoor. Bij het station wordt deze negen-sporige bundel over 1600 meter overkapt om de geluidsoverlast terug te brengen. De bouw is in volle gang.

Tussen de A15 en waterloop het Waaltje kan het spoor nu met twee tunnels, een viaduct en een loopbrug worden gekruist. De loopbrug ligt bij het station en is een tijdelijke, moeilijk toegankelijke voorziening. Pas over enkele jaren zal een nieuwe fiets/voetgangerstunnel worden geopend. Het aantal kruisingen is dan zeker voldoende. Wel zijn de kruisingen erg aan de zuidkant geconcentreerd en is de afstand tussen de meest noordelijke kruising en de eerstvolgende met ruim 1200 meter te groot voor in de bebouwde kom. Vóór de uitvoering van het project was hier echter ook geen kruising en de huidige gebiedsinrichting is daarop afgestemd.

Een ander aspect van de spoorwerkzaamheden is de kans om parallelle fietsvoorzieningen te realiseren. Met name de mogelijkheden voor medegebruik van kunstwerken kunnen de barrièrewerking voor fietsverkeer helpen verminderen. Bij Barendrecht zijn zowel kansen voor een zowel goede route naar het noorden (aan de oostzijde van het spoor) als naar het zuiden. Deze kansen zijn tot op heden maar beperkt benut.

Rondweg om Oud-Barendrecht

Enkele jaren geleden is een complete rondweg om Oud-Barendrecht opgeleverd. Dit is een gemeentelijke enkelbaansweg met enkele ongelijkvloerse kruisingen en een zeer groot aantal rotondes met fietsers in de voorrang. In de spits is er veel sluipverkeer vanwege files op de A15 en A29. Door de intensiteit van het autoverkeer en/of hoge snelheden wordt deze rondweg, net als veel andere gebiedsontsluitingswegen, als een barrière ervaren. Ondanks de relatief fietsvriendelijke voorzieningen.



Fietstunnel onder de rondweg in Barendrecht (foto: Laurent Theunissen)

Vinex-project Carnisselande/Portland

De ontwikkeling van de Vinex-locatie heeft het barrière-effect van de A29, de A15 en Haven/Betuwelijn ernstiger gemaakt. Er zijn immers sterke vervoersrelaties ontstaan over deze infrastructuur heen naar Oud-Barendrecht en Rotterdam. Deze vervoersrelaties zijn onderkend en dat leidt tot investeringen in nieuwe ongelijkvloerse kruisingen met bovengenoemde infrastructuur.

De situering van brede groenzones en bedrijventerreinen langs de autosnelwegen duidt op leefbaarheidsproblemen in die zones. Naar verluidt voldoet de luchtkwaliteit niet overal aan de Europese normen. Deze zones vergroten de scheidende werking van de autosnelwegen.

Met de bouw van de Vinex-locatie zelf is een landelijk fietsgebied dicht bij Rotterdam verloren gegaan. Door de polder liep een solitair fietspad en enkele rustige, doodlopende wegen. Wel zal het IJsselmondse randpark ten noorden ervan, tussen de Havenspoorlijn en de A15, worden verbeterd, onder meer met een fietspad over de op te heffen Havenspoorlijn. De wijk zelf wordt wel op aantrekkelijke en heldere wijze ontsloten voor fietsers. Het provinciale idee voor een fietspad langs de westelijke oever van waterloop Koedood, de natuurlijke begrenzing van de bebouwde kom aan de westzijde, is nog niet uitgevoerd.

Actoren en belangengroeperingen

Europese Unie

De spoorprojecten hebben een functie bij de ontwikkeling van Trans-Europese Netwerken voor personen en goederenvervoer. De EU draagt financieel bij aan de realisatie ervan.

Het rijk

Het rijk is een zeer belangrijke actor in de gemeente Barendrecht. Het rijk is initiatiefnemer bij de planvorming voor de Betuweroute (tracébesluit in 1996), de HSL-Zuid (tracébesluit in 1998), de goederenroute naar België (Robel), de A15 (nu in planstudiefase) en de A29. De spoorprojecten zijn van (inter)nationale betekenis, waarvoor procedures in het kader van de PKB zijn gevoerd. Om de Betuwelijn te kunnen realiseren, heeft het rijk convenanten afgesloten met 28 gemeenten, provincies en enkele andere partijen. Het rijk betaalt daarnaast mee aan de gemeentelijke rondweg en de TramPluslijn tussen Carnisselande en Rotterdam Centrum. Tenslotte is het rijk een belangrijke stuwende kracht bij de ontwikkeling van Vinex-locaties.

De stadsregio Rotterdam

Dit samenwerkingsverband van 18 gemeenten heeft een wettelijke status (Kaderwetgebied). Taakvelden zijn onder meer ruimtelijke ordening en verkeer en vervoer voor het betreffende gebied. Voor bovenregionale zaken is de provincie verantwoordelijk. De stadsregio is verantwoordelijk voor een integraal verkeer- en vervoerbeleid (vastgelegd in het RVVP) en ontvangt daarvoor rechtstreeks geld van het Rijk. Barrières zijn (nog) geen belangrijk thema bij dit beleid.

De gemeente

De aanleg van de autowegen werd op zichzelf toegejuicht, vanwege de overlast van doorgaand verkeer in de gemeente. De gemeente heeft schijnbaar veel aandacht geschonken aan de fietsbelangen bij zowel autowegen als spoorlijnen. De gemeente heeft niet aan de nieuwe voorzieningen mee hoeven betalen. Er is tevredenheid over de resultaten.

Spoororganisaties

Er zijn diverse projectorganisaties actief in de gemeente. Oorspronkelijk is er geen integrale aanpak van de projecten. Die komt er op aandringen van de gemeente

alsnog, met name voor de stationsomgeving. Opvallend is dat voor de Betuwelijn een infokantoor (Transpoint) is ingericht, dat enigszins los staat van de andere projecten. Volgens het gemeentebestuur is de betrokkenheid van de spoororganisaties bijzonder positief ten aanzien van de belangen van fietsers. Alle lokale voorzieningen zijn uit de projectbudgetten van de spoororganisaties betaald. Wel biedt het tijdelijke spoorviaduct veel minder kwaliteit dan de overweg die tot voor kort bij het station lag. De vraag is of dat voldoende is om te voldoen aan het convenant met de gemeente, waarin wordt gesteld dat ook gedurende de bouw alle bestaande verbindingen gehandhaafd moeten blijven.

De Fietsersbond

De afdeling is lokaal en regionaal zeer actief. Er is veel kennis aanwezig over het ontstaan en de omgang met barrières. Wel is er behoefte aan goede voorbeelden van een sociaal veilige inrichting van zones rondom infrastructuur. De afdeling verdiept zich in de grote projecten maar er is weinig aanleiding om die op zichzelf te beïnvloeden. Wel worden de fietsersbelangen onder de aandacht gebracht. Op het moment van onderzoek zijn dat met name hindernissen ten gevolge van de werkzaamheden en de uitbouw van een volwaardige fietsroute aan de oostkant van het spoor. De afdeling gebruikt daarbij persoonlijke contacten met de gemeente en de projectorganisaties.

Conclusies en aanbevelingen

- In Barendrecht zijn barrières ontstaan door aanleg of aanpassing van infrastructuur of bebouwing en zijn de gevolgen van de bestaande barrières vergroot door aangrenzende gebiedsontwikkeling. Anderzijds is de barrièrewerking verkleind door met gebiedsontwikkeling samenhangende aanleg van voorzieningen als tunnels en bruggen.
- De betrokken actoren (het rijk, de spoororganisaties en de gemeente) hebben zich bij de recente projecten ingezet om de barrièrewerking te verkleinen of tenminste niet verder te vergroten, binnen het gegeven kader van de infrastructuurontwikkeling. Kansen worden doorgaans benut en de belangrijkste fietsverbindingen zijn of worden aangelegd. Wel is de kwaliteit van de oplossingen niet altijd optimaal, worden ze soms te laat uitgevoerd en ondervinden fietsers hinder tijdens de bouwfase.
- Ondanks forse inspanningen blijven met name autosnelwegen bij de bebouwde kom barrières. Leefbaarheidsproblemen leiden ertoe dat brede zones aan weerszijden van autosnelwegen niet op sociaal veilige wijze kunnen worden ingevuld. Het ruimtebeslag van de weg is groter dan de feitelijke breedte, wat na planologische inpassing leidt tot grote afstanden tussen de verschillende deelgebieden.
- Positief is dat Barendrecht voor de interne verplaatsingen een eigen fietsnetwerk met een kleine maaswijdte en aantrekkelijke routes heeft.
- Om een volledige stedelijke samenhang met Rotterdam te bewerkstelligen zou de maaswijdte van de noord-zuidverbindingen verder moeten worden verkleind.
- Met name in de zone tussen Barendrecht en Rotterdam ligt nog een belangrijke opgave om het gebied (en de tunnels) zodanig in te richten dat ook de sociale veiligheid optimaal is.

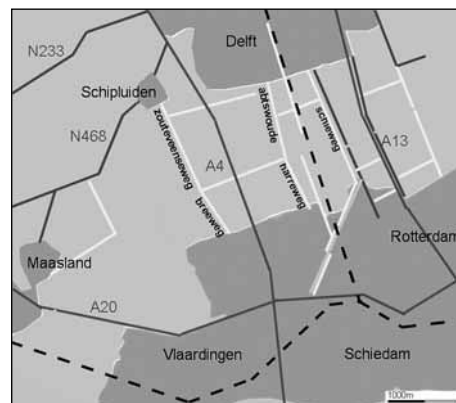
Utrecht, maart 2003, bijgewerkt juni 2004

• Fietzers weggedrukt van polderweggetjes

Wilco van Erven en Eddie Kips

Tussen de bebouwing van Haaglanden en Rijnmond ligt het 'kleine Groene Hart', het polderlandschap van Midden-Delfland. Het gebied wordt aan de noordkant begrensd door de woonkernen Delft en Schipluiden (beide stadsgewest Haaglanden) en aan de zuidkant door de bebouwing van Schiedam en Vlaardingen (beide stadsregio Rotterdam).

In dit gebied lopen een aantal oude polderweggetjes, die altijd perfecte verbindingen waren tussen de woonkernen, zowel voor utilitair als voor recreatief fietsen. Maar dat fietsen is door de steeds toenemende automobilititeit sinds de jaren zeventig een steeds groter probleem geworden. Fietzers worden door de vaak haastige automobilist letterlijk en figuurlijk van deze weggetjes gedrukt. Deze fietsers worden verdrongen van hun verbinding en er is dus sprake van een nieuwe barrière. Nog ernstiger is het voor de bewoners van het gebied; zij hebben soms geen alternatieven. Kinderen van bewoners kunnen al sinds lang niet meer op de fiets naar school. Het is ook niet vreemd dat de bewoners vaak het felst ageren tegen dit probleem.



Midden-Delfland, het 'kleine groene hart' (kaart: Wilco van Erven)

Een lange voorgeschiedenis

Al speelt dit probleem al langer, in ons archief dateert het eerste verzet tegen het sluipverkeer uit 1992. Op 20 juli 1992 sturen bewoners van de Schieweg, de Kandelaarweg en de Kerkweg een brief aan de gemeenteraden van Schiedam, Delft en Overschie met het verzoek om de verkeersoverlast te beperken door het nemen van maatregelen. Hierbij kiest het merendeel van de bewoners (respons 90%) voor totale afsluiting. De gemeente Schiedam voert het jaar daarop (13 mei 1993) verkeersstellingen uit voor het gehele gebied. Daarna wordt het weer lang stil, totdat op 29 januari 1999 een dodelijk ongeluk van een fietsende bewoonster van de Schieweg de emoties weer doet oplaaien. Er volgt een demonstratie in Kerkbuurt op 17 april 1999, waar een honderdtal mensen (voornamelijk bewoners) bijeen komt ter ondersteuning van de oproep aan de betrokken gemeentebesturen om het sluipverkeer aan te pakken. Politieke besluitvorming is complex, omdat de omliggende gemeenten in onderling overleg tot de oplossing moeten komen. De politiek belooft weer zijn best te gaan doen en kiest voor een systeem van toeritdosering.



Protestbijeenkomst in Kerkbuurt in Midden-Delfland; na het dodelijk ongeval van 29-1-1999 zijn politici uit de omgeving uitgenodigd (foto: Eddie Kips)

Toeritdosering?

Voorjaar 2000 wordt door de omringende gemeenten het concept van de toeritdosering gepresenteerd aan de bevolking. In oktober 2000 zijn hierover discussieavonden in samenwerking met de AGV (AdviesGroepVerkeer). Tijdens deze avonden wordt er door leden van de Fietsersbond op gewezen dat het doseersysteem geen garanties biedt voor veilig fietsen.

De afdeling Delft van de Fietsersbond stelt in een reactie (12 augustus 2002) op een toekomstschets van het recreatieschap Midden-Delfland dat het centrale probleem het sluipverkeer is en pleit er voor dat het gebied slechts toegankelijk zou moeten zijn voor motorrijtuigen met een bestemmingsfunctie (elektronisch pasje), met een bescheiden maximumsnelheid van 30 kilometer per uur.

Van de kant van de gemeenten blijft het al weer heel lang stil en daarom pleit de verkeersveiligheidsorganisatie 3VO op 10 juni 2003 in een brief aan de gemeentebesturen voor een spoedige en veilige oplossing voor het probleem van het sluipverkeer op de polderweggetjes, met name gericht op de kwetsbare verkeersdeelnemers.

Het is opmerkelijk dat het bereikte compromis over een maatregel tegen het sluipverkeer op werkdagen veel langer op zich heeft laten wachten dan maatregelen tegen autoverkeer op zon- en feestdagen. Een aantal wegen immers (bijvoorbeeld Abtswoude) is al ver vóór 1992 op zon- en feestdagen afgesloten voor doorgaand autoverkeer (middels een verbodsbord).

Fietspaden en polderwegen

Inmiddels zijn in het gebied wel een aantal fietspaden aangelegd. Het merendeel is van toeristisch karakter en ontsluit het middengebied, gebruikmakend van de twee tunnels onder de spoorlijn. Ze bieden onmiskenbaar een aantrekkelijke recreatieve

aanvulling. Het zijn echter geen alternatieven voor de polderwegen, met uitzondering van het fietspad langs Abtswoude/Harreweg. Dit fietspad maakt duidelijk, dat, gefinancierd door fietsgelden, de fietsers zijn weggedrukt van een ooit aantrekkelijk fietsverbinding. Voor de andere polderwegen zijn de nieuwe toeristische fietspaden geen alternatief. Het duidelijkst blijkt dat als je de belangrijke fietsbrug over de Schie bij Zwethheul van de westkant wilt benaderen. Dat kan alleen via de nog steeds gevaarlijke Schieweg vanaf Delft of vanaf Kandelaar. Verder spelen de moderne navigatiesystemen die in veel auto's zijn ingebouwd een rol. Zo zijn er systemen (waaronder ENGIN van de ANWB) die de automobilisten naar polderwegen leiden als het verkeer op een autosnelweg in de file staat.



Verkeersopstopping op de Schieweg (foto: Eddie Kips)

Oplissing in zicht?

Inmiddels zijn de gemeenten het eens geworden over de realisatie en de financiering van de toeritdosering. Alles overwegend is de Fietsersbond hier tevreden over. Zij vindt weliswaar de gekozen maatregel niet de beste oplossing, maar wacht op een evaluatie van de praktijkresultaten na realisatie van de toeritdosering. Daarna kan worden beoordeeld of de gekozen oplossing navolging verdient in vergelijkbare situaties.

Voor de toekomst wijzen prognoses van het adviesbureau DHV erop dat - ook bij een eventuele aanleg van de A4 - de filekansen en dus de druk van het sluipverkeer niet zullen afnemen. Een autoluwe oplossing voor het gebied Midden-Delfland blijft nodig, waarbij de Fietsersbond nog steeds blijft kiezen voor afsluiting voor niet-bestemmingsverkeer en een bescheiden maximumsnelheid.

Schiedam/Delft, 18 maart 2004

• Barrières in Den Haag

Ir. Henk Ens

Iedereen die zich verplaatst ontmoet op zijn weg barrières die hem verhinderen de voor hem kortste weg te volgen. Voor fietsers zijn de belangrijkste soorten barrières: waterwegen (rivieren, kanalen en grachten); spoorlijnen; autowegen; trams en bussen op vrijliggende kruisingsvrije banen; parken, bossen en landgoederen. Hieronder zullen voorbeelden van deze types barrières in Den Haag de revue passeren.

Waterwegen

Nederland heeft altijd grote aantallen waterwegen gekend die voor fietsers ernstige barrières vormden. Om ze te passeren worden ponten of bruggen gebruikt, die meestal door fietsers en voetgangers gezamenlijk benut worden; de grotere ook door het autoverkeer. In de loop van de vorige eeuw zijn vele kleinere bruggen en veren verdwenen. Waar nieuwe bruggen gebouwd werden zijn die vaak onderdeel van autowegen en niet bruikbaar voor fietsers. Waar vóór de Tweede Wereldoorlog langs alle rijkswegen fietspaden gelegd werden zijn vele daarvan later verdwenen door reconstructie van de op- en afritten. Vaak werden fietsers daarbij omgeleid via secundaire wegen.



De Vliet is een barrière voor fietsers in de Haagse regio (foto: Bob Molenaar)

In Den Haag vormt de Vliet³ een duidelijke barrière die voor fietsers niet over te steken is tussen de Hoornbrug en het voetgangers/fietserspontje bij Pasgeld. Hoewel aan weerszijden niet veel bestemmingen liggen zou het logisch geweest zijn om bij de recente bouw van de brug voor de A4 over de Vliet een fietspad aan die brug te bevestigen. Meer naar het noorden liggen op onderlinge afstanden van ongeveer een kilometer een viertal bruggen. Een kilometer voorbij de laatste – die bij de Wijkerlaan – kruist de nieuwe A44 bij Leidschendam de Vliet via een tunnel. Als onderdeel van het fietspad langs die A44 zou een brug gebouwd worden, maar daar is nog altijd niet aan begonnen, hoewel de autoweg al bijna een half jaar in gebruik is.

3. Noot van de redactie: Uit een onderzoek naar de herkomst van (330) bezoekers van het winkelcentrum In den Boogaard in Rijswijk bleek dat de bewoners van Rijswijk-oost niet op de fiets naar het winkelcentrum kwamen. Hoogstwaarschijnlijk was dat een gevolg van de Vliet. Andere bezoekers kwamen immers van een grotere afstand wel naar het winkelcentrum. Zij dienden de Vliet echter niet te kruisen. (Uit de Fietsbel, Fietsersbond afdeling Den Haag, oktober 1994)

De fietsbrug over de Vliet bij Leidschendam die op voltooiing wacht (foto: Sandra Kamphuis)



Spoorlijnen

Vanaf het midden van de negentiende eeuw werden in Nederland spoorlijnen aangelegd, maar pas een eeuw later werden dat voor fietsers steeds ernstiger barrières. Den Haag bouwde in de jaren zeventig van de twintigste eeuw het Staatsspoorstation om tot Centraal Station. Daarbij werden de bestaande overwegen afgesloten en door twee viaducten vervangen.

Het *Bernhardviaduct* is voor fietsers zeer onaantrekkelijk. Het ligt ruim negen meter boven straatniveau en de fietsers zijn er door de omringende hoge gebouwen vaak blootgesteld aan heftige windstoten uit onverwachte richtingen. Na een forse klim moeten ze in beide richtingen bij het weer afdalen meestal flink remmen. Bovenop is dan nog een verkeerslicht bij de inrit van het busstation.

Het *Schenkviaduct* is niet toegankelijk voor fietsers. Die moeten door een tunnel: met hun fiets in de gleuf de trap af en aan de andere kant weer op. Oorspronkelijk waren er roltrappen, maar die waren zo vaak stuk dat ze later weggehaald werden. Voor moeders die hun kinderen op de fiets naar school brengen of boodschappen willen doen en ook voor vele ouderen vormt deze tunnel een onoverkomelijke barrière. Haar belofte om de overweg te vervangen door een hoogwaardige fietsverbinding is de gemeente nooit nagekomen. Het zou mogelijk zijn de trappen te vervangen door hellingbanen zodat een fietsbare fietstunnel zou ontstaan, maar de gemeente vindt dat te duur.

Het *Centraal Station* zelf vormt een ernstige barrière voor fietsers tussen de binnenstad en de wijk Bezuidenhout. Aan de stadszijde eindigt de hoofd fietsroute over de Turfmarkt abrupt bij de Rijnstraat, aan de andere kant lopen Anna van Burenstraat en Theresiastraat/Prins Willem Alexanderhof op het station dood.

De tunnel onder het spoor bij het Schenkviaduct: een fietsonvriendelijke enge plek (foto: Sandra Kamphuis)



Bij bespreking van de eerste plannen tot uitbouwen van het Centraal Station werd in het geregeld overleg tussen Fietsersbond en gemeente uitdrukkelijk en herhaaldelijk afgesproken dat daarbij een fietstunnel aangelegd zou worden die deze ernstige barrière zou doorbreken en tevens toegang zou geven tot een royale ondergrondse fietsenstalling. Thans is de fietsenstalling alleen te bereiken via een steile, niet fietsbare

helling. De ingang aan de Anna van Burenstraat is al sinds vele jaren afgesloten. In de thans uitgewerkte plannen voor het Centraal Station zijn die beloften echter niet meer terug te vinden.

Tussen de Laan van Nieuw Oost Indië en de Hofzichtlaan (2200 meter, de *Schenkstrook*) vormt de hoofdspoorweg naar Leiden een barrière voor fietsers. Die afstand is veel groter dan de ongeveer 600 meter die de gemeente daarvoor als richtlijn aanhoudt. Al heel lang geleden werd daarom aan de gemeente en aan NS voorgesteld om aan de spoorbrug waarmee de hoog liggende hoofdspoorlijn de Hofpleinlijn kruist een fietspad te bevestigen met opritten in het talud van de spoorlijn, aansluitend op de bestaande onderdoorgang in het verlengde van de Reigersbergenweg. Toegezegd werd dat dit plan uitgevoerd zou worden bij groot onderhoud of vervanging van de spoorbrug. Recent is de spoorbrug evenwel door een nieuwe vervangen zonder dat de afspraak nagekomen werd.

Ruim een jaar geleden stelde de gemeente voor als onderdeel van het Randstad-rail-project en ten laste van dat project een fietsverbinding aan te leggen tussen de Spinozalaan in Voorburg en de IJclubweg op de grens van Bezuidenhout en Mariahoeve. De verbinding maakt gebruik van een voor de Randstadrail-werkzaamheden nodig en reeds bestaand viaduct onder de hoogliggende spoorlijn naar Leiden, dat in het verlengde van de Spinozalaan ligt. Om de beide andere, lager liggende sporen te kruisen zal een fietstunnel in het verlengde van de Carel Reinierszkade gebouwd worden. Viaduct en tunnel worden via twee haakse bochten en een recht stuk van ongeveer 60 meter lengte met elkaar verbonden.

Bij de inspraak werd tegen dit plan bezwaar gemaakt omdat het vooral gericht was op fietsers komende van of gaande naar het centrumgebied van Den Haag, niet op verkeer tussen Mariahoeve en Voorburg. Doordat de verbinding op slechts 600 meter van de Laan van Nieuw Oost Indië en op 1600 meter van de Hofzichtlaan ligt is hij evenwel van veel grotere betekenis voor Mariahoeve dan voor Bezuidenhout. Het zou veel logischer zijn om de nieuw te bouwen tunnel in het verlengde van het bestaande viaduct te leggen, zodat de verbinding niet bij de Carel Reinierszkade uitmondt maar aan de andere kant van de Veenmolen. Zo zou een rechtstreekse verbinding ontstaan met het fietspad langs het Finnenburg.

Dit voorstel werd door de gemeente direct afgewezen. Toegegeven werd dat de Carel Reinierszkade ongeschikt is voor fietsverkeer, maar die straat zou geheel heringericht worden – hoewel daar thans helemaal geen fietsers komen. Later werd die herinrichting dan ook afgeblazen omdat die onbetaalbaar, respectievelijk onuitvoerbaar was. Tijdens de verdere discussie met het Wijkberaad Mariahoeve bleken alle door de gemeente gebruikte argumenten voor het gekozen tracé ondeugdelijk zodat de gemeente uiteindelijk terugviel op Randstadrail voor de hoogteligging van de sporen. Van één van de sporen zou voor het verbeterde tracé het hoogste punt wat verplaatst moeten worden. Het slotwoord van Randstadrail was dat het hoogste punt gelegd was op de plaats waar de gemeente de fietstunnel had geprojecteerd.

Een en ander illustreert de zin van inspraakprocedures zoals de gemeente Den Haag die houdt!

Autowegen

De *Utrechtse Baan* doorsnijdt de fietsverbinding tussen Koekamp en Haagse Bos. Reeds bij de bouw en tijdens de opening zijn daar heftige bezwaren tegen gemaakt, culmineerend in door de ENFB (de huidige Fietzersbond) georganiseerde demonstraties. De gemeente beloofde toen publiekelijk en duidelijk dat die verbinding hersteld zou worden door een dwarsverbinding over of onder de Utrechtse Baan. Ondanks herhaalde herinneringen aan die belofte is deze evenwel nooit ingelost. Alle daartoe gedane voorstellen werden als ofwel niet mooi genoeg ofwel te duur afgewezen. In wezen zou volstaan kunnen worden met een simpele hang- of tuibrug vlak achter of gecombineerd met het portaal met enorme verkeersborden dat praktisch op het tracé van het fietspad staat. Bij recente discussie over de 'ontwikkelingsvisie' van het Haagse Bos werd een brug opnieuw afgewezen omdat die niet mooi of te duur zou zijn (alsof er iets lelijkers denkbaar is dan de huidige verkeersborden). Verder zouden in Den Haag geen fietstunnels meer gebouwd worden omdat die onveilig zijn. Bovendien is gedeeltelijke afsluiting van de Utrechtse Baan voor de bouw van een brug of tunnel voor fietsers zelfs gedurende korte perioden financieel onmogelijk – hoewel die Utrechtse Baan regelmatig langdurig afgesloten is voor herstel-, onderhouds- of asfalteringswerkzaamheden – om over ongelukken nog maar te zwijgen. Kortom: ook hier komt de gemeente haar nadrukkelijk en herhaaldelijk bevestigde beloften niet na.

Trams op vrijliggende banen

Trams op vrij liggende banen kunnen ernstige barrières voor fietsers zijn omdat die banen vaak voor fietsers onoversteekbaar gemaakt worden bij zijstraten. Voorbeelden in Mariahoeve zijn *Het Kleine Loo* en de *Hofzichtlaan*.

Parken, bossen en landgoederen

Den Haag heeft *een groene strook van parken en landgoederen* die zich uitstrekt vanaf de Koningskade tot de Hofzichtlaan. Tussen de Laan van Nieuw Oost Indië en het fietspad door Park Marlot is die strook voor fietsers onoversteekbaar. Er zijn geen verbindingen tussen Bezuidenhoutseweg en Benoordenhoutseweg tussen de Laan van Nieuw Oost Indië en het fietspad door Park Marlot.

Fietsers met bestemmingen in de wijk Benoordenhout of verder in de richting van Scheveningen kunnen de Benoordenhoutseweg/Rijksstraatweg alleen oversteken bij de Waalsdorperlaan. Het zou dan ook logisch zijn als het fietspad door de landgoederenzone bij die kruising zou uitkomen, te meer omdat daar ook de aansluiting ligt op het provinciale fietspad 10 dat enige jaren geleden is aangelegd en dat aansluit op het ecoduct over de Verlengde Landscheidingsweg (zie het kader hieronder).

Het huidige fietspad door Park Marlot is tevens wandelpad en eindigt bij een voor fietsers moeilijk te nemen hindernis: een korte zeer steile helling naar een boogbruggetje met daar direct achter een T-kruising. Daarna volgt een smal pad pal naast de zeer drukke Rijksstraatweg die bovendien iets hoger ligt. Fietsers zijn dus blootgesteld aan lawaai en uitlaatgassen van vlak naast hen optrekkende vrachtauto's met bij donker verblindende lichten.

Daarom werd bij het 'interactieve planproces', waarin de gemeente de betrokken bewoners liet praten over de inrichting van de landgoederen Marlot en Reigersbergen, van diverse kanten aangedrongen op een meer zuidwestelijk gelegen fietsverbinding. Al die veren werden afzonderlijk behandeld en afgewezen. Mocht het door de gemeente gewenste automuseum gebouwd worden dan wordt de situatie voor fietsers nog slecht-

Lelijk ecoduct

Het ecoduct over de Landscheidingsweg werd gebouwd voor dieren, fietsers en ruiters. Volgens bioloog Niek van der Worff deugt het voor de dieren niet. Over de ruiters weet ik niets, maar voor fietsers is het ook heel ongelukkig gebouwd. Rijkswaterstaat bouwt blijkbaar alleen voor auto's. Daar weten ze alles van af. Het zou dan ook goed zijn als ze voor constructies die gemaakt worden voor andere gebruikers advies vroegen bij die gebruikers of bij mensen die daar wat over weten.

Zo had iedere fietser kunnen vertellen dat de rijvloer van een viaduct of brug zo laag mogelijk moet liggen want er is niets waar de fietser zo'n hekel aan heeft als aan klimmen. Daardoor worden ook de opritten zo kort mogelijk. Voor veel fietsers ligt het viaduct niet in de rijrichting, zodat ze een omweg moeten maken om het viaduct te bereiken. Hoe korter de opritten, hoe kleiner die omweg. Verder vangen de fietsers minder wind naarmate de rijvloer lager ligt.

Dat betekent dat voor fietsbruggen de draagconstructie *altijd* boven de rijvloer moet liggen, niet er boven. Bij spoorbruggen is dat meestal ook het geval: treinen klimmen ook niet graag hellingen op. Er zijn vele mogelijkheden om dit te bereiken, zoals hangbruggen, tuibruggen of bruggen met vakwerk- of plaatliggers boven de rijvloer. Ze hebben alle natuurlijk hun bezwaren, maar de primaire eis aan een fietsbrug is dat hij niet hoger ligt dan strikt nodig.

Om dat te bereiken kan ook de weg waar het viaduct over gaat verlaagd worden. Het ecoduct in de Landscheidingsweg ligt in duingebied, waar hoogteverschillen van nature voorkomen. Het is niet nodig om het kruisende pad helemaal vlak te maken, maar alle beetjes helpen. Op het eerste gezicht zou de Landscheidingsweg best een meter kunnen zakken. Het graafwerk daarvoor zou ten dele gecompenseerd worden door de verkorting en verlaging van de opritten van het fietspad. Bovendien ligt het ecoduct onnodig hoog. In het algemeen is de doorrijhoogte boven verkeerswegen 4,50 meter, maar uit de foto in de Haagsche Courant van 2 februari blijkt dat het ecoduct ongeveer een meter hoger ligt. Alles bij elkaar had hier voor de fietsers ongeveer drie meter klimmen uitgespaard kunnen worden, en dat maakt heel veel uit.

Uit de schetsen van de fietsverbindingen naar de nieuwe wijken van Den Haag krijg ik de indruk dat het daar net zo gaat: stoere landhoofden op een royale afstand van elkaar, zodat eventuele uitbreiding van het aantal rijbanen van de weg mogelijk blijft, en een grote vrije overspanning ontstaat. Dus lange en hoge betonnen draagbalken en daarop de rijvloer. De liggerhoogte wordt soms nog extra vergroot omdat in geval van nood ook de brandweer met zijn 12 ton zware wagens over de fietsbrug moet kunnen. Daarmee wordt de zaak natuurlijk wel op zijn kop gezet. Als de brandweer ergens over een rijksweg moet kunnen kan wel een fietspad aan de brandweerbrug bevestigd worden – met rijvloer ter hoogte van de onderkant van die brandweerbrug – maar een fietsbrug mag nooit geschikt gemaakt worden voor de brandweer, want dan deugt hij niet meer voor fietsers.

(Eerder gepubliceerd in: Haagsche Courant, 8 februari 2004)

ter, omdat ze dan een extra omweg over een nieuw te bouwen lager bruggetje zullen moeten maken.

De beste oplossing zou het als fietspad inrichten van een bestaand voetpad langs de weide van Reigersbergen zijn. Het eerste deel van dat pad is reeds bestraat en geeft vanaf de Bezuidenhoutseweg toegang tot enige tuinen en huisjes. Waar dit voetpad thans een haakse bocht naar rechts maakt zou een brug diagonaalsgewijs over de kruising van twee sloten gemaakt moeten worden, waarna het pad rechtstreeks uit zou komen bij de inrit van het bestaande fietstunneltje onder de Rijksstraatweg.

Waar de gemeente thans van plan is ter plaatse een automuseum te bouwen met parkeerplaatsen voor 145 auto's en een aantal bussen is het een gotspe om deze fietsverbinding af te wijzen omdat die de 'natuurwaarden' aantast.

Den Haag, 25 maart 2004

• **Fiets en N470, een poging om barrières te voorkomen**

Piet Mazure en Eddie Kips

In het gebied tussen Den Haag, Delft, Rotterdam en Zoetermeer vinden sedert omstreeks 1997 grote woningbouwactiviteiten plaats. Nog meer woningbouwactiviteiten worden in dit gebied gepland. Pijnacker (stadsgewest Haaglanden) breidt flink naar het zuiden uit en de bebouwing zal bijna komen tot het naar het noorden oprukkende Berkel en Rodenrijs (stadsgewest Rotterdam). Aan de oostkant van Delft verrijst de wijk Emerald van Pijnacker en ook bij Zoetermeer zit men wat betreft woningbouw niet stil. Om te zorgen voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van dit sterk veranderende gebied worden nieuwe OV-voorzieningen gepland en de N470, een nieuwe provinciale weg, wordt ontwikkeld. Deze zal vanuit een knooppunt tussen Pijnacker en Berkel en Rodenrijs met drie takken de omringende gemeentes Zoetermeer, Delft en Rotterdam gaan verbinden.

Tijdige aandacht voor fietsinfrastructuur

Welke visie werd in dit kader ontwikkeld op het gebied van nieuwe fietsinfrastructuur? Zou deze, zoals al vaker is voorgekomen, pas aan de orde komen als woningen, auto-wegen en railvoorzieningen inmiddels reeds als barrières hiervóór waren aangelegd? Zou men in één keer de grondverwerving voor de fietsverbindingen laten meeliften met de andere projecten?

Met dit oogmerk en op schriftelijke uitnodiging van de provincie bezochten Piet Mazure (afdeling Rotterdam/ B3-hoek) en Eddie Kips (afdeling Delft) samen op 27 maart 1997 een informatiebijeenkomst over de N470. Wat wij vreesden bleek helaas het geval. Het ontbreken van voldoende aandacht voor fietsinfrastructuur in de plannen was de aanleiding voor de betrokken afdelingen van de Fietzersbond om op 7 april 1997 bezwaar aan te tekenen bij de projectgroep N470. Waar was de geïntegreerde visie op het verkeer in dit gebied?

In de nota met de reacties van de provincie werd (punt T10) onder andere gesteld dat een gecombineerde OV/langzaam-verkeertunnel onder de A13 in studie is en dat parallel aan de N470 of de Hofpleinlijn (toekomstige Randstadrail) fietspaden zullen worden aangelegd.

Bij de herziening van de streekplannen in relatie tot de N470 is opnieuw genoemd probleem door de Fietzersbond aan de orde gesteld (in een brief van 4 juni 2000). In de nota van beantwoording (november 2000, II-1) wordt onder andere toegezegd dat in het betrokken gebied ook fietspaden zullen worden aangelegd en dat in het wegontwerp van de N470 rekening wordt gehouden met een uitgebreid fietspadennet van voldoende kwaliteit. De gedetailleerde verbindingen zullen in het nieuwe fietsplan van de provincie worden aangegeven en waar mogelijk of nodig zal de aanleg van de fietspaden in tijd naar voren worden gehaald, aldus de nota van beantwoording.

Oprichting werkgroep fietspaden N470

Niet lang daarna start de werkgroep fietspaden N470, onder de paraplu van de projectgroep N470 en onder het stimulerende voorzitterschap van Adriaan van Vlimmeren van de Provincie Zuid Holland. Hierin namen Piet Mazure en Eddie Kips vanaf het begin namens de Fietzersbond deel. Doelstelling van de werkgroep was het in kaart brengen van de (gewenste) fietsverbindingen naast en nabij de N470. Verder



Groene kade, een polderweg die zal verdwijnen onder de N470; op de achtergrond de Hofpleinlijn (foto: Eddie Kips)

is de intentie om tot realisatie te komen niet later dan de oplevering van de nieuwe autoverbindingen van de N470.

Inmiddels zijn de fietsprojecten N470 voldoende onderzocht en zou het mogelijk moeten zijn om tot tijdige realisatie te komen. Er ligt een duidelijke plankaart en ongeveer 60 deelprojecten verdeeld over de drie takken zijn beschreven op relevante aspecten als projectmanagement, bestemmingsplan, planning in de tijd en EBO (eigendom, beheer en onderhoud maar vooral ook de deelfinanciering van de diverse partijen per deelproject). Kunnen we nu verwachten dat over enkele jaren naast de autoverbinding ook de geplande fietsinfrastructuur is gerealiseerd?

Wij vragen ons onder meer af of de plannen van de werkgroep wel door alle partijen worden gedragen en overgenomen. In de werkgroep werd en wordt immers (meer of minder actief) geparticipeerd door een groot aantal partijen: de provincie, stadsgewest Haaglanden, stadsregio Rotterdam, de gemeentes Delft, Pijnacker, Zoetermeer, Berkel en Rodenrijs, en de recreatieprojecten Groen Blauwe Slinger en de Intermediaire zone. Partijen die verschillende mogelijkheden en belangen hebben.

Zo heeft de gemeente Delft lange tijd weinig initiatieven getoond voor de fietskruising met de A13. De gemeente Berkel en Rodenrijs lijkt voorstellen van de werkgroep niet in haar eigen beleidsplannen over te nemen. Zij hecht bijvoorbeeld onvoldoende belang aan de tijdige realisatie van een hoogwaardige fietsroute parallel aan het tracé van de Hofpleinlijn. Gevolg zal zijn dat de belangrijke regionale fietsverbinding (Den Haag- Pijnacker-Rotterdam) vast zal lopen in de bestaande bebouwing van Rodenrijs en ook nog met een ruime boog om het nieuwe station dreigt te gaan. Afsproken aansluitende regionale fietsverbindingen en de bijbehorende kwaliteitscriteria worden niet of te laat overgenomen in lokale plannen. Ook de aansluiting van deze route richting Rotterdam-centrum heeft te weinig aandacht gekregen en is afhankelijk van de lokale bereidheid van deelgemeenten om aansluitende fietspaden te realiseren of te verbeteren (Zwarteweg).



Waar is het fietspad? De N470, gezien vanaf de A13 richting Pijnacker (foto. Janneke Zomervrucht)

Bijkomend probleem is dat de provincie anders dan bij de autoverbinding slechts verantwoordelijk is voor een deel van de fietsprojecten, en wel de projecten die rechtstreeks onderdeel uitmaken van de realisatie van de N470. Bij het merendeel van de projecten ligt de verantwoordelijkheid veel complexer, mede vanwege de deel-financiering door soms wel drie of vier partijen. Onze zorgen over de tijdige realisatie zijn op 11 januari 2002 per brief bij het hoofd van de afdeling verkeersbeleid van de provincie, de heer Voogd geuit.

Opheffing onwenselijk

Echter, na de komst van het nieuwe provinciale college werden de werkgroepleden door de werkgroepvoorzitter in een email op 2 oktober gewezen op het nieuwe collegeprogramma gericht op aanleggen en bouwen. In die optiek was het werk van de werkgroep gereed en konden de deelprojecten door de diverse partijen voortvarend ter hand worden genomen. Een aantal werkgroepleden vond dat het reeds nu opheffen van de werkgroep de voortgang van de deelprojecten in gevaar zou brengen. Er is immers sprake van een groot aantal samenhangende deelprojecten die samen het netwerk vormen. Een integrale projecttrekker blijft gewenst. Met enige vrees werd gerefereerd aan eerdere teleurstellende ervaringen bij de realisatie van fietsinfrastructuur in andere Vinex-gebieden zoals Ypenburg.

Gelukkig is op een door één van de partijen op 16 november 2003 belegde vergadering alsnog besloten dat de werkgroep de integrale bewaking van de voortgang blijft volgen; daarnaast werd een oproep gedaan tot goed bilateraal overleg over de verder deelprojecten van het netwerk. Bovendien heeft gedeputeerde Marnix Norder, inmiddels voorzitter van de stuurgroep N470, in december 2003 de voortgang in het veld geïnspecteerd. Wij nemen aan dat ook hij onze geïntegreerde benadering ondersteunt.

Als alles goed gaat zijn nu de jaren van het oogsten aangebroken. Onze betrokkenheid is zeven jaar geleden begonnen. Over drie tot vier jaar moeten de eerste auto's rijden over de N470. Het zal een flinke eindsprint vragen om ook de geplande fietsinfrastructuur dan gerealiseerd te hebben. Het is de moeite waard om tijdig en kwalitatief ook een goede fietsontsluiting van dit gebied gerealiseerd te hebben. Bereikbaarheid en leefbaarheid zullen er grote baat bij hebben.

Delft/Berkel en Rodenrijs 22 januari 2004

• **Harnaschknooppunt, minder barrière dankzij een educatieve route?**

Donald Boyd en Eddie Kips

Op de plek waar de gemeenten Den Haag (Vinex-wijk Wateringse Veld), Rijswijk, Delft, Midden-Delfland (Schipluiden) en Westland (Wateringen) elkaar naderen, hebben Rijkswaterstaat (de verlengde A4), de provincie (de N211) en het Stadsgewest Haaglanden (de nieuwe afvalwaterzuiveringsinstallatie AWZI) inmiddels een nieuwe gigantische barrière voor fietsers opgeworpen. Hierdoor zijn directe fietsverbindingen tussen de verschillende gemeentes niet meer mogelijk en dient de fietser flink om te rijden, vaak in de onprettige nabijheid van de autoweg.

Voorgeschiedenis

Dit probleem is door de Fietsersbond al tijdens een MER-inspraakreactie bij de Provincie Zuid Holland neergelegd. In de startnotitie AWZI (februari 1998) werd het begrip landschapspoort gebruikt om het belang van dit knooppunt in recreatieve zin aan te geven. Helaas biedt de MER momenteel nog geen harde toetsingseisen betreffende de barrière-effecten voor recreatief en utilitair fietsen (en wandelen). In een brief van 8 maart 1998 verzochten wij de provincie om de recreatieve en utilitaire fiets- en voetgangersverbindingen aanvullend zorgvuldig uit te werken.

In het ontwikkelingsprogramma Harnaschpolder e.o. van het Stadsgewest Haaglanden van november 1999 staan in het ontwerp keurige directe doorgangen voor Agglonet (bus/tram) en hoofdaansluitingen voor de auto. Voor de fiets bevat het ontwikkelingsprogramma echter geen uitwerking, maar slechts een verwijzing naar het fietspadenplan van Haaglanden.



Gezicht op de Harnaschpolder vanaf de Zwethkade (foto: Eddie Kips)



Schipluiden, zondagmiddag, de Lotsweg, de ventweg aan de wetskant van de A4: de 'kwalitatieve' fietsroute om de Harnaschbarrière (foto: Eddie Kips)

Creatieve oplossing

Inmiddels zijn we vier jaar verder. Er is aan weerszijden van deze locatie het nodige gebouwd en zijn er nog meer bouwplannen, bijvoorbeeld de nieuwbouwlocatie (Lookwatering - Voordijkshoorn) van Delft. Bovendien is inmiddels duidelijk dat de huidige fietsverbindingen niet helemaal voldoen aan de eigen kwaliteitscriteria van het Haaglandse regionale netwerk. In dit licht is het zeer gewenst om nogmaals aandacht te vragen voor deze barrière en ook creatieve oplossingen niet te schuwen.

Naar aanleiding van de presentatie van de educatieve en recreatieve fiets- en wandelgids *Doordacht Door Delft*, die een keur aan voorbeeldprojecten op het gebied van duurzaamheid bevat, pleiten wij ervoor om bij de verdere ontwikkeling van AWZI en de investeringen in het openbaar vervoer in dat gebied te overwegen welke verbeteringen voor het recreatief en utilitair fietsverkeer nog mogelijk zijn om deze barrière te verminderen. In het bijzonder bepleiten wij een onderzoek naar de mogelijkheden van een educatieve voet/fietsroute dwars door het AWZI-gebied en zodoende ook dwars op de A4. Dat biedt een aanvullende fietsverbinding die voldoet aan de CROW-richtlijn betreffende directheid. Voor het grote AWZI-project betekent dit een kans om nut en noodzaak aan de bevolking zichtbaar te maken. De financiering behoeft geen probleem te zijn. Bij een milieuproject als de AWZI hoort een principe van de 'vervuiler betaalt'. In dit geval financiert de veroorzaker van de barrière.

Delft, 22 juni 2004

• Ypenburg, leerervaringen uit de ontwikkeling van het fietshart van Haaglanden Eddie Kips

Sinds 1997 is pal bij Delft, Rijswijk, Den Haag, Voorburg en Leidschendam, maar daarvan gescheiden door de autowegen A13, A4 en A12, de Vinex-locatie Ypenburg ontwikkeld. In korte tijd zijn zo'n 10.000 woningen uit de grond gestampt, inclusief wegen en interne fietsverbindingen. Intussen zijn er ook fietsaansluitingen met de omringende woonkernen.

In een Haaglands themanummer van het Haagse Fietsersbondafdelingsblad *Fietsbel* (mei 1997) stond een eerste verkenning van dit voormalige vliegveld: het rondje eromheen, het bezoek aan het informatiecentrum (over tien jaar wonen hier 30.000 mensen), de aanblik van onder het Clausplein en de eerste woningen aan de kant van Delft.

De nieuwe Vinex-locaties in het land werden gesitueerd nabij bestaande bebouwing. Dat was een planologisch verschil met de eerdere ontwikkeling van satellietsteden (Purmerend, Almere, Nieuwegein en Zoetermeer). Dat 'nabij bestaande bebouwing' van het Vinex-concept is aantrekkelijker voor de fiets, omdat de afstanden op deze manier kort gehouden kunnen worden. Zo ook bij Ypenburg, hemelsbreed op kleine fietsafstanden van bestaande bebouwing.

Voorgeschiedenis

In 1995 verscheen de nota *Op Fietsbanden door Haaglanden* van de vervoerregio Haaglanden. Daaruit bleek dat er al was nagedacht over de realisatie van een regionaal fietsnetwerk, waarin ook Ypenburg was opgenomen. Men ging uit van een fasering met eerst vier voorbeeldroutes of A-routes, zoals de A2 van Scheveningen via Delft naar Schiedam; vervolgens een zestal B-routes die de Vinex-wijken zouden ontsluiten (bijvoorbeeld de B3 van Scheveningen via Ypenburg en Pijnacker naar Rotterdam) en ten slotte aanvullende C-routes. Hoogwaardige rechtstreekse non-stoproutes werden in de nota nagestreefd. Ook werd gesteld dat 'door deze routes bij de oplevering van de diverse bouwlocaties beschikbaar te hebben, de modal-split in een vroeg stadium beïnvloed kan worden.' Dat lijkt een goede basis.

In 1997 beschreef Arjen Zijlstra voor de Fietsersbond de problematiek van een achttal Vinex-locaties uit het perspectief van de fiets. Daarin kwam ook de ontwikkeling in Ypenburg aan de orde, met een grote rol voor een projectbureau waarin de vastgoedsector een belangrijke stem had. Dit projectbureau had weinig ambitieuze fietsdoelstellingen en beleidsmatig was de afstand tot de fietsambtenaar te groot. De prioriteit lag meer bij de snelle ontsluiting per auto. Intern maar vooral naar de omringende kernen speelde de fiets nauwelijks een rol in de stedenbouwkundige planvorming. In deze periode kwam het gedachtegoed uit de nota *Fietsbanden* te weinig aan bod.

Bezorgdheid

Reeds in 1998 werd dit door de Fietsersbond Delft in het afdelingsblad *Solutie* (nummer 3) geconstateerd. Zo werd de centrale regionale oost-westas voor de fiets (Landingsbaan) niet als kwalitatieve fietsverbinding ontworpen, maar neergelegd op een 30 km-ventweg - met het bijbehorende wegdek (geen asfalt, drempels) en tussen parkerende auto's. Ook de aansluiting richting centrum Delft voldoet niet aan de ontwerpcriteria van het Haaglandse netwerk.

Onze bezorgdheid leidde in mei 1999 tot een gezamenlijke brief van de Haaglandse afdelingen (Den Haag, Zoetermeer en Delft) van de Fietsersbond aan het Stadsgewest onder de titel *Een fietshart voor Haaglanden*. Er werd gewezen op de verstedelijking van Haaglanden rondom de kern Ypenburg. Onder meer werd gesteld dat de inspanningen voor de fiets te onduidelijk en te marginaal waren, terwijl het hart van Ypenburg op hoogstens drie kilometer hemelsbreed lag van kernen als Nootdorp, Delft, Rijswijk Plaspoelpolder en Voorburg. Het was een oproep tot een tandje meer aandacht en middelen. Ook wezen wij op de barrières die de vele (ook nieuwe) autoverbindingen leverden voor de ontwikkeling van een direct fietsnetwerk (Harnasch, Zuidelijke randweg, N470). Voor een vervoerswijze die goed is voor 35% van de woon-werk/school verplaatsingen en gezien de aard van de barrières was de 2% financiering voor de fiets volstrekt ontoereikend (*Haagsche Courant*, 1 juni 1999).

Intussen regende het klachten bij de Fietsersbond over plotseling onderbroken routes, wel en niet terechte borden ter aanduiding van stremmingen en vooral vragen om duidelijkheid.



In de Vinex-locatie Leidschenveen moeten fietsers over een avontuurlijke inslag beschikken (foto: Bob Molenaar)

Betrokkenheid

Sinds september 1999 neem ik als vertegenwoordiger Haaglanden voor de Fietsersbond deel aan het kwartaaloverleg van de verkeersambtenaren uit Haaglanden over fietszaken. Daar bleek het voor veel gemeenten een probleem om tot een continue participatie te komen. Een verklaring van de fietscoördinator Max van der Does van Haaglanden (1999-2001) hiervoor was dat de mate van medefinanciering door Haaglanden van projecten te gering was om grote betrokkenheid te krijgen. Kortom, er ontstond een besef dat de ontwikkelingen betreffende de realisatie van fietsinfrastructuur niet naar wens verliepen. Als vertegenwoordiger van de gebruikers voelde ik mij genooddaakt om dat nadrukkelijk naar buiten te brengen en in de *Solutie* van 2002 viel te lezen dat het Stadsgewest de fietsregie niet aankon.

Gelukkig zijn er inmiddels betere berichten te melden. Sinds 2003 is er een nieuw ambitieus Vijfjarenprogramma (*Fietsroutes met voorrang*). Het proces wordt zorgvuldig gevolgd (de monitor) en betreffende de financiering van een aantal grote knelpunten (vaak in relatie tot barrières) heeft men inmiddels gekozen voor een volledige financiering. Het belang van de modaliteit fiets en van een goede fietsinfrastructuur ziet men momenteel nadrukkelijker in.

Bij dat goede nieuws wordt wel over het hoofd gezien dat er aan de fietser soms sigaren uit eigen doos worden geserveerd. Afgelopen jaar werd op een feestelijke wijze bijeengekomen op een tweetal locaties. Donderdag 10 april 2003 vierden we de opening van de fietstunnel onder de Noordelijke Randweg van Den Haag ter hoogte van de Mgr van Steelaan en de Heuvelweg. Het klopt dat de tunnel nieuw is, maar vóór de aanleg van deze noordelijke randweg lag daar al een keurig doorgaand fietspad. Een half jaar later, vrijdag 19 september 2003, vierden we de start van de werkzaamheden voor de fietstunnel onder de A12 ter hoogte van de Veenweg tussen Nootdorp en Den Haag-Leidschenveen. Heel mooi, maar die tunnel onder de A12 was er al, hoogstens wordt de tunnel wat verlengd om onder een nieuwe autoverbinding door te gaan. (*Fietsroutes met voorrang*, punt 14). Nuttige zaken, maar het kwam toch neer op het slechten van eerder opgeworpen barrières. Op dat laatste aspect kom ik in de conclusies en aanbevelingen terug.



*De nieuwe fietstunnel onder de Noordelijke randweg in Leidschen-
dam: sigaar uit eigen doos? (foto: Eddie Kips)*



*Nootdorp, de Veenweg in de richting van de te verlengen tunnel
onder de A12 (foto: Eddie Kips)*

Conclusies

Inmiddels is Ypenburg, 7 jaar na de eerste verkenning, grotendeels gebouwd en zijn daardoor bijvoorbeeld de bebouwde kommen van Delft en Leidschendam via Ypenburg bijna aan elkaar gegroeid. Haaglanden is in korte tijd veranderd van samenbundeling van losstaande gemeentes tot een nagenoeg aaneengrenzend bebouwd gebied. Een ontwikkeling die ik van nabij heb mogen meemaken, zowel als gewone fietser als aan de vergadertafel. Welke conclusies zijn er na die zeven jaar betreffende barrières en de ontwikkeling van het regionale fietsnetwerk te trekken?

1. Niet achter de ontwikkelingen aanfietsen. In de planvorming en de realisatie van de nieuwbouwlocatie Ypenburg is de aandacht voor de fietsinfrastructuur te laat gekomen. Hierdoor ontstond een geringere ontwerpvrijheid dan nodig was geweest, die heeft geleid tot veelal slechtere of duurdere oplossingen. Dat heeft de vervoerswijze fiets onnodig op achterstand gezet. Ik verwijs hier naar de hierboven geciteerde leerzame opmerking in de nota *Fietsbanden* (1995). Hier zijn dus kansen gemist.

2. 'De vervuiler betaalt'. Wat betreft de financiering is het gewenst dat het gangbare milieuprincipe 'de vervuiler betaalt' zijn equivalent gaat krijgen bij de barrièreproblematiek. In dit verband betekent dit dat de veroorzaker van een barrière zelf voor de oplossing van het door hem veroorzaakte probleem zorgt. 'De veroorzaker betaalt' dus.

3. Bewustzijn van het regionale fietsnetwerk. De betrokkenheid van de lokale verkeersambtenaren was te gering.

4. Slechte communicatie richting fietser. Bij de uitvoering van projecten is de informatievoorzieningen op straat richting fietser onnodig slecht. Te vaak wordt onzorgvuldig omgesprongen met het bord 'doorgaand fietsverkeer gestremd'.

5. Het ontbreken van een volwaardig kwalitatief regionaal fietsnetwerk komt neer op een gedeeltelijke barrièrevorming. Dit geldt zeker voor de ontbrekende schakels in het netwerk.

Aanbevelingen

Hoe kan in de toekomst op een betere en elegantere wijze de fietsinfrastructuur worden gerealiseerd? In dat kader hieronder enkele aanbevelingen:

1. Fietseffectrapportage en de vervuiler betaalt. Laat bij de planvorming ten behoeve van nieuwe OV of auto-infrastructuur altijd een fietseffectonderzoek uitvoeren. Daarbij wordt gerapporteerd over de mogelijkheden om fietsprojecten parallel aan en haaks op die nieuwe niet-fietsinfrastructuur te integreren in dit nieuwe project. Op deze manier kunnen de belangen van de fiets eerder en harder meespelen in de planvorming. Bij haakse projecten geldt het criterium dat de kosten van kruisende verbindingen ten laste zijn van het algemene project. Bij parallelle projecten kunnen aanmerkelijke besparingen worden gerealiseerd door het 'gelijkop fietsen'.

2. Kwaliteitsmeting. Het is gewenst om de kwaliteit van het regionale fietsnetwerk regelmatig te meten, bijvoorbeeld met een instrument als de routekeuring.

3. Stimuleren van meervoudig grondgebruik Ook als bovenstaande is gerealiseerd kunnen de kruisingen van autowegen (op maaiveld of als tunnel of brug) grote soci-

aal onvriendelijke barrières vormen. Dit kan verminderd worden door deze haakse infrastructuur te combineren met nieuwe bebouwing. Een fietsbrug over de autoweg is dan gekoppeld aan een wegrrestaurant of met een strook woonhuizen. Het tunneltracé van de Noordelijke Randweg is in dat verband een mooie oplossing.

4. Grotere betrokkenheid van het rijk. In een dichtbevolkt land met een complexe infrastructuur en een groot belang van de modaliteit fiets is het ongewenst dat het rijk zich zo zeer als nu gebeurt afzijdig houdt van de beleidsvorming voor de fiets. Er mogen best randvoorwaarden worden gesteld aan fietsinfrastructuur (maaswijdte van het stedelijk netwerk) en er mogen best kwaliteitseisen worden gesteld aan de verbindingen. Het rijk mag zou bovendien noodzakelijke projecten, bijvoorbeeld in relatie met de bereikbaarheid van een nieuwe woonlocatie als Ypenburg, moeten ondersteunen met doeluitkeringen. Ook kan het geen kwaad om de ontwikkeling van expertise te stimuleren, bijvoorbeeld op het gebied van goede fietskruisingen met brede autowegen.

5. Bij kruisingen met andere infrastructuur blijft de fietser in principe op maaiveldniveau.

6. In lokale verkeersplannen staan de regionale fietsverbindingen naar alle omringende kernen binnen een straal van bijvoorbeeld zeven kilometer vanaf de eigen bebouwing op een kaart aangegeven

7. Verbetering van de communicatie richting fietser. Bij de uitvoering van projecten op het regionale netwerk kan de informatievoorziening op straat richting fietser verbeterd worden door harde eisen ten aanzien van de stremmingborden, zoals het altijd vermelden van de periode van afsluiting, de oorzaak van de afsluiting en het toevoegen van een telefoonnummer van een persoon (of website) waar nadere informatie is te verkrijgen.

Delft, 22 juni 2004

Conclusies en aanbevelingen voor Zuid-Holland

Conclusies

In Zuid-Holland zijn naast natuurlijke barrières tengevolge van oppervlaktewater ook veel door de mens veroorzaakte barrières. Barrières die fietsers in Zuid-Holland erg hinderen zijn:

- Binnen steden of agglomeraties:
 - spooreplacements, spoor- en tramlijnen,
 - waterlopen, kanalen,
 - auto(snel)wegen of andere drukke verkeersaders,
 - voetgangersgebieden en ondoorgankelijke terreinen,
 - zones met druk verkeer, inadequate fietsvoorzieningen en/of een onaantrekkelijke omgeving.
- Tussen steden en het buitengebied:
 - oppervlaktewater,
 - auto(snel)wegen en rondwegen,
 - onaantrekkelijke bedrijventerreinen en moeilijk doorgankelijke woonwijken.
- Tussen stedelijke kernen
 - gebieden met een onsamenhangende of anderszins slechte regionale fietsinfrastructuur,
 - onaantrekkelijke zones bestaande uit voornamelijk verkeer en bedrijventerrein.
- In het buitengebied:
 - oppervlaktewater,
 - gebieden met hoge verkeersdruk.

De voorzieningen die worden aangelegd om barrières te slechten voldoen voor fietsers soms niet of slechts ten dele. Dat is slecht voor de concurrentiepositie van de fiets en daarmee maatschappelijk ongewenst.

Er worden nog steeds, al dan niet bewust, nieuwe barrières aangelegd. Ook komt het in Zuid-Holland veelvuldig voor dat door stedelijke ontwikkeling (Vinex) nieuwe vervoerswensen over barrières heen ontstaan, waardoor het effect van een bestaande barrière ernstiger wordt.

Bouwwerkzaamheden werpen vaak tijdelijke barrières op die door de grote schaal waarop ze plaatsvinden en de lange duur van de werkzaamheden een groot effect kunnen hebben op de kwaliteit van het fietsnetwerk en daarmee op het fietsgebruik.

Schaalvergroting en plannen voor verdere verstedelijking, meer economische bedrijvigheid en nieuwe of aangepaste infrastructuur, in de Randstad kunnen leiden tot toenemende barrièrewerking en daarmee tot een achteruitgang van de positie van de fiets. Een aantal actuele bedreigingen zijn:

- voortgaande grootschalige woningbouw in uitleggebieden met slechte fietsverbindingen naar de bestaande stad,
- ontwikkeling van bedrijventerreinen tussen woon- en buitengebieden,
- het streven naar het opplussen van het onderliggend wegennet voor autoverkeer,
- het rijksbeleid gericht op het opheffen van overwegen.

Barrières zijn dus een belangrijk aandachtspunt bij fietsverplaatsingen in de provincie Zuid-Holland.

Aanbevelingen

Nieuwe barrières vermijden

Barrières moeten een belangrijk aandachtspunt worden bij de planvorming voor infrastructuur en ruimte. Nieuwe infrastructuur mag niet ten koste gaan van de belangen van (potentiële) fietsers en voetgangers. Ook bij aanpassingen aan infrastructuur, bijvoorbeeld bij kruisingen van spoorlijnen of provinciale wegen, moeten de belangen van fietsers en voetgangers voldoende gewicht krijgen. Er moet juist worden onderzocht of er kansen bestaan om de voorzieningen en de ruimtelijke inrichting voor het fiets- en voetgangersverkeer te verbeteren. Concreet betekent dat

- onderzoek naar effecten op fietsers opnemen in de planvorming (fietseffectrapportage),
- barrièrevorming voor fietsers en voetgangers meewegen in de besluitvorming,
- integrale planvorming voor verkeer en omgeving toepassen (aanpak van gebieden),
- fietsvoorzieningen tijdig meenemen bij de grote projecten, zodat er een maximale ontwerpvrijheid is,
- een flink budget reserveren voor maatregelen voor fietsers en voetgangers, waarbij het principe 'de veroorzaker van de barrière betaald' zou moeten worden gehanteerd,
- regie van de provincie en/of de twee stadsregio's, vanwege het grote aantal betrokken actoren en de noodzakelijke samenwerking om het fietsbelang te waarborgen,
- vroegtijdig en structureel overleggen met de plaatselijke of regionale afdeling van de Fietsersbond.

Verzachtende maatregelen

Waar het maken van verplaatsingen op de fiets of te voet door barrières gehinderd wordt, zijn voldoende verzachtende maatregelen nodig. Een louter verkeerstechnische aanpak zal daarbij vaak tekort schieten, fiets- en voetgangerssystemen vereisen immers een passende stedelijke of landschappelijke inbedding. Een aantal belangrijke concrete aandachtspunten voor fietsers zijn:

- Keuze en vormgeving van ongelijkvloerse kruisingen. Vaak gaat het om onderdoorgangen en bruggen. Een optimale vorm en omgeving is van groot belang, want ongelijkvloerse kruisingen zijn uit zichzelf belemmerend voor fietsers (hoogteverschillen, sociaal onveilig, windhinder). Verdiepte aanleg van de (grote) infrastructuur heeft dan ook meestal de sterke voorkeur.
- Het behoud van de logische samenhang van de fietsroutes. Daarvoor is in veel

gevallen een herstructurering nodig van het netwerk van lokale verbindingen. Daarbij zijn de sociale veiligheid, de aantrekkelijkheid en de directheid van de (nieuwe) fietsroutes aandachtspunten waar niet aan voorbij mag worden gegaan.

- Benutten van kansen voor bijzondere oplossingen zoals:
 - aanleg van aantrekkelijke nieuwe fietsverbindingen parallel aan watergangen en spoorlijnen,
 - openstelling voor langzaam verkeer van bestaande parallele wegen en paden langs watergangen en spoorlijnen die momenteel gesloten zijn,
 - medegebruik van ecologische verbindingspassages, zoals bij ecoducten en faunatunnels,
 - overwegen alleen afsluiten voor gemotoriseerd verkeer en ombouwen voor exclusief gebruik door fietsers, voetgangers en ruiters,
 - aanleg van kleinschalige doorsteekjes en aansluitingen voor fietsers en voetgangers,
 - koppelen van voorzieningen voor fietsers en voetgangers aan kunstwerken voor trein, auto, of scheepvaart, zoals het aanhangen van fietsbruggen aan spoorbruggen, het verbreden van sluisdeuren zodat er een pad over kan (reeds toegepast in de Maasdijk bij Maasland), of het maken van nieuwe fietsverbindingen onder viaducten,
 - aanleg van eenvoudige, zelf te bedienen, kettingpontjes.
- Waar de schaalvergroting ondanks alles te ver doorgeschoten is, hebben fietsers behoefte aan betere mogelijkheden om de fiets mee te nemen in metro of light-rail.
- Realiseren van goede tijdelijke fietsvoorzieningen bij bouwwerkzaamheden en hierover goed communiceren.

Benutting vergroten

Exploitatietekorten leiden soms tot het verdwijnen van voorzieningen als (veer)ponten. Daarom zou waar dat mogelijk is het toeristische gebruik van de ponten moeten worden gestimuleerd (rondjes met de pontjes, varende fietspaden).

Compenserende maatregelen

Als een barrière te beperkte recreatiemogelijkheden veroorzaakt, kan compensatie elders in het gebied soms soelaas bieden. Bijvoorbeeld door

- aanleg of verbetering van groenzones in grote steden,
- aanleg of verbetering van (park)landschappen bij steden,
- nieuwe (solitaire) fietspaden door een gebied.

Waar een nieuwe barrière ontstaat is de aanpassing van de bewegwijzering van fietsroutes vanzelfsprekend noodzakelijk, het mag echter niet het enige zijn waar aandacht en geld voor is.

Planologische consequenties

Wanneer een barrière onvermijdelijk is, moet er worden geïnvesteerd in een hoog voorzieningenniveau voor de geïsoleerde woonkernen, niet alleen in scholen en winkels, maar ook in recreatieve voorzieningen.

Wensbeeld

Het eindresultaat van de gewenste inspanningen moet er ongeveer als volgt uitzien:

- de afstanden tussen de belangrijkste herkomsten en bestemmingen zijn niet groter dan ongeveer 3 kilometer,
- fietsers hebben een fijnmaziger netwerk dan het autoverkeer,
- het fietsnetwerk voldoet aan de eisen uit *Tekenen voor de Fiets*:
 - er is een goede samenhang,
 - het omrijden en het oponthoud is minimaal,
 - de routes zijn ook wat hun omgeving betreft aantrekkelijk,
 - de sociale veiligheid en verkeersveiligheid zijn optimaal,
 - het is er comfortabel fietsen.

Literatuur en webinformatie

Literatuur

Moerdijk e.a., Op de fiets van stad naar buitengebied	1999
Doordacht door Delft	2004
Fietsrouteboek Nederland	ANWB, 2000
Lokale verbindingen en hoofdinfrastructuur. Opheffen of handhaven?	CROW publicatie 127, 1998
Handboek Wegontwerp wegen buiten de bebouwde kom	CROW publicatie 164a, 2002
Vogelvrije Fietser	Fietsersbond
Solutie	Fietsersbond Delft
Fietsbel	Fietsersbond Den Haag
Reader 'De fiets in uitbreidingslocaties'	Fietsersbond enfb, 1999
Structuurschema Groene Ruimte 2	Ministerie van LNV
Balans Visie Stadslandschappen	Ministerie van LNV, Directie Natuurbeheer, 1996
Kadernota railveiligheid	Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 1999
Van A naar Beter, NVVP	Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2001
MIT-projectenboek	Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2002
Overwegen? Doen!	Ministerie van Verkeer en Waterstaat, z.j. (2002?)
Verbeteren Veiligheid Overwegen	OW, 2002
Balans Ruimtelijke Kwaliteit 2000	Rijksplanologische Dienst
Balans Ruimtelijke Kwaliteit 2001	Rijksplanologische Dienst
Handboek RO en Milieu	Samsom, 1998
Stad en ommeland, Inspirerende verbindingen voor wandelaars en fietsers	SLF, LAW, 2000
Over wegen en overwegen	Van de Geer en Koenraad, 1993
Op fietsbanden door Haaglanden	Vervoerregio Haaglanden, 1995
Fietsroutes met voorrang	Vijfjarenplan Stadsgewest Haaglanden, 2003
Nota Grensgevallen	William Nederpelt, 1999
Beheerst groeien. Ontwerp Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan 2002-2020.	Provincie Zuid-Holland, 2002

Links

Op www.fietsersbond.nl vindt u het landelijke dossier barrières. Op de sites van een aantal afdelingen van de Fietsersbond wordt ingegaan op concrete barrières.

Websites van andere belangenorganisaties die actief zijn bij het tegengaan van barrièrevorming zijn: www.fietsplatform.nl, www.wandelnet.nl, www.paardensport.nl, www.voetveren.nl.

Het Wandelplatform LAW heeft op haar website een meldpunt voor bedreigde of verdwenen paden. Als bedreigde verbindingen ook voor wandelaars van belang zijn, meld ze dan op www.wandelnet.nl.

Sites van relevante overheidsorganisaties zijn onder meer www.verkeerenwaterstaat.nl, www.rijkswaterstaat.nl, www.prorail.nl. Op www.verkeerenwaterstaat.nl/mit zijn de grote infrastructuurplannen te vinden die dit ministerie (mee)betaalt. De projectorganisaties, die vaak in het leven worden geroepen om concrete infrastructuurprojecten uit te voeren, hebben meestal ook een eigen website, zoals www.betuweroute.nl en www.hslzuid.nl.

Een voorbeeld van recreatief medegebruik van bestaande ponten is te vinden op www.zeelandnet.nl/pontje (rondje met het pontje).

Bijlagen

Bijlage 1: Inventarisatie bestaande barrières in Zuid-Holland

De volgende tabel geeft een overzicht van bestaande barrières die door plaatselijke afdelingen van de Fietsersbond in Zuid-Holland zijn gemeld. Daarbij zijn de resultaten van oproepen uit 2002 en uit 2004 samengevoegd.

Plaats	Barrière	Beschrijving
Alblasserwaard	Betuwelijn	Verboden toegang op aantrekkelijke parallelweg van Betuwelijn nabij Sliedrecht en Hardinxveld/Giessendam
Alphen a/d Rijn	Spoor	Goede fietstunnel bij station ontbreekt
Alphen a/d Rijn	Oude Rijn	Ver omrijden door ontbrekende brug(gen)
Alphen a/d Rijn	Aarkanaal	Ontbrekende verbinding
Barendrecht	A15	Te weinig verbindingen tussen Barendrecht en Rotterdam ten gevolge van A15 en Betuwelijn
Barendrecht	Spoor	Tijdelijk (tijdens bouw) te weinig kruisingen over de spoorlijnen ten oosten van Barendrecht (gewone lijn, HSL en Betuwelijn)
Barendrecht	Oude Maas	Ontbrekende verbinding over de Oude Maas richting Puttershoek
Bleiswijk	HSL-zuid	Te lange en onlogische omrijdroute voor fietsers, door werkzaamheden nabij A12
Bleiswijk	A12	Fietspad langs de Rotte loopt dood op snelweg
Bollenstreek	Leidse Trekvaart	Recreatieve en utilitaire barrière tussen Noordwijkerhout en Lisse
Boskoop	Spoor	Sluiting overweg bij De Loete (lijn Gouda-Leiden), daarna omlegging LF4 (Den Haag-Enschede) over minder aantrekkelijke weg
Capelle ad IJssel	N210 en metrolijn	Ontbrekende of slechte kruising nabij A16, fietsverbinding naar o.m. metrostation Kralingsezoom
Delft	A13	Slechte verbindingen (veel omrijden) naar Delfgauw, Pijnacker, Berkel en Rodenrijs.
Delft	Woongebied	Onduidelijke fietsroute door woonerven Tanthof
Den Haag/Haaglanden	Vliet	De Vliet is een stad-landbarrière
Den Haag	Spoor	Het Centraal Station en de sporen vormen barrière die met een fietsonvriendelijk viaduct en een tunnel met trappen slecht is opgelost
Den Haag	Spoor	Geen kruising met spoorlijn naar Leiden tussen Laan van Nieuw Oost-Indië en Hofzichtlaan (2200 meter)

Den Haag	Tram	Met hekken beveiligde vrijliggende trambanen verhinderen de oversteekbaarheid bij zijstraten
Den Haag	Groenzone	Er zijn te weinig goede oost-west verbindingen door de groenzone Haagse Bos-Park Marlot
Den Haag	Woongebied	Bij bouw woonwijk Wateringse Veld werd (fiets)verbinding vanuit Kwintsheul richting Rijswijk onbegaanbaar. Oudste ANWB route (nr. 1) nu 2 km omgelegd over een drukke weg.
Den Haag	Auto (A12)	Recreatieve fietsroute van de Koekamplaan (bij Malieveld) naar het Haagse Bos is doorsneden door de A12/Boslaan. Een geplande fietsbrug blijft uit.
Den Haag	Lokale verkeersader	Laan van Nieuw Oost-Indie is belemmering in de recreatieve fietsroute door het Haagse Bos. Een snelle en veilige oversteekvoorziening blijft uit.
Den Haag	Lokale verkeersader	Ecoduct over Landscheidingsweg te hoog door verkeerd ontwerp
Den Haag	Duingebied	Verbinding Waalsdorpervlakte-Meyendel onbreekt
Den Haag	Lokaal	Winkelcentrum Leyweg onderbreekt een doorgaande fietsroute
Eiland van Dordrecht	HSL-zuid	Lang durende tijdelijke omleidingen en overlast
Gorinchem	A15 en A27	Onaantrekkelijke en onoverzichtelijke verbinding tussen Gorinchem en Schelluinen door verkeersknooppunt
Gouda	Lokaal	Obstakels in stedelijke hoofdroute(s)
Gouda	Spoor	Verbinding van centrum naar Gouda noord bij het station
Gouda	Spoor	Ontbrekende verbindingen over de spoorlijnen ten westen van het station
Gouda	Diverse	Gebied tussen Moordrecht en Waddinxveen moeilijk doorgankelijk door 2 autosnelwegen, 3 spoorlijnen en onveilige lokale wegen.
Gouda	Gouwe	Gouwe is barrière tussen Gouda en recreatiegebied
Gouda	A20	Fietstunnel bij 3e Tochtweg gewenst voor recreatieve verbinding vanuit Gouda en Moordrecht
Haaglanden	A4, N211, waterzuivering	Doorsnijding directe fietsverbindingen tussen Wateringse Veld, Rijswijk, Delft, Midden-Delfland en Westland
Katwijk	N206	Ontbrekende verbinding tussen de wijk Rijnsoever en industriegebied Het Heen
Katwijk	Lokaal	Twee nieuwe rotondes worden als verslechtering ervaren
Katwijk	Oude Rijn	Ontbrekende noord-zuid verbinding bij de jachthaven (Berghaven)
Katwijk	Oude Rijn	Behoeft aan verbinding over Oude Rijn tussen gemaal en Julianabrug
Katwijk	N206	Behoeft aan tunnel langs Wassenaarseweg
Leiden	N216	Drukke weg in de bebouwde kom
Leiden	A4	Stad-landbarrière
Leiden	A44	Stad-landbarrière

Leidschendam-Voorburg	Lokale verkeersader	Bij Noordsingel ontbreekt een oversteekplaats op de noordelijke randweg voor regionale fietsroute
Leidschendam-Voorburg	Vliet	Aanleg fietsbrug over de Vliet voor regionale fietsroute bij noordelijke randweg stagneert
Leidschendam-Voorburg	A4	Bij noordelijke randweg ontbreekt fietsbrug voor regionale fietsroute
Leidschendam-Voorburg	A4	Autoweg is barrière tussen Vinex-wijk Leidschenveen en Den Haag
Leidschendam-Voorburg	Vliet	Vliet (Schiekanaal) is een lokale barrière in Leidschendam Zuid
Midden-Delfland	Lokaal	Onveilige polderwegen door massaal autoverkeer
Midden-Delfland	Vliet	Ontbrekend bruggetje over de Vlaardingse Vliet (buitengebied ten noorden van Vlaardingen)
Moerkapelle	A12	Ontbrekende kruising naar Rottemeren
Monster	N211	Bibeko rotonde zonder voorrang fietsers op (school)fietsroutes
Naaldwijk	N213	Bij reconstructie N213 twee belangrijke fietsroutes afgesneden: van Naaldwijk naar Delft en van Naaldwijk naar De Lier (recreatieve route langs de Zweth).
Poeldijk	Lokaal	Slecht werkende VRI
Rotterdam	A15	Ontbrekende directe verbinding tussen Heyplaat en Rhooen (in verlengde van Reeweg)
Rotterdam	Lokaal	Gevaarlijke oversteek van de fietsroute langs de Rotte bij de kruising met de Terbregseweg
Rotterdam Alexander	A20 en spoor	Slechts één noord-zuid verbinding
Schiedam	Nieuwe Maas en andere	De enige fietsverbinding tussen Vlaardingen/Schiedam en Pernis/Hoogvliet/Poortugaal/Rhooen, via de Beneluxcorridor, is zeer gebrekkig
Sliedrecht	Betuwelijn	Doorsneden Parallelweg maakt omzeilen bedrijventerrein onmogelijk
Vlaardingen	Nieuwe Maas	Vanaf 1-10-03 is de rechtstreekse verbinding vanuit centrum Vlaardingen over de Nieuwe Maas naar Hoogvliet verdwenen door opheffen van het 'pontje Pernis'. Het pontje was tevens onderdeel van de LF12.
Warmond	Lokaal	Diverse recreatieve routes (gebied de Zijp) voeren over terrein boerderij. Bewoners doen lastig.
Wassenaar	Lokaal	Drempels in LF1
Westerlee	N213	Viaduct met te steile hellingen tussen Monnikenlaan en Hoge Noordweg
Westland	N213	Slecht onderhouden fietspaden langs N213
Ypenburg	A4, A12, A13	Ingeklemd Vinex-locatie

Bijlage 2: Aanbevelingen voor grote infrastructuurplannen

Zes aanbevelingen om nieuwe barrières zoveel mogelijk te voorkomen en de belangen van langzaam verkeer optimaal te respecteren in het planproces voor nieuwe infrastructuur

Wees uiterst kritisch ten aanzien van de noodzaak van nieuwe zware infrastructuur. Deze infrastructuur, vooral autosnelwegen, heeft immers altijd een zekere barrièrewerking. Als nieuwe infrastructuur noodzakelijk is, kies dan voor de lichtste variant en de hoogste kwaliteit.

Tref zoveel mogelijk verzachtende en compenserende maatregelen voor de schade aan het lokale (gemeentelijke) netwerk en neem de kosten daarvoor op in de projectbegroting.

Neem als initiatiefnemer de verantwoordelijkheid voor het behoud van kwaliteitsvolle binnenstedelijke routes en verbindingen tussen de stad en het omliggende buitengebied, voor het behoud van directe interlokale verbindingen, voor voldoende doorkruisbaarheid van het buitengebied en voor goede bereikbaarheid van attractiepunten in het buitengebied.

Kijk bij de tracéstudie al naar de effecten van de diverse alternatieven en varianten op het lokale wegennetwerk en weeg deze mee bij de besluitvorming.

Aangezien de invloedssfeer van de infrastructuur, met name bij autosnelwegen, zeer groot is, is het gewenst binnen een ruime zone aanpassingen te verrichten ten dienste van lokale belangen en met name van fietsers en wandelaars. Opties zijn onder meer stedenbouwkundige plannen, plannen voor de natuur en toepassing van de Landinrichtingswet. Integrale planvorming is hierbij van groot belang.

Neem in de ontwerpfase belangen van fietsers en voetgangers uitdrukkelijk mee, met name bij de keuze en vormgeving van kruisingen. Vergeet niet de kansen voor eigen voorzieningen voor fietsers en voetgangers, zoals doorsteekjes, te onderzoeken. Het is raadzaam daarvoor specifieke ontwerpers in te schakelen.

Bijlage 3: Overzicht contactpersonen Fietsersbond in Zuid-Holland

Alphen a/d Rijn, Lupinesingel 616, 2403 ED, 0172-443339 (Arno van Zaanen)

Capelle en Nieuwerkerk a/d IJssel, Boeroestraat 11, 2905 SJ Capelle a/d IJssel, 010-4503184 (Enno van Waardenberg)

Delft, Hermelijnstraat 26, 2623 EB, 015-2623289 (Maria Salomons)

Drechtsteden, Branco 13, 3315 WR Dordrecht, 078-6168386 (Ale van Bergeijk); *Zwijndrecht*, 078-6198822 (Hein de Bruin)

Gorinchem e.o., L.R. Peletierstraat 22, 4207 NL, 0183-628548 (J. Kleiweg)

Gouda, Raaphorstpolderweg 28, 2807 ML Gouda, 0172-216623 (Leo van den Oudent); *Boskoop*, 0172-214520 (Ed Asscherman)

Den Haag, postbus 11638, 2502 AP, 070-3621542 (Bob Molenaar); *Leidschen-dam-Voorburg*, 070-3275258 (Aat de Waal); *Rijswijk*, 070-3940893 (Han Bik)

Leiden e.o., postbus 80, 2300 AB, 0252-377858 (Theo van der Poel); *Hillegom*, 0252-520096 (Henk Huurneman); *Katwijk*, 071-4017072 (Tini Beekenkamp); *Noordwijk*, 071-3617450 (Frans Ruigrok); *Oegstgeest*, 071-5171167 (Nellie Raedts),

Maassluis, Mauvelaan 26, 3141 KL, 010-5910267 (Stella van Zelm)

Rotterdam, Burg. Knappertlaan 246 B, 3117 JC Schiedam, 06-25018132 (Wilco van Erven); *Rotterdam-Alexander*, 010-4217335 (Nel van Dijk); *Albrandswaard*, 010-5014677 (Joop Jacobs); *Barendrecht*, 0180-619773 (Jan Laverman); *B3-hoek*, 010-5114617 (Hans van Rieven); *Krimpen a/d IJssel*, 0180-520550 (M.M. Kuijt); *Ridderkerk*, 0180-412634 (Gerard Elkhuizen) *Rotterdam-Noord*, 010-2651984 (Zeger de Jong); *Rotterdam Feijenoord-Charlois*, 010-4320646 (Ad Broere); *Schiedam*, 06-25018132 (Wilco van Erven)

Vlaardingen, Populierendreef 71, 3137 CT, 010-4753282 (Ton Graal)

Zoetermeer, Willemstraat 109, 2713 AC (Theo Hebing)

Bijlage 4: Colofon

Dit is een uitgave van de Fietsersbond Zuid-Holland:

Postbus 2828

3500 GV UTRECHT

telefoon: 030 2918171

fax : 030 2918188

email: info@fietsersbond.nl

Internet: www.fietsersbond.nl

Opmaak: Michael Wannet/Studio 28, Hillegom

Redactie: Laurent Theunissen en Wim Bot

Coördinatie: Wim Bot

Foto omslag: Marjolein Kips

Met dank aan Haags Milieucentrum (Peter Blair en Sandra Kamphuis) , Rob Schröder (Bewonersgroep Westrand Gouda/Driehoek RZG) en aan de volgende vrijwilligers van de Fietsersbond: Rianne Becht, Marc Beek, Tini Beekenkamp, Ale van Bergeijk, Bob Molenaar, Donald Boyd, Dick Bredeveld, Hein de Bruin, Henk Ens, Wilco van Erven, Daan Goedhart, Jeannet Hubbeling, Zeger de Jong, Eddie Kips, Marten Koen, Wil Klaassen, Rob Koese, Jan Laverman, Arybert Lekkerkerk, Henk Marius, Piet Mazure, Eline Molijn, Pieter Nuiten, Frans Ruigrok, Hans van Velzen, Anton Wtenweerde, Aat de Waal, Dirk Zweers.