

Het rapport en deze brochure zijn als PDF-bestand te downloaden via www.overbruginfra.nl en tegen kostprijs in geprinte versie leverbaar.



Project Infrastructurele barrièrevorming - recreatie



Samenvatting van het rapport:

Infrastructuren: levensaderen van de samenleving

Invoering 'Duurzaam Veilige' infrastructuren:
veiligheid en bereikbaarheid tot doel, ontoegankelijkheid als neveneffect?

Ir. J.L.M. van der Voet
Rhenen, 9 juli 2008

Deze brochure is een uitgave van:

Stichting Wandelplatform-LAW, Stichting Landelijk Fietsplatform, Koninklijke Nederlandse Hippische Sportfederatie, opgesteld in het kader van het project 'Infrastructurele barrièrevorming - recreatie'.

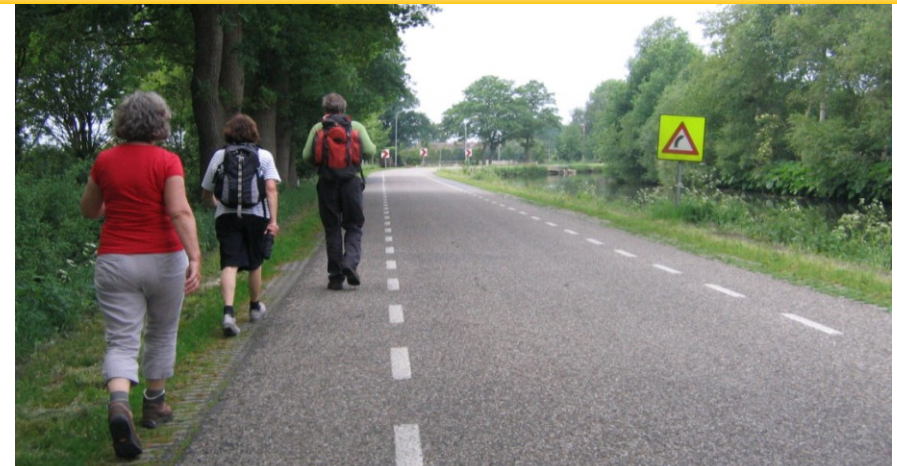
Redactie: Bas Kippers
Fotografie: © Bas Kippers/ Han van der Voet

Contactadres:

Stichting Wandelplatform-LAW
Infrastructurele barrièrevorming-recreatie
Postbus 846
3800 AV Amersfoort
Tel.: 033 465 36 60
slaw@wandeln.nl
www.overbruginfra.nl

**Dit project is financieel
mogelijk gemaakt door:**
min. LNV en Verkeer & Waterstaat,
Wandel- en Fietsplatform, KNHS

© Stichting Wandelplatform-LAW, 9 juli 2008



Samenvatting rapport

Op basis van een analyse van het 'Duurzaam Veilig'-beleid schetst het rapport de kans op neveneffecten van dat beleid. Het moet het debat stimuleren en bijdragen aan een bewustwording over de gevolgen van de ontwikkeling van weginfrastructuren en het gebruik daarvan voor voetgangers, fietsers en hippische sporters, in het algemeen: het ongemotoriseerde langzaam verkeer.

Zorgen worden geuit over kwaliteit, bereikbaarheid en toegankelijkheid van de (groene) ruimte. Snelle verstedelijking en mobiliteitsgroei leiden tot ingrepen in infrastructuur met gevolgen voor de ruimte als menselijke habitat en het gebruik daarvan. Het streefbeeld van het rapport luidt als volgt:

"Een attractieve woon- en leefomgeving, voorzien van een samenhangend netwerk van verkeersluwe wegen en paden voor langzaam verkeer: een landsdekkend netwerk, met van plaats tot plaats optredende verdichtingen."

De beleidslijn 'Duurzaam Veilig' is het voornaamste overheidsinstrument in het kader van de verbetering van de verkeersveiligheid. Samenhang en bruikbaarheid van het verkeersluwe netwerk van wegen en paden voor langzaam verkeer zijn afhankelijk van structuur, vormgeving en gebruik van het wegennet in zijn geheel. Keuzes in het kader van 'Duurzaam Veilig' zijn daardoor van belang voor mechanismen achter barrièrevorming.



"verbetering bereikbaarheid op nationaal en regionaal niveau mag niet leiden tot onbereikbaarheid en ontoegankelijkheid op regionaal en lokaal niveau voor langzaam verkeer: wandelaars, fietsers en paardensporters."

Vanuit 'Duurzaam Veilig' wordt gesteld dat compromissen mogelijk zijn, maar dat ze wel uiteindelijk moeten leiden tot veiligheidsverbetering. Het argument om compromissen te sluiten om ongewenste neveneffecten voor wandelaars, fietsers, ruiters en meners tegen te gaan is bij 'Duurzaam Veilig' niet in beeld.



Aanbevelingen naar aanleiding van het rapport:

1. De evaluatiestudie 'Duurzaam Veilig' houdt een pleidooi voor een brede politieke discussie over noodzaak, wenselijkheid en haalbaarheid van het vrijwaren van de samenleving van veiligheidsrisico's. Zo'n discussie is zinvol en nodig. Het dient echter ook te gaan over het brede scala van maatschappelijke kosten en (neven)effecten dat met het invoeren van 'Duurzaam Veilig' samengaat. De discussie mag niet beperkt blijven tot de sector verkeer/infrastructuur, maar moet integraal van karakter zijn.
2. Nadere bezinning over de betekenis van samenhang in de leefruimte en daarmee van de infrastructuur voor langzaam verkeer in algemene zin is urgent. Vergelijkbaar met de planning van de rode (bebouwde) en groene ruimte, zijn infrastructuur voor langzaam en snelverkeer te beschouwen als met elkaar samenhangende stelsels.
3. Plan- en beleidsvorming voor verkeer/infrastructuur vraagt om een benadering die in het eindrapport van 'Recreatie & Overwegen' werd gekenschetst als: integraal, gebiedsgericht, proportioneel en locatie specifiek. Een dergelijke werkwijze kan niet zonder visie op een samenhangend netwerk van verkeersluwe wegen en paden voor het langzame verkeer op regionaal en lokaal niveau.
4. Het ontwikkelen van visies (zie aanbeveling 3) vraagt om een nadere uitwerking van het streefbeeld *"een attractieve woon- en leefomgeving, voorzien van een samenhangend netwerk van verkeersluwe wegen en paden voor langzaam verkeer: een landsdekkend netwerk, met van plaats tot plaats optredende verdichtingen"*. Ook vraagt het om een proces van bewustwording, zoals dit heeft plaatsgevonden rond het proces van barrièrevorming door saneringen van spoorwegergangen.