

# Nieuwe Ontwerpwijzer voor fietsvriendelijke infrastructuur

Deze maanden legt een werkgroep van het CROW, onder leiding van dezelfde voorzitter als in de jaren '90, de laatste hand aan een nieuwe *Ontwerpwijzer voor fietsvriendelijke infrastructuur*. Als de nieuwe uitgave begin volgend jaar van de drukpers rolt, zijn alle hedendaagse inzichten op het gebied van fietsvriendelijke infrastructuur overzichtelijk bijeengebracht.

Overzichtelijkheid is meteen een van de hoofdthema's bij de herziening. Daaraan bleek het de huidige *Ontwerpwijzer* te ontbreken: een evaluatie wees uit dat gebruikers het minst enthousiast waren over de vindbaarheid van informatie, de leesbaarheid van de teksten en de moeilijk toegankelijke structuur. Hieraan is nu dus extra aandacht besteed. Waar de huidige versie twaalf hoofdstukken omvat, die soms veel aandacht besteden aan detailkwesties als foutparkeren en snelheidsremmers, kent de nieuwe uitgave een veel strakker onderscheid in een beperkt aantal hoofdonderwerpen en evenwichtiger lengten van teksten. De informatie in de nieuwe *Ontwerpwijzer* wordt gebundeld naar de thema's:

- netwerken en routes;
- wegvakken;
- kruispunten;
- fietsparkeren;
- uitvoering en aankleding;
- onderhoud en beheer.

Wat niet verandert, is de filosofie achter de *Ontwerpwijzer*. Het ontwerpen van fietsvriendelijke infrastructuur vergt immers nog steeds een ontwerpproces dat uitgaat van de kenmerken van fietser en fietssysteem. Vandaar dat in de nieuwe uitgave weer veel aandacht wordt besteed aan dit soort gegevens. Nieuw daarbij is dat alle basisinformatie is bijeengebracht in één hoofdstuk.

## Vorbereidingen

De herziening kenmerkt zich door een grondige voorbereiding. Nadat CROW al in 1997 een evaluatie van de *Ontwerpwijzer* uitvoerde en AVV dit in 2003 uitgebreid herhaalde, heeft het Fietsberaad onderzoek laten doen naar enkele als meest relevant beoordeelde onderwerpen/vernieuwingen:

- de onderscheiding van fietsnetwerken en het gebruik van verkeersmodellen bij de planning van fietsvoorzieningen;
- keuzeschema's voor wegvak- en kruis-

puntvoorzieningen, zowel binnen de bebouwde kom als erbuiten;

- fietsers in voetgangersgebieden.
- Dit zijn dan ook de onderwerpen die in de nieuwe *Ontwerpwijzer* het meest gewijzigd zijn.

## Duurzaam Veilig

Een relevant onderwerp was daarnaast uiteraard de verwerkingen van de uitgangspunten van Duurzaam Veilig. Hoewel veel discussies rondom Duurzaam Veilig zich concentreren op autovoorzieningen, zijn er zeker ook consequenties voor het fietsverkeer. De opvallendste aanbeveling is misschien wel om vrijliggende fietspaden bij kruispunten in wegen met een maximumsnelheid van < 70 km/uur in te buigen. Waar de huidige *Ontwerpwijzer* spreekt van verschillende ontwerpsholen en uiteindelijk tot een compromisoplossing komt, wordt in de nieuwe druk veel nadrukkelijker gewezen op functionele veiligheidseisen, met als resultaat een veel stellerigere aanbeveling.

## Wegvakvoorzieningen

Nieuw zijn ook de keuzeschema's voor wegvakvoorzieningen. De meest gebruikte en gekopieerde bladzijde uit de huidige *Ontwerpwijzer* is waarschijnlijk pagina 80, waarop het keuzeschema voor scheiden en mengen is opgenomen. Heel bewust stelt die oude *Ontwerpwijzer* dat de intensiteit van het fietsverkeer bij de keuze van de fietsvoorziening geen rol mag spelen, onder het motto 'een voorziening moet altijd veilig zijn, los van het gebruik'. Dat vindt ook de nieuwe, maar die stelt tegelijk dat voorzieningen die door heel veel fietsers worden gebruikt (zoals bij hoofdfietsroutes) meer kwaliteit mogen bieden dan routes die een laag gebruik kennen. In dat verband wordt onder meer de fietsstraat onderscheiden, een voorziening die in de huidige *Ontwerpwijzer* nog niet voorkomt. Ook wordt

meer aandacht gevraagd voor de gehele verkeersomgeving, want fietsvriendelijke infrastructuur zit 'm niet alleen in de feitelijke fietsvoorzieningen.

## Kruispuntvoorzieningen

Terwijl het keuzeschema scheiden/mengen voor wegvakken een van de meest gebruikte elementen van het boek was, ontbrak zo'n schema voor kruispunten. De ontwerper werd op dat punt aan zijn lot overgelaten. De nieuwe *Ontwerpwijzer* heeft dit manco opgevuld, door evenals voor wegvakken ook voor kruispunten te komen met een keuzeschema.

Opvallend bij de keuzeschema's is ook de vormgeving. Door te werken met intensiteitsklassen die elkaar overlappen, wordt de ontwerper gedwongen om aan de randen van een klasse zelf keuzes te maken die passen bij de filosofie achter de *Ontwerpwijzer*. Want evenals bij de huidige versie wil de nieuwe geen boek zijn dat standaardoplossingen aanlevert, maar een handboek dat de ontwerper aanzet tot nadenken en aangeeft dat voor een specifieke verkeerssituatie meerdere oplossingen mogelijk zijn.

## Voorzieningenbladen

In strijd met de wens om aan te zetten tot nadenken, lijkt misschien de toepassing van voorzieningenbladen. Waar in de huidige *Ontwerpwijzer* maatvoeringen, oplossingen en voorbeelden zijn geïntegreerd in de tekst, heeft de werkgroep ervoor gekozen om in de nieuwe versie dit soort informatie te bundelen op voorzieningenbladen. Hoewel dat enerzijds het risico in zich heeft van het klakkeloos overnemen van het voorbeeld, geven de voorzieningenbladen anderzijds zoveel gebruiksgemak, dat dit voor de werkgroep de doorslag gaf. Wel worden de voorzieningenbladen gebundeld per hoofdstuk, zodat maatregelen en toelichtende tekst zoveel mogelijk één geheel vormen.