

Verkeers [plein]

Een rubriek waarin we dieper ingaan op verkeerskundige en verkeerstechnische zaken waarmee afdelingen te maken krijgen. Dit keer aandacht voor de nieuwe Ontwerpwijzer fietsverkeer (voorheen 'Tekenen voor de fiets').

Tekenen en ontwerpen voor fietsverkeer

Theo Zeegers, verkeersconsulent

Daar was hij dan, eind april. CROW-publicatie 230 getiteld 'Ontwerpwijzer fietsverkeer', bij jullie vermoedelijk beter bekend onder de oude naam 'Tekenen voor de fiets' (CROW 74). De nieuwe naam wijst op een geheel herziene herdruk. Wie de beide versies naast elkaar legt, ziet duidelijk de overeenkomsten, maar ook de verschillen. In dit artikel probeer ik de belangrijkste overeenkomsten en verschillen op een rijtje te zetten. Voor wie de oude druk niet kent: het gaat hier om een handboek voor het ontwerpen van fietsinfrastructuur.

Vormgeving

Het eerste dat opvalt is het verschil in vormgeving: het nieuwe handboek is kleiner van formaat, geheel volgens de nieuwe CROW-huisstijl. Ook valt op dat uit de ASVV 2004 (het handboek over verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom) de voorzieningenbladen zijn komen overwaaien: aparte bladen waarop met tekeningen allerlei technische details worden beschreven. Anders dan in de ASVV zijn de voorzieningenbladen hier gebundeld per hoofdstuk. Ze zijn makkelijk te vinden met behulp van de lichtblauwe achtergrondkleur en de blauwgekleurde bovenhoek.

Waarom een nieuwe druk?

De vorige druk was na dertien jaar echt verouderd. Dat is logisch. Zo kregen in 1993 fietsers van rechts nog geen voorrang, reden bromfietzers nog onbekommerd op het fietspad, bestond Duurzaam Veilig nog nauwelijks, was er één hele rotonde met fietsers in de voorrang, was fietsdiefstal een natuurverschijnsel en geen maatschappelijk probleem, bestonden het Fietsparkeur en het Fietsberaad nog niet en sprongen mensen uit de auto om van die ene ligfietsers een foto te maken.



Verder waren er klachten van gebruikers dat zaken er moeilijk in te vinden waren en dat de tekst soms 'onfunctioneel ideologisch' was.

Wat is gebeven?

De uitgangspunten van het boek zijn onveranderd. De vijf hoofdeisen (samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid, comfort) zijn er nog steeds. De grote winst van deze aanpak is, dat het tegen elkaar uitspelen van argumenten ('liever een stoppende fietser dan een dode fietser') niet meer aan de orde is: goede fietsinfrastructuur voldoet aan alle vijf hoofdeisen. Wel zijn de vijf hoofdeisen wat minder drammerig als kapstok voor de rest van het boek gebruikt. Ook de drie-eenheid functie-vorm-gebruik stond al in de oude druk, maar krijgt nu iets meer nadruk. Wat mij betreft terecht: de vijf hoofdeisen zijn een handig geheugensteuntje, maar functie-vorm-gebruik is fundamenteel voor ieder ontwerp. Verder is de indeling van de rest van het boek herkenbaar overeind gebeven, al is de hoofdstukindeling wel iets veranderd.

Wat is er veranderd?

'Wat is er gebeurd met het schema op pagina 80?', is vaak de eerste vraag die ik hoor. Op deze pagina stond een keuzeschema dat aangaf wanneer auto- en fietsverkeer wel of niet gescheiden dienden te worden. Welnu, het korte antwoord is dat dit schema nu op pagina 108 staat, maar er wel anders uitziet (zie tabel

1). Andere belangrijke veranderingen worden aangegeven in tabel 2 op de volgende pagina. Het verschil in de keuzeschema's op pagina 80 (oud) en 108 (nieuw) is vooral dat in de nieuwe aanbeveling ook de fietsintensiteit van belang is voor de keuze: scheiden of mengen. In het oude schema zijn alleen de variabelen van het autoverkeer (intensiteit en snelheid) van belang. Dit komt omdat het oude schema uitsluitend gebaseerd was op veiligheid, terwijl in de nieuwe situatie ook het comfort en de doorstroming voor het fietsverkeer wordt meegenomen. Andere verschillen: het nieuwe schema gaat uit van de wegcategorieën van Duurzaam Veilig en de gebieden overlappen elkaar enigszins: in de overgangszones zijn meerdere goede oplossingen mogelijk.

Binnen de straten in een 30 km/uur-gebied zonder aparte fietsvoorzieningen komt vervolgens de vraag aan de orde of je kiest voor een krap of ruim profiel. Een krap profiel heeft de voorkeur, maar voldoet alleen bij een beperkt aantal ontmoetingen tussen fietsen en auto's. Op pagina 112 staat een grafiek die de toepassingsgebieden van krappe en ruime profielen vastlegt. Ook voor kruispunten zijn er nieuwe keuzeschema's opgesteld (zie pagina's 195 en 200). Verder is het gedeelte over verkeerslichten geheel herzien, inclusief de normen voor wachttijden en stopkansen. Figuur 23 op pagina 205 geeft een beoordeling op grond van de makkelijk meetbare grootheden 'stopkans' en 'gemiddelde wachttijd bij stoppen'. Hiermee zijn de oude tabel en fouten en inconsistenties vervallen.

Autoverkeer			Fietsnetwerkcategorie			
Wegcategorie	Maximumsnelheid autoverkeer (km/uur)		Intensiteit autoverkeer (mvt / etmaal)	Basisnet (< 750 fietsers / etmaal)	Fietsroute (500 - 2500 fietsers / etmaal)	Hoofdfietsroute (> 2000 fietsers / etmaal)
Erftoegangsweg	30		1 - 2500	Gemengd verkeer		Fietsstraat
			2000 - 5000			Fietspad of fietsstrook
			> 4000	Fietsstrook of fietspad		
Gebieds-ontsluitingsweg	50	2 x 1 rijstrook	Niet relevant	Fietspad of parallelweg		
		2 x 2 rijstroken				
	70	(Brom)fietspad of parallelweg				

Tabel 1. Keuzeschema wegvakken binnen de bebouwde kom (Ontwerpwijzer fietsverkeer pag. 108).



Onderwerp	Tekenen voor de fiets	Ontwerpwijzer fietsverkeer
Mengen/scheiden	80	108 (binnen de bebouwde kom) 122 (buiten de bebouwde kom)
Breedte van fietspaden	85	173 (fietspaden) 175 (bromfietspaden)
Krap/ruim profiel	96 - 97	112
Keuzeschema kruispunten	166	195 (gebiedsontsluitingsweg-erftoegangsweg) 200 (gebiedsontsluitingswegen onderling)
Verkeerslichten	204	204 - 206

Tabel 2. De plek van keuzeschema's en grafieken in Tekenen voor de fiets (oud) en de Ontwerpwijzer fietsverkeer (nieuw).

Inhoudelijk nieuw is het idee van de fietsstraat als standaardoplossing in straten met veel fietsers en weinig autoverkeer (het vakje rechtsboven in het keuzeschema op pagina 108). Hoe fietsstraten er uit kunnen zien, is beschreven in de voorzieningenbladen 12-15. Ook nieuw is het denken over fiets(suggestie)stroken (pagina 125). De ontwerpwijzer onderscheidt feitelijk twee soorten: de strook die ruimte openlaat voor maar één rijloper en de strook die twee rijlopers overlaat. De eerste heeft de voorkeur, maar voldoet slechts bij een beperkte intensiteit van het autoverkeer (minder dan 300-400 motorvoertuigen/uur). Eigenlijk dezelfde discussie als bij de keuze tussen een krap en een ruim profiel in een 30 km/uur-gebied. Ook de informatie over funderingen van fietspaden is vernieuwd. Voorzieningenblad 72 op pagina 325 omschrijft een fundering die resistent is tegen boomwortels. Daarbij wordt gebruik gemaakt van een laag puin ('puincunet') direct onder het asfalt waaruit de fijne deeltjes zijn weggezeefd. De lucht in de puinlaag zorgt ervoor dat er geen wortelgroei plaatsvindt en bovendien wordt het water (ook een oorzaak van boomwortelgroei) afgevoerd. Constructief is het toch een prima oplossing. Eigenlijk dus het langgewenste 'zwevende fietspad'.

Ervaringen

De Ontwerpwijzer fietsverkeer is een handboek, geen bijbel. Ik hoop dat jullie ermee aan de slag gaan, maar ook gewoon zelf blijven nadenken. Daarnaast kan je het handboek gebruiken als een bron van collectieve ervaringen van fietsende verkeerskundigen. Maar vlak je eigen ervaring niet uit! Zo kennen jullie je eigen

woonplaats met zijn eigen omstandigheden en cultuur het beste.

Ik ben benieuwd naar jullie ervaringen met de ontwerp-wijzer. Er zitten vast ook nog foutjes in, sommige triviaal, sommige storend. Zo staan er op pagina 221 haaientanden getekend in een 30-km/uur-gebied. Dat mag natuurlijk niet. Vind je nog meer van dit soort echt inhoudelijke fouten, geef ze door, dan ga ik kijken of het CROW een erratum wil uitgeven.

INFO

Alle afdelingen en onderafdelingen hebben een gratis dienstexemplaar van de Ontwerpwijzer fietsverkeer gekregen, bedoeld als afdelingsexemplaar. Wij verzoeken jullie dit exemplaar in de afdeling te houden en bij vertrek van actievelingen aan de opvolgers door te geven. Daarnaast is het mogelijk tegen gereduceerd tarief extra exemplaren te bestellen. Ze kosten dan 45 euro plus verzendkosten. Je kan deze bestellen bij kuipers@fietsersbond.nl of via Postbus 2828, 3500 GV Utrecht.

0-11

