



RWS BEDRIJFSVERTROUWELIJK

Bijlage T

Eisen van wegbeheerder aan verkeersmanagement op het onderliggende wegennet

Project: renoveren en in stand houden van het Spooldersluiscomplex in Zwolle

Datum	13 februari 2023
Versie	1.0
Status	Definitief



Colofon

Uitgegeven door Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Auteur Arjan Thielking, Marthin Mandemaker
Informatie Arjan Thielking
Telefoon
Mobiel
E-mail arjan.thielking@rws.nl

Datum 13 februari 2023
Versie 1.0
Status Definitief

Versiebeheer

1.0		Verkeersmaatregelen in samenspraak met Gemeente Zwolle

Inhoud

1	Inleidende informatie	4
2	Richtlijnen, certificaten en ontheffingen voor verkeersmaatregelen (RL)	5
3	Verkeersmanagement (VM)	6
3.1.	Beschrijven verkeersmanagement	6
3.2.	Uitgangspunten voor verkeersmanagement	6
3.3.	Verkeersmaatregelenplan	7
3.4.	Tijdelijke voorziening	8
3.5.	Plaatsen en verwijderen informatieborden en afzettingen	9
3.6.	Aanvragen van een verkeersmaatregel	9
3.7.	Annuleren van een verkeersmaatregel	9

1 Inleidende informatie

Dit document is opgesteld voor het project Vervanging en Renovatie Spooldersluis en -brug als set van eisen gesteld aan verkeersmanagement voor werkzaamheden aan de ophaalbrug over de sluis van Spoolde in de Turnhoutsweg.

2 Richtlijnen, certificaten en ontheffingen voor verkeersmaatregelen (RL)

RL100	De Opdrachtnemer dient bij het plannen en toepassen (waaronder ontwerpen, plaatsen, in stand houden, verwijderen) van verkeersmaatregelen tenminste te voldoen aan: 1. de CROW-publicatie 516 "Beleid en proces veilig werken aan wegen", de CROW-publicatie 515 "Specificaties voor Materiaal en Materieel" inclusief erratum en de CROW-publicatie 976 "Omleidingen en tijdelijke bewegwijzering"; 2. de CROW-publicatie 517 "Maatregelen op niet-autosnelwegen – Werk in uitvoering 96b"; 3. de CROW publicatie WIU 2020, hoofdstuk 12.5.1 Omleidingen voor voetgangers, fietsers en bromfietzers; 4. de richtlijnen en eisen van overige wegbeheerders met betrekking tot verkeersmanagement op de weg.	VM010
RL110	De Opdrachtnemer, dan wel zelfstandige hulppersoon die belast is met werkzaamheden met betrekking tot verkeersmaatregelen, dient in het bezit te zijn van een BRL9101 procescertificaat, of gelijkwaardig, ten aanzien van de aan te wenden kennis en kunde inzake het toepassen van verkeersmaatregelen bij werk in uitvoering.	VM010
RL120	Indien de Opdrachtnemer, dan wel zelfstandig hulppersoon, niet in het bezit is van voornoemd procescertificaat, dienen alle hulppersonen die belast zijn met werkzaamheden met betrekking tot verkeersmaatregelen in het bezit te zijn van een persoonsgebonden certificaat zoals beschreven in "BRL9101" of een gelijkwaardig certificaat. De bedoelde persoonsgebonden certificaten conform de BRL zijn: 1. medewerker verkeersmaatregelen; 2. vakman verkeersmaatregelen; 3. Verkeersmanager.	RL110
RL130	De Opdrachtnemer dient bij een persoonsgebonden certificaat aan te geven hoe in te zetten kennis en kunde gewaarborgd worden tijdens de Ontwerp- en de Uitvoeringswerkzaamheden.	RL120

3 Verkeersmanagement (VM)

VM010	De Opdrachtnemer dient de werkzaamheden met betrekking tot verkeersmanagement te verrichten, zodanig dat veiligheid en minimale verkeershinder zijn gewaarborgd.	VM010
-------	--	-------

3.1. Beschrijven verkeersmanagement

VM100	De Opdrachtnemer dient een verkeersmanagementplan, waarmee de Opdrachtnemer bewerkstelligt dat veiligheid en minimale verkeershinder zijn gewaarborgd, ter kennis te brengen van de Opdrachtgever.	VM010
VM110	De Opdrachtnemer dient in het verkeersmanagementplan ten minste te beschrijven: 1. het proces verkeersmanagement; 2. een uitwerking van de projectorganisatie met betrekking tot verkeersmanagement; 3. de relatie met de planning; 4. de communicatie met de wegbeheerders (gemeente Zwolle en provincie Overijssel) en Opdrachtgever; 5. de communicatie met de doelgroep voor bouwcommunicatie.	VM100

3.2. Uitgangspunten voor verkeersmanagement

VM200	De Opdrachtnemer mag geen capaciteit aan het wegennet onttrekken buiten de SLOT's. Het opbouwen of afbreken van een verkeersmaatregel ten behoeve van het SLOT wordt ook gezien als het onttrekken van capaciteit.	VM010
VM210	De Opdrachtnemer mag de ophaalbrug maximaal 14 weken volledig afsluiten voor de weggebruikers, binnen het kader zoals beschreven in bijlage G 'Scheepvaartverkeersmanagement voor rijksvaarwegen' bij de Vraagspecificatie Proces, bijlage D 'Stremmingmomenten'.	VM200
VM220	De Opdrachtnemer mag vóór of na de volledige afsluiting zoals opgenomen in VM210 de ophaalbrug gedeeltelijk afsluiten voor gemotoriseerd verkeer, waarbij het tegengesteld verkeer over één rijstrook wordt geleid.	VM010
VM230	Hulpdiensten zullen tijdens de volledige afsluiting geen gebruik maken van de doorgaande route over de ophaalbrug.	VM200
VM240	Tijdens de volledige afsluiting zoals opgenomen in VM210 dient de verkeersfunctie voor fietsers en voetgangers in beide richtingen in stand gehouden te worden via een tijdelijke voorziening conform paragraaf 3.4. Binnen deze periode is het Opdrachtnemer maximaal 4 keer 4 uur toegestaan om de tijdelijke voorziening uit bedrijf te nemen ten behoeve van noodzakelijke uitvoeringswerkzaamheden (bijvoorbeeld in- en uitvaren van deuren, brugval en hameistijl).	VM200

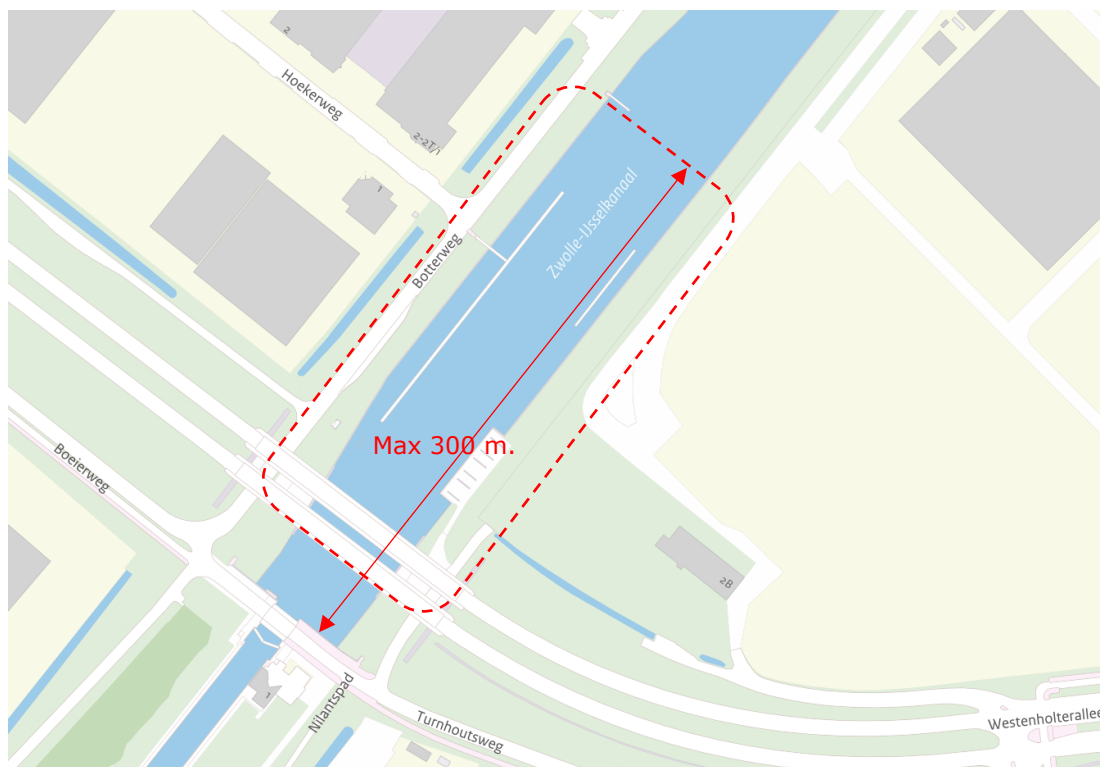
3.3. Verkeersmaatregelenplan

- | | | |
|-------|--|-------|
| VM300 | De Opdrachtnemer dient een verkeersmaatregelenplan, waarmee de Opdrachtnemer bewerkstelligt dat met de voorgenomen verkeersmaatregelen de veiligheid en minimale verkeershinder per doelgroep zijn gewaarborgd, ter acceptatie in te dienen bij de wegbeheerder en de Opdrachtgever. | |
| VM310 | De Opdrachtnemer dient in het verkeersmaatregelenplan rekening te houden met de volgende doelgroepen: <ol style="list-style-type: none"> 1. doorgaand gemotoriseerd wegverkeer (auto's, vrachtauto's, tractoren, overig); 2. doorgaand langzaam verkeer I (fietsers, snorfietsers, scooters); 3. doorgaand langzaam verkeer II (voetgangers). | VM300 |
| VM320 | Tijdens stremmingen van de Spoolderbrug dient de Opdrachtnemer de weggebruikers van de Turnhoutsweg als volgt om te leiden: <ol style="list-style-type: none"> 1. doorgaand gemotoriseerd wegverkeer: omleiden over rondweg N331; 2. doorgaand langzaam verkeer I en II: omleiden over Hasselterweg, en tijdens de stremming van de Spoolderbrug ten behoeve van de renovatie (als genoemd in bijlage G 'Scheepvaartverkeersmanagement voor rijksvaarwegen' bij de Vraagspecificatie Proces, bijlage D 'Stremmingmomenten') eveneens over een tijdelijke voorziening conform paragraaf 3.4. | VM310 |
| VM330 | De Opdrachtnemer dient in zijn verkeersmaatregelenplan per doelgroep de verkeersmaatregelen en per verkeersmaatregel ten minste in detail te beschrijven: <ol style="list-style-type: none"> 1. de toe te passen verkeersmaatregel; 2. een duidelijke situatietekening in kleur, inclusief alle relevante te plaatsen, aan te passen en/of te verwijderen bebording, bebakening en markering; 3. de tekst op de omleidingsborden, informatiewagens, DRIP's en vooraankondigingsborden; 4. de locaties van de te plaatsen routenummer- en pijlborden; 5. de in- en uitritten ten behoeve van het werkverkeer; 6. een overzicht/kaart van transportroutes voor bouwverkeer; 7. de telefoonnummers van betrokken/relevante contactpersonen; 8. de begintijd / -datum en de eindtijd / -datum per aangevraagde verkeersmaatregel en omleiding; 9. de "go / no go"-criteria voor de start van de verkeersmaatregelen; 10. een uitwerking van de bewegwijzering ten behoeve van het aanduiden van omleidingsroutes in verband met de afsluiting; 11. schriftelijke goedkeuringen of verklaringen van geen bezwaar van de betrokken wegbeheerders voor het toepassen van de verkeersmaatregel; 12. een verklaring van geen bezwaar van de hulpverleningsdiensten; 13. op welke wijze rekening wordt gehouden met de fietsknooppuntenroute 'Rondje Zwolle' over Spoolde; 14. op welke wijze rekening wordt gehouden met vandalisme bij gebruik van bebording, afsluiting werkvak, gebruik alternatieve route (bypass). | VM300 |

- | | | |
|-------|--|-------|
| VM340 | De Opdrachtnemer dient zijn concept verkeersmaatregelenplan uiterlijk 10 weken voorafgaande aan de betreffende uitvoeringswerkzaamheden, ter acceptatie voor te leggen aan de wegbeheerder en de Opdrachtgever. | VM340 |
| VM350 | De Opdrachtnemer dient te bewerkstelligen dat het definitieve verkeersmaatregelenplan uiterlijk 4 weken voorafgaande aan de betreffende uitvoeringswerkzaamheden door de wegbeheerder en de Opdrachtgever is geaccepteerd. | VM340 |

3.4. Tijdelijke voorziening

- | | | |
|-------|---|-------|
| VM400 | Gedurende de stremming van de sluis en brug t.b.v. de renovatie van Complex Spooldersluis dient een tijdelijke voorziening aanwezig te zijn die een oeververbinding vormt voor fietsers en voetgangers en die aansluit op de openbare weg. | VM320 |
| VM410 | De tijdelijke voorziening dient het mogelijk te maken dat fietsers en voetgangers het Zwolle-IJsselkanaal normaal en veilig kruisen, 7 dagen per week, 24 uur per dag, uitgezonderd de tijdelijke onderbrekingen ten behoeve van uitvoeringswerkzaamheden zoals benoemd in VM240. | VM010 |
| VM420 | De tijdelijke voorziening dient gesitueerd te worden binnen onderstaand zoekgebied (rode stippellijn), op maximaal 300 meter buiten het Complex Spooldersluis en zodanig dat hinder en raakvlakken m.b.t. de Werkzaamheden tot een minimum worden beperkt. | VM400 |



VM430	De tijdelijke voorziening mag de sterkte van de waterkeringen, waar het een raakvlak mee heeft, niet negatief beïnvloeden. Opdrachtnemer dient dit aan te tonen met specifieke berekeningen en analyses.	VM400
VM440	De tijdelijke voorziening dient na het vervallen van de functie in zijn geheel te worden verwijderd, inclusief eventuele voorzieningen in de waterkering en afwerking van het dijklichaam in de oorspronkelijke toestand.	VM400

3.5. Plaatsen en verwijderen informatieborden en afzettingen

VM500	De Opdrachtnemer dient bij afsluiting van een rijbaan of weg twee weken voorafgaande aan de betreffende werkzaamheden voor aankondigingsborden te plaatsen en deze direct na afloop van de betreffende werkzaamheden te verwijderen.	
VM510	Reguliere routes voor voetgangers en fietsverkeer dienen bij afsluiting met vandalisme bestendige bouwhekken te worden dichtgezet.	VM500

3.6. Aanvragen van een verkeersmaatregel

VM600	De Opdrachtnemer dient schriftelijk toestemming voor de te treffen verkeersmaatregelen aan te vragen bij de wegbeheerder.	
VM610	De Opdrachtnemer dient uiterlijk 12 werkdagen voor de week van uitvoering de verkeersmaatregel bij de wegbeheerder te hebben aangevraagd.	VM600
VM620	Indien een urgente verkeersmaatregel wordt getroffen, dient de Opdrachtnemer dit aan de wegbeheerder te melden.	VM600

3.7. Annuleren van een verkeersmaatregel

VM700	Indien de Opdrachtnemer een door hem aangevraagde en door de wegbeheerder toegestane verkeersmaatregelen wenst te annuleren, dient de Opdrachtnemer het verzoek voorzien van een deugdelijke motivering uiterlijk om 14.00 uur op de werkdag voorafgaand aan het begintijdstip van de geplande verkeersmaatregel voor te leggen aan de wegbeheerder.	VM600
B- VM700	In geval van annulering van verkeersmaatregelen zullen de door de Opdrachtgever gemaakte kosten ten aanzien van (de communicatie van) de geannuleerde verkeersmaatregelen alsmede extra gemaakte kosten worden verhaald, tenzij de Opdrachtnemer aantoont dat er sprake is van aan hem niet verwijtbare oorzaken die ten grondslag liggen aan het verzoek tot annulering.	VM700

Bijlage: Minder Hinder voor fietsers en voetgangers

Inspiratie voor omleidingsroutes langzaam verkeer

(Rijkswaterstaat, november 2014)



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Inspiratie voor omleidingsroutes langzaam verkeer

Minder Hinder voor fietzers en voetgangers

Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.



Inhoudsopgave

	Fietsers zijn ook belangrijk	5
1	Net mensen ...	7
2	Zo hoort het; in de geest van CROW	9
3	Zo gebeurt het; klachten van weggebruikers	12
4	Zo kan het; goede voorbeelden van collega's	14
4.1	We dachten dat het goed was ...	14
4.2	'Mensen kennen de namen van die fietspaden toch niet!'	16
4.3	Leefbaarheid in het gedrang	19
4.4	Vandalisme helpt werklozen aan het werk	20
4.5	De oplossing ligt soms dichtbij, je moet wel kijken ...	23
4.6	Een prachtige omleidingsroute, totdat ...	24
4.7	Samen kom je verder	27
4.8	RegioRegie: samenwerking voorkomt fuik	28
4.9	Samenwerking met de Fietsersbond	31
5	Tips en aandachtspunten	32
6	Lijst met contactpersonen	34
	Publicaties	36



Feiten die het belang van aandacht voor fietsers en voetgangers duidelijk maken

- Jaarlijks fietsen Nederlanders met elkaar zo'n 15 miljard km (OVIN).
- Op werkdagen tussen 8.00 en 9.00 uur rijden er meer fietsers dan auto's (Fietzersbond).
- In Nederland ligt, naar schattingen van de Fietzersbond, zo'n 35.000 km fietspad.
- RWS is beheerder van 350 km fietspad en 150 km overige fietswegen (parallelwegen e.d.).
- Daarnaast beheren andere wegbeheerders ongeveer 1800 km fietspad op RWS-areaal; bijvoorbeeld een RWS-dijk met een gemeenteweg erop.
- Een kwart van de dodelijke verkeersslachtoffers zijn fietsers. Op Rijkswegen wordt ongeveer 1 dode per jaar onder fietsers geregistreerd (BRON).
- Tweederde van alle fietsongevallen is enkelvoudig. De helft daarvan wordt mede veroorzaakt door één of meer infrastructuur-gerelateerde factoren.
- De spoedeisende hulp behandelt dagelijks ruim 200 patiënten vanwege fietsongevallen, bij gemiddeld 8 daarvan spelen werkzaamheden op of langs de weg een rol (VeiligheidNL).

Fietsers zijn ook belangrijk

Fietsers en voetgangers kunnen een grote bijdrage leveren aan de missie van IenM: leefbaarheid, bereikbaarheid en een vlotte doorstroming in een goed ingerichte, schone en veilige omgeving. Rijkswaterstaat focust meestal op gemotoriseerd verkeer.

Bij werkzaamheden krijgen fietsers en voetgangers soms te weinig aandacht, waardoor ze in de knel komen. Er zijn wel (CROW-)handreikingen over omleidingsroutes voor langzaam verkeer. Daar hebben we als Rijkswaterstaat ook aan meegewerkt, en we verwijzen ernaar in contracten. Helaas krijgen die niet altijd voldoende aandacht, of ze worden meer naar de letter dan naar de geest gevolgd. Dit leidt tot onveilige situaties, ongevallen of zelfs doden. Het Landelijk PublieksAnalyseRapport 2013 bevat daarom de actie: 'Geef bij werkzaamheden de (veiligheid van) fietsers en voetgangers meer aandacht.'

De landelijk werkende afdeling WOA (Werkwijze OM en AM) bij WNZ heeft dit opgepakt. Dit heeft o.a. geleid tot dit boekje, waarvoor is samengewerkt met de

Fietzersbond en Wandelnet. Beide organisaties weten veel over langzaam verkeer, en delen deze kennis graag. Ze staan in de lijst met contactpersonen, achterin dit boekje.

De inspirerende voorbeelden geven blijk van een open houding, goede communicatie en creativiteit. Er gaat dus veel goed. Maar toch: het kan -en moet- beter! Daarom wens ik iedereen veel succes bij het verzorgen van omleidingsroutes voor langzaam verkeer. Ik hoop dat dit boekje daarbij behulpzaam zal zijn.

Ineke van der Hee,

Proceseigenaar Omgevings-
en Assetmanagement,
HID Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid

RWS-beleid voor verkeersmaatregelen bij wegwerkzaamheden

(geldt ook voor fietsers en voetgangers)

Het treffen van verkeersmaatregelen voor wegwerkzaamheden is alleen verantwoord als de veiligheid van de weggebruiker is gewaarborgd.

Mensen laten werken aan de weg is alleen verantwoord als dat op veilige wijze kan.

Veiligheid
weggebruiker

Veiligheid
wegwerker

Life-cycle
kosten

Informeren

Maximale
doorstroming
Minimale
overlast

Rijkswaterstaat informeert de weggebruiker over werkzaamheden en de daarbij noodzakelijke verkeersmaatregelen, zodat hij hierop kan anticiperen en eventuele hinder beter kan begrijpen.

Ondanks de verkeersmaatregelen streeft Rijkswaterstaat naar een minimale overlast voor omgeving, milieu en alle betrokkenen en een maximale doorstroming voor de weggebruiker.

Belastinggeld moet zorgvuldig besteed worden

1 Net mensen ...

Fietsers en voetgangers zijn net mensen. Zij hebben een doel, kiezen de kortste weg en negeren verkeersmaatregelen die dat doel in de weg staan, of zien ze niet. Fietsers en voetgangers moeten het hebben van spierkracht en ervaren weer en wind.

Aannemers zijn net mensen. Zij willen hun werk goed doen, met zo min mogelijk gedoe, en willen op tijd klaar zijn; recht op hun doel af, maar wel graag veilig.

Wegbeheerders zijn net mensen. Zij willen hun verantwoordelijkheid waarmaken en hun doel bereiken. Als wegbeheerder ben je verantwoordelijk voor de veiligheid op jouw weg, ook als er gewerkt wordt. Dat kun je niet afschuiven op de aannemer of weggebruiker.

Het is best lastig om al die mensen tevreden te stellen. In dit boekje vind je daar inspiratie voor. Hierin vind je de bedoeling van de CROW-richtlijnen, voorbeelden hoe anderen zijn omgegaan met omleidingen, en tips van diverse aard. Tot slot vind je een lijst met namen en links waar je meer informatie kunt halen.

Wist je dat er tijdens de spits meer fietsers en voetgangers onderweg zijn dan automobilisten? (bron: Fietsersbond). Dus je kunt ze niet negeren.



2 Zo hoort het; in de geest van CROW

Dit hoofdstuk beschrijft het doel en de ‘geest’ van de belangrijkste CROW-richtlijnen.

Doel van de CROW-richtlijnen voor maatregelen bij werk in uitvoering:

- veilige arbeidsomstandigheden voor wegwerkers
- veilige situaties voor weggebruikers
- beperken van de hinder door werkzaamheden

Voetgangers en fietsers zijn geen automobilisten

Voetgangers en fietsers bewegen zich voort op spierkracht. Zij houden niet van omleidingsroutes. Zij hebben de omleidingsborden niet in de gaten of weten niet dat ze voor hen bedoeld zijn. Ze zoeken de kortste weg en gaan door tot het niet meer kan. Fietsers en voetgangers zijn kwetsbaar,

ze voelen zich niet veilig tussen auto's. Bovendien wil de aannemer ze niet in het werkvak. Waar laat je ze dan?

Basiseisen fietsvriendelijke infrastructuur volgens CROW; denk vanuit de weggebruiker:

- **Samenhang:** routes staan logisch met elkaar in verbinding, zowel voor fietsers als voor voetgangers.
- **Directheid:** de maximale omleidingsafstand voor fietsers is 650 meter, voor voetgangers 150 meter.
- **Aantrekkelijkheid:** de omleiding is goed zichtbaar en zichtbaar goed.
- **Veiligheid:** er is voldoende ruimte om te voorkomen dat automobilisten/fietsers/voetgangers/wegwerkers ongecontroleerd door elkaar heen gaan, de alternatieve route is veilig voor fietsers en voetgangers.

- **Comfort:** er wordt rekening gehouden met het feit dat een fiets een evenwichtsvoertuig is, geen kooiconstructie en geen vering heeft, maar wel snel een lekke band, en dat voetgangers graag schone voeten houden en dat er ook minder valide voetgangers zijn.

Binnen Rijkswaterstaat is Minder Hinder het richtinggevende kader. Voor meer concrete aspecten over omleidingsroutes wordt daarin verwezen naar de website Werk In Uitvoering.

De (CROW-)richtlijnen en andere informatie zijn te downloaden op intranet, zie hoofdstuk 6.

Van de richtlijnen afwijken mag, mits goed onderbouwd. Leg die onderbouwing goed vast in verband met aansprakelijkheid.

Verantwoordelijkheden

BABW art 1a (Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer): 'Verkeersmaatregelen mogen niet in concurrentie, mogen geen onderdeel zijn van de uitvoeringsmethode van de aannemer. De wegbeheerder moet uitputtend maatregelen bepalen en beschrijven in het bestek.

De wegbeheerder is verantwoordelijk voor verkeersmaatregelen. De aannemer voert uitsluitend uit.'

	Voorbereiding	Realisatie
Wegbeheerder	Toetsen verkeersmaatregelenplan, onderbouwing van afwijkingen van de richtlijnen en verlenen vergunning	Handhaven vergunning
Projectleider RWS	Opstellen verkeersmaatregelenplan	Toezicht houden op de verkeersmaatregelen
Aannemer	Voorbereiden en uitvoeren verkeersmaatregelen	Toezicht houden op veiligheid eigen mensen, controleren kwaliteit van de verkeersmaatregelen

Reacties

Wat moet ik met het bord 'Fietzers afstappen'?

Is de boodschap: 'zoek het maar uit'?
Ik word hier zó boos van!

Ik wil niet lopen met de fiets aan de hand, dan had ik mijn fiets wel thuisgelaten!

En waar staat het bordje 'Fietzers opstappen'?

Dit bord is trouwens in de vorige eeuw al uit de richtlijnen geschrapt!



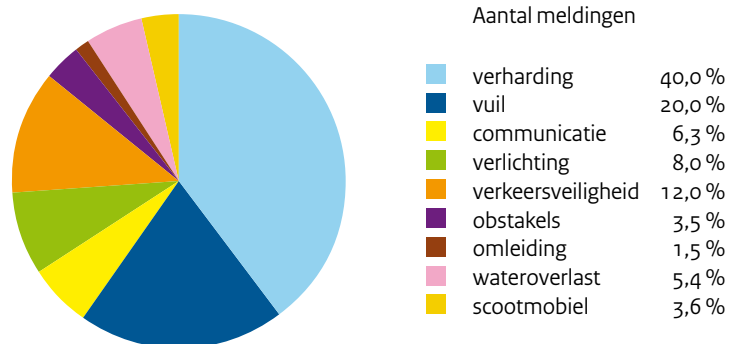
3 Zo gebeurt het; klachten van weggebruikers

De mensen achter 0800-8002 ontvangen vooral meldingen en klachten gericht op de rijkswegen. Een enkele Nederlander neemt de moeite om een melding te maken over fiets- of wandelpaden.

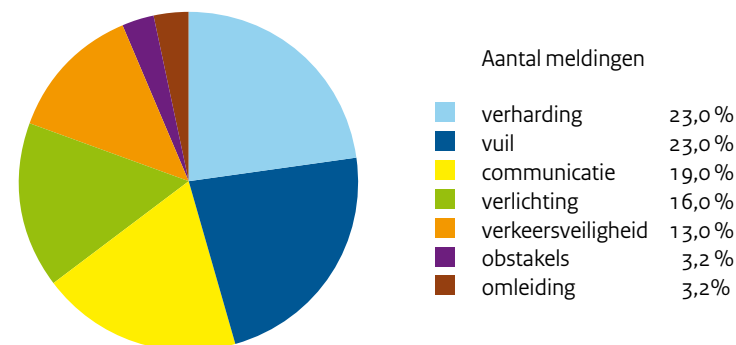
Analyse van deze meldingen laat ons zien waar mensen zich aan storen. Misschien mag je wel de conclusie trekken dat dit de zaken zijn die fietsers en voetgangers erg belangrijk vinden.

Het landelijk informatiepunt beschikt over veel publieksinformatie en -kennis. Je kunt

deze inzetten voor het beantwoorden van vragen gericht op jouw project (zie Hoofdstuk 6). Onderstaande plaatjes geven een beeld van wat weggebruikers belangrijk genoeg vonden om een melding over te maken in 2013 en 2014, gericht op fiets- en/of wandelpaden.



Als we daar de meldingen uithalen die gericht zijn op locaties met wegwerkzaamheden, dan ontstaat dit plaatje:



Wanneer we de veronderstelling accepteren dat voetgangers en fietsers alleen bellen met Rijkswaterstaat als het ze echt hoog zit, dan kunnen we concluderen dat fietsers en voetgangers zich storen aan:

- de kwaliteit van de wegverharding, klachten gaan voornamelijk over (angst voor) valpartijen en lekke banden;
- troep op het pad en vuil eromheen, vanwege lekke band, valpartij, sociale onveiligheid;
- de kwaliteit van de informatie, hier stellen mensen vragen als: wanneer kan ik er weer door, waarom is het fietspad weggehaald, waarom staan de omleidingsborden er nog terwijl het werk al is afgerond;

- gebrek aan of gebrekkige verlichting, deze klachten gaan vooral over sociale onveiligheid;
- verkeersonveiligheid, men maakt zich veelal zorgen wanneer fietsers (vooral schoolkinderen) vaker een weg moeten oversteken.

Nu we weten wat weggebruikers belangrijk vinden, waar zij de moeite voor nemen om over te bellen, kunnen we daar rekening mee houden.

4 Zo kan het; goede voorbeelden van collega's

Het zijn net mensen ... In dit hoofdstuk voorbeelden van collega's die te maken kregen met 'mensen en hun wensen' en daar een werkbare aanpak bij hebben gevonden.

Uiteraard zijn er veel meer goede voorbeelden voorhanden, dit is een selectie. We beginnen dit hoofdstuk met een schokkend voorbeeld. Ondanks alle

maatregelen werd er een fietser doodgeden. Hopelijk raken we ook door dit voorbeeld geïnspireerd ons werk goed te doen.

4.1 We dachten dat het goed was ...

Situatie

In 2008 was ik, **Eric Mostert**, omgevingsmanager van de reconstructie van de N57 tussen Middelburg en de Veersedam. De reconstructie hield in: aanleg van 13 km weg, 16 km parallel- en ontsluitingsweg, 7 km fietspad, 1 aquaduct, 32 bruggen, viaducten en tunneltjes. Verkeersmaatregelen en omleidingsroutes waren uitgezet volgens de CROW-richtlijnen.

Probleem

Het fietspad was aan één kant van de weg afgesloten. Fietzers moesten oversteken en aan de andere kant verder, op het oude fietspad. Een groep racefietzers nam die avond dat fietspad niet maar koos voor het mooie, vlakke, nieuwe asfalt van de hoofdrijbaan. Het was donker en de fietzers waren net voorbij een bocht toen een auto van de andere kant kwam. De automobilist zag hen te laat, week uit, kwam tegen de



Tips

- Weggebruikers zijn met andere dingen bezig dan met verkeersveiligheid. Accepteer dat en kijk hoe je daarop kunt anticiperen.
- Gebruik de doelgroepen als referentiekader. Verplaats je in hen, vraag hun mee te denken. Kijk hoe de verschillende doelgroepen omgaan met jouw maatregelen, of stap zelf eens op de fiets. Pas de maatregelen zo nodig aan.
- De eerste dag(en) van verkeersmaatregelen is het meestal chaos. Verkeersregelaars kunnen ongelukken voorkomen.

barrier en werd teruggekaatst. Hij schepte de achterste fietser. Deze overleefde dit niet.

Was het stom van de fietzers, had de automobilist beter moeten opletten, hadden wij het anders moeten doen?

Omkeermoment

Wij hadden gehandeld volgens de richtlijnen van CROW. Toch ging het mis. Met gemak kan ik mij verplaatsen in die fietser. Ik stap zelf ook regelmatig op de racefiets en weet dat vlak asfalt fantastisch rijdt. Ik had het zelf kunnen zijn ... Sindsdien kijk ik anders naar wegwerkzaamheden en de bijbehorende maatregelen. De CROW-richtlijnen zijn goed, maar racefietzers, schooljeugd, huisvrouwen onderweg naar de markt ... iedere doelgroep heeft zo zijn eigen eigenaardigheden. Daar zijn die

richtlijnen niet op gemaakt (kan ook niet). Je hebt die doelgroepen daarom nodig om te toetsen of je aanpak goed is. Vraag het hen en stap zelf eens op de fiets, of denk terug aan je eigen jeugd (ik had ook meer aandacht voor mijn vriendjes dan voor het verkeer). Als wij beter gekeken hadden naar het soort fietzers dat voorbijkwam, als wij ons in hen verplaatst hadden of naar hen gekeken hadden, mogelijk was dit ongeluk dan niet gebeurd.

4.2 'Mensen kennen de namen van die fietspaden toch niet!'

Situatie

Ter voorbereiding op de uitbreiding van de A9 – Gaasperdammerweg worden kabels en leidingen verlegd. Daarom zijn drie fiets- en voetgangersverbindingen tijdelijk buiten gebruik gesteld. De omleidingsroutes zijn aangegeven conform de CROW-richtlijnen. Aan het woord **Lammert Postma**, omgevingsmanager A9.

Probleem

Wij kregen veel klachten over de versperde onderdoorgangen. Wat bleek: pas toen de eerste bomen werden gekapt, realiseerden bewoners zich dat hun stadsdeel de komende jaren het toneel is van een groot wegenbouwproject. Ook bleek dat de namen van de fietspaden niet bekend zijn. Deze werden op de omleidingsrouteborden gebruikt. Die bewegwijzering hielp dus niet.

Omkeermoment

We hadden een bewonersavond over de plannen. Voor ik het wist stond ik midden tussen boze mensen. Zij waren kwaad over de versperring van het fiets- en voetpad tussen hun wijk en het park. We hadden een omleidingsroute geleid over een smal fietspad. Bovendien was hier geen voetpad aanwezig. Er lopen veel mensen tussen de wijk en het park. Daar hadden wij van tevoren niet goed over nagedacht.

Aanpak

We hebben de bewoner die het meest klaagde, gevraagd of hij ons wilde helpen.

Die bewoner was daar gelijk voor in. Hij vertelde dat de tekst op de borden onbegrijpelijk was 'Mensen kennen de namen van die fietspaden toch niet!', en dat de borden niet op de juiste plekken stonden. Samen hebben we nieuwe aanduidingen op de borden bedacht en de borden opnieuw geplaatst. Ook hebben we een kaartje met de omleidingsroutes huis aan huis verspreid. Voor mensen uit de buurt werd de omleiding hiermee duidelijk. Mensen die van verder weg kwamen hadden er meer moeite mee, maar leerden de omleidingsroutes ook kennen.

We hebben gekozen voor robuuste omleidingsroutes: liever de hele tijd dezelfde dan steeds wisselende kortere routes. Daar waar een voetpad ontbrak, hebben we uiteindelijk een schelpenpad aangelegd, zodat de omleidingsroute voor voetgangers aantrekkelijker en veiliger is geworden. De kortere alternatieve routes hebben we onaantrekkelijk gemaakt door middel van handhaving. Gelukkig wilde de politie hieraan meewerken.

Iedere twee weken gaan we om tafel met bewoners. Dan bespreken we de voortgang van het werk, eventuele klachten en oplossingen voor problemen. De aannemer zorgt ervoor dat afspraken direct uitgevoerd worden. Dit werkt!

Tips

- Bedenk dat een omleidingsroute voor fietsers niet geschikt hoeft te zijn voor voetgangers.
- Houd er rekening mee dat weggebruikers de namen van fietspaden niet kennen.
- Bewoners kennen de buurt als geen ander, vraag hun om mee te denken over omleidingsroutes en bewegwijzering.





Tips

- Denk niet voor een ander, maar vraag het die ander en doe dat vroeg in het traject.
- Stap eens op de fiets of maak een wandeling rond het gebied waar gewerkt gaat worden.
- Op www.wandeln.nl en www.fietsplatform.nl zijn alle doorgaande wandel- en fietsroutes eenvoudig te vinden.

4.3 Leefbaarheid in het gedrang

We spreken met **Maarten Goorhuis** van Stichting Pieterpad en met **René Scholtes**, regisseur Assetmanagement van RWS ZN.

Situatie

Venlo en de omliggende dorpen vormen een stadsgewest met woon- en bedrijventerreinen, groene bufferzones en uitgestrekte bos- en natuurgebieden aan de Maas. Venlo is een belangrijk transportknooppunt, zowel voor spoor- als wegvervoer.

Probleem

De aanleg van de A67, de A73 en de A74 biedt oplossingen voor de verkeersuitdagingen om en in Venlo. Maar deze snelwegen veroorzaken ook barrières tussen de woonkernen onderling en tussen de woonkernen en het groen. Ook het Pieterpad komt in het gedrang. Dat terwijl wandelen de meest gebezigde vorm van buitenrecreatie is en het ministerie van IenM leefbaarheid in zijn missie heeft staan.

Omkeermoment

De omgevingsmanager van Rijkswaterstaat, betrokken bij de planvorming van de A74, nam al in een vroeg stadium contact op met Stichting Pieterpad. Samen met de gemeente Venlo dachten wij na over alternatieve verbindingen.

Iedere partij deed een beetje water in de wijn, samen kwamen we tot acceptabele oplossingen: Rijkswaterstaat maakte een brug een meter breder, waardoor er ruimte ontstond voor voetgangers, de gemeente Venlo zorgde voor een wandelpad langs de weg naar die brug, en het Pieterpad verlegde de route. Dankzij dit overleg is de A74 geen barrière geworden.

Maarten: 'Helaas gaat het niet altijd zo. Wij maken het vaak mee dat wegbeheerders invullen wat goed is voor wandelaars en fietsers. Dat komt lang niet altijd overeen met wat wij belangrijk vinden. Een omleiding van bijvoorbeeld 2 km stelt in de ogen van een automobilist niet veel voor, voor een voetganger kan dit zomaar 45 minuten extra reistijd zijn! Ook willen wegbeheerders de oversteek van verschillende wegen en paden graag combineren en concentreren. Dat lijkt efficiënt, maar voor wandelaars betekent dit vaak dat een onverhard wandelpad wordt opgeofferd voor een route langs andere wegen en fietspaden.

Op zich is dit voorstelbaar, Rijkswaterstaat is van de auto, maar, onze hartenkreet, vraag ons dan om mee te denken.'

4.4 Vandalisme helpt werklozen aan het werk

Situatie

De Beneluxtunnel is de tunnel onder de Nieuwe Maas tussen Vlaardingen/Schiedam en Hoogvliet. Er is een aparte tunnelbuis voor langzaam verkeer. Fietsers en voetgangers komen via een roltrap of lift in de tunnelbuis, gaan naar de andere kant en gaan daar met de roltrap of lift weer naar boven. Aan het woord is **Tekin Ates**, omgevingsmanager RWS WNZ.

Probleem

Ook nadat alle roltrappen en liftdeuren bij de fietstunnel waren vernieuwd, bleven we maar last houden van storingen. De roltrappen en liften bij de Heijenoordtunnel bleken dezelfde problemen te vertonen.

Omkeermoment

Het verbaasde mij dat de techniek ons steeds weer in de steek liet, bij beide tunnels. Ik besloot de storingen te analyseren om te zien of er een bovenliggende oorzaak was. Die bleek er te zijn: de roltrappen en liften raakten steeds buiten gebruik door verkeerd gebruik en door

vandalisme. Geen technisch probleem dus, maar een maatschappelijk vraagstuk.

Aanpak

Toezichthouders zouden een oplossing kunnen bieden, maar die zijn duur. Dat kon dus niet. Berichten over werkloosheid zetten mij aan het denken: Langdurig werklozen konden misschien wel ingezet worden als toezichthouders. Dat zou een win-winsituatie kunnen zijn. De veiligheid van fietsers en voetgangers bij de fietstunnels gewaarborgd, vandalisme voorkomen en langdurig werklozen doen werkervaring op, waardoor ze meer kans hebben om door te stromen naar een reguliere baan. Het viel niet mee hiervoor de handen op elkaar te krijgen. Ik heb gesproken met wethouders, directeuren van sociale diensten, mensen van politie en brandweer. Ik maakte een businesscase en een plan van aanpak. Heb aandacht gevraagd en gekregen van verschillende media. Uiteindelijk is het gelukt. Gemeenten en Rijkswaterstaat werken nu samen, langdurig werklozen zijn aan de slag en er is nagenoeg geen vandalisme meer rond de tunnels.

Tips

- Denk groter dan de vraag die je moet beantwoorden. Kijk of er (maatschappelijke) ontwikkelingen zijn waarbij je kunt aanhaken.
- Geef niet zomaar op, een nieuwe aanpak vraagt om doorzettingsvermogen.





Tips

- Bekijk je werk vanuit verschillende invalshoeken. Door te praten met belanghebbenden werd ons duidelijk welk vraagstuk wij op te lossen hadden.
- Zoek oplossingen binnen het werk. Met een beetje flexibiliteit kunnen problemen mogelijkheden worden.

4.5 De oplossing ligt soms dichtbij, je moet wel kijken ...

Situatie

De Kaagbrug bij Sassenheim is een basculebrug over de Ringvaart. Het is de enige brug in de omgeving over dit water. Aan het woord is **Arco Bouwmeester**, omgevingsmanager RWS WNN.

Probleem

In verband met veiligheidstests moest de brug een nacht worden gestremd. Dat betekende stremming voor de vaarweg, de rijksweg en het fietspad op een zaterdagavond. Voor de weggebruikers en de vaarweggebruikers waren er oplossingen voorhanden. We wisten alleen niet wat het afsluiten van het fietspad voor gevolgen zou hebben voor de plaatselijke bevolking. Om daar inzicht in te krijgen, spraken wij met omwonenden en met bezoekers van het plaatselijke café. De café-eigenaar meldde ons dat hij veel klanten heeft van de andere kant van het water. Een stremming op zaterdagavond zouden hij en zijn klanten niet waarderen. En bovendien fietst er in het weekend veel jeugd over de brug, van en naar de disco.

Omkeermoment

Tijdens het gesprek met de caféhouder en de omwonenden werd duidelijk dat het niet

wenselijk was om een hele zaterdagnacht de brug te stremmen. Andere bruggen liggen te ver weg voor fietsers. Een pontje was te duur als oplossing voor een nacht.

Al pratende kwamen we op een idee: De testwerkzaamheden zijn aan tijd onderhevig, die kunnen niet zomaar worden gestopt. Maar er zijn wel momenten waarop de aannemer de testresultaten bekijkt en een volgende test voorbereidt. Op die momenten kan de brug best worden opengesteld voor fietsers. Die oplossing was haalbaar en was acceptabel voor de omgeving, volgens onze gesprekspartners.

Aanpak

Een paar weken voor de bewuste nacht hebben we borden geplaatst voor de brug met informatie over de beperkte openingstijden voor (brom)fietsers tijdens de nacht van de tests. Tot onze verrassing wist bijna iedereen van de stremming. Een enkele fietser was zelfs verrast dat hij toch over de brug kon. Niemand werd boos wanneer er gewacht moest worden. Langer dan een half uur hoefde men sowieso niet te wachten. Wat zonder twijfel meehielp, was het prima weer. Als het koud was geweest, was er waarschijnlijk meer gemopperd.

4.6 Een prachtige omleidingsroute, totdat ...

Situatie:

Een fietsomleiding is fantastisch aangegeven, zelfs met vermelding van de extra reistijd: 2 minuten.

Probleem

Ik, **Frans Merkkx**, fietsende burger en RWS'er (en opdrachtgever van dit boekje!), fiets weleens wat rond in mijn omgeving. Deze keer reed ik op een vrijliggend tweerichtingsverkeerfietspad langs een grote en drukke stadsrandweg. Over die weg wordt een fietsbrug gebouwd (mooi zo!), het fietspad is daarvoor tijdelijk geblokkeerd. Jammer, maar het is voor een goed doel nietwaar. Gelukkig is de omleidingsroute hartverwarmend goed aangegeven; op het bord staat zelfs dat het twee minuten extra reistijd is. En de ene richting is met een grote F, de andere richting met een fietssymbool aangegeven, dus vergissen is uitgesloten. De omleidingsroute loopt door een woonbuurt, beetje rommelige

bestrating, maar dat is niet erg. Iedere bocht is aangegeven. Ik ben heel tevreden: dit wil ik opnemen in dit boekje! Helaas wordt een paar weken later de omleidingsroute verstoord door een ander project (van dezelfde wegbeheerder).

Omkeermoment

Een paar weken later ga ik foto's maken voor dit boekje. Maar ... in de mooie omleidingsroute is een ander project aan de slag gegaan. Een uitritconstructie van een zijweg wordt herbestraat. Hoe moet ik nu fietsen? Zoals velen voor mij neem ik de stoep maar, je moet wat. Het blijde gevoel over de schoonheid van de omleidingsroute is er nog wel, maar er is toch ook een beetje een bijsmaak gekomen ... jammer van dit tweede project. Waarschijnlijk hadden die het gewoon even niet door! En de projectleider van 'mijn' route heeft het ook niet gezien.

Tips

- Geef bij een omleidingsroute aan hoeveel extra tijd die kost, daarmee volgen fietsers makkelijker je aanwijzingen op.
- Geef de richtingen een andere aanduiding, zodat er geen verwarring ontstaat.
- Stem af met andere projecten in jouw buurt en voorkom een verstoring binnen een omleiding.
- Ga af en toe nog eens kijken hoe het erbij staat.





Tips

- Zeker wanneer de relaties moeilijk liggen: ga vroeg in het project het gesprek aan met belanghebbenden en betrek ze in de problematiek, laat ze meedenken.
- Reageer snel wanneer de gekozen oplossing onvoldoende werkt.

4.7 Samen kom je verder

Situatie

De Maasbrug in Roermond is de belangrijkste oeververbinding voor deze stad en van groot economisch belang. De eerstvolgende brug over de Maas ligt 10 km verder. De brug heeft twee keer twee rijstroken en aan weerszijden brede fietspaden. De Maasbrug was toe aan renovatie. Aan het woord is **Wim van der Heijden**, omgevingsmanager groot onderhoud Maasbrug Roermond.

Probleem

De brug is niet breed genoeg om alle verkeersstromen door te laten gaan tijdens alle fasen van de werkzaamheden. Er was geen alternatieve oversteekmogelijkheid op acceptabele afstand en een tijdelijke brugconstructie ter plaatse was te duur. In het verleden zijn zaken niet soepel verlopen, waardoor de gemeente Roermond en verschillende belangenorganisaties niet veel vertrouwen in Rijkswaterstaat hadden.

Omkeermoment

Al in een vroeg stadium voerden wij gesprekken met de gemeente en met verschillende belanghebbenden. Tijdens die gesprekken werd duidelijk dat er veel waarde werd gehecht aan het economisch belangrijke wegverkeer en dat we een alternatief moesten vinden voor het langzame verkeer.

Een pontje werd de oplossing. Dit was financieel haalbaar en vlak bij de brug eenvoudig te realiseren. Deze oplossing werd geaccepteerd door de gesprekspartners.

Aanpak

Op basis van verkeerstellingen besloten wij om één pontje in te zetten. Maar al snel bleek het aanbod groter dan voorzien, de wachttijden liepen op en daarmee het aantal klachten. Het was een mooie zomer en naast het voorziene woon-werk- en woon-schoolverkeer maakten veel bezoekers van het Maasplassengebied gebruik van het pontje. Bovendien bleek het pontje een aantrekkelijke werking te hebben op recreatief fietsverkeer. Daar hadden wij niet op gerekend! In overleg met de aannemer besloten wij om een tweede pontje in te zetten. Hij regelde dit direct. Rijkswaterstaat nam een deel van de kosten voor zijn rekening, het was immers een onvoorziene omstandigheid.

Na deze aanloopproblemen - met de nodige negatieve media-aandacht en aandacht van het lokale bestuur - stemde de oplossing uiteindelijk tot tevredenheid. Toen de werkzaamheden afgerond waren, kreeg het vertrek van de pontjes warme belangstelling van passagiers en media.

4.8 RegioRegie: samenwerking voorkomt fuik

We spreken met **King Tse**, verkeerskundig adviseur RWS WNN en met **Douwe de Vries**, adviseur Verkeer en evenementencoördinator wegendistrict Zuid.

Situatie

Binnen de provincie Noord-Holland zijn enorm veel wegwerkzaamheden in uitvoering en nog gepland de komende jaren.

Probleem

Een wielerronde reed vast op een brug die gestremd was vanwege onderhoud. Exceptioneel transport reed zich vast in asfalteringswerkzaamheden. Regelmatig reden weggebruikers in een fuik; een omleidingsroute binnen een omleidingsroute.

Omkeermoment

Van oudsher zijn er wel route-overleggen. Maar deze zijn kleinschalig van aard en kunnen niet voorkomen dat er veel hinder tegelijkertijd is. Er ontstond behoefte aan een meerjarenplanning en aan regionale en lokale afstemming gericht op stremmingen voor zowel weg- als vaarweggebruikers.

Aanpak

Sinds 2007 werken *alle* weg- en vaarwegbeheerders in de provincie Noord-Holland samen in RegioRegie. Het doel van de samenwerking is om werkzaamheden en evenementen regionaal op elkaar af te stemmen door vroegtijdig knelpunten te

signaleren en door commitment te krijgen bij wegbeheerders en projecten om zich te houden aan 'slots'. Fiets- en voetpaden worden uitdrukkelijk meegenomen in de afstemming.

Deze samenwerking wordt gefinancierd door Rijkswaterstaat, Amsterdam, de stadsregio en de provincie Noord-Holland. RegioRegie bestaat uit verschillende overleglagen: de hele provincie, regionaal en lokaal. Werkzaamheden worden eerst afgestemd tussen de wegbeheerders, pas daarna mogen ze als hamerstuk ingebracht worden in het reguliere overleg.

Op lokaal niveau worden omleidingsroutes op elkaar afgestemd. Dit geldt ook voor omleidingsroutes voor voetgangers en fietsers. Daarbij volgen we de basiseisen voor fietsinfrastructuur van CROW: in samenhang, direct, aantrekkelijk, veilig en met comfort. Omleidingen in en om Amsterdam moeten ter goedkeuring voorgelegd worden aan de Centrale Verkeerscommissie Amsterdam. Belangrijke onderdelen van het Amsterdamse verkeersbeleid zijn bevordering van het fietsgebruik en de verbetering van de bereikbaarheid, het concentratiebeleid en de doorstroming op het Hoofdnet Fiets.

Vanwege het succes hebben de deelnemende wegbeheerders recent besloten om de samenwerking en de financiering voort te zetten.



Tips

- Samenwerking met andere wegbeheerders loont. Op het eerste gezicht kost het tijd en geld, op langere termijn verdient zich dat zeker terug.

Tips

- Geef afsluitingen van fietspaden door aan de Fietzersbond, die kunnen het opnemen in de Fietzersbond routeplanner.
- Samenwerking loont. Wij vinden het prettig om een goede relatie met jullie te hebben en samen de wereld ook voor fietsers toegankelijk te laten zijn.

4.9 Wat de Fietzersbond voor Rijkswaterstaat kan betekenen

Twee voorbeelden van **Saskia Kluit**, adjunct-directeur van de Fietzersbond, over samenwerking tussen de Fietzersbond en Rijkswaterstaat.

Wat is van wie?

Rijkswaterstaat heeft heel wat kilometer fietsweg (fietspad of fietstoegankelijke weg) op haar grondgebied. Een deel van deze wegen wordt door anderen beheerd. Als voorbeeld: de dijk langs een rivier kan van Rijkswaterstaat zijn, terwijl de weg erop in beheer is bij de provincie of gemeente. Tot voor kort had Rijkswaterstaat dit niet goed in beeld. De meeste 'droge' fietswegen waren wel bekend, maar vooral bij 'Nat' ontbrak het overzicht.

De Fietzersbond stelt op internet een digitale routeplanner beschikbaar: <http://routeplanner.fietzersbond.nl/>. Deze routeplanner is met crowdsourcing-avontuur door onze honderden vrijwilligers samengesteld. Een vrijwel compleet overzicht van de fietswegen in Nederland staat hierin. Door deze kaart op de Rijkswaterstaat-arealkaart te leggen, werd inzichtelijk waar op dat areaal fietswegen zijn. Vervolgens werd zo goed mogelijk vastgesteld wie de beheerder was: Rijkswaterstaat of iemand anders. Dit is nu grotendeels afgerond. Rijkswaterstaat blijkt beheerder te zijn van 350 km fietspad en van

150 km overige fietswegen (parallelwegen e.d.).

Voordeel voor de Fietzersbond: nu weten wij bij wie we moeten zijn met vragen of klachten.

Andere wegbeheerders, vooral gemeenten, beheren ook nog ongeveer 1.800 km op RWS-areaal. Het vergt aandacht om te voorkomen dat dit complicaties geeft als er onderhoud nodig is!

Laat weten wat je doet!

De fietsrouteplanner is samengesteld vanuit het officiële Nationaal WegenBestand. Onze vrijwilligers konden hieraan extra stukjes fietspad toevoegen. In de loop der jaren is dit een vrijwel compleet overzicht van fietstoegankelijke infrastructuur geworden. Wegbeheerders kunnen aan de Fietzersbond doorgeven waar en hoe lang ze ergens gaan werken, en welk deel van een fietspad geblokkeerd is. Fietsers kunnen dan bij het plannen van hun route rekening houden met de afsluiting.

De geadviseerde routes worden automatisch om de opbrekingen heen geleid. Ook kunnen wegbeheerders borden maken met zogenaamde QR-codes, waarmee fietsers op straat ook makkelijk de omleidingsroute kunnen bekijken.

5 Tips en aandachtspunten

Bij ieder voorbeeld in hoofdstuk 4 staan tips. In dit hoofdstuk staan deze en aanvullende tips, gesorteerd naar het moment in het proces dat ze nuttig kunnen zijn. Uiteraard is deze lijst niet uitputtend.

Als je aanvullende tips hebt voor je collega's nodigen wij je van harte uit die te melden op onze digitale netwerken, zie hoofdstuk 6. Dit hoofdstuk eindigt met een aantal afwegingen die je kunt maken.

Algemeen

- De wegbeheerder is verantwoordelijk voor de verkeersmaatregelen, de aannemer voert ze uit.
- Neem de weggebruikers als uitgangspunt, hoe gedragen zij zich. Bedenk steeds dat zij andere dingen aan hun hoofd hebben, dan verkeersveiligheid.
- De CROW-richtlijnen zijn goed. Pas ze toe met oog voor de verkeersdeelnemers in 'jouw' gebied.
- Afwijken van de CROW-richtlijnen mag, mits je dat goed onderbouwt. Wanneer er toch iets gebeurt, heb je die onderbouwing

nodig in verband met aansprakelijkheid.

- De basiseisen voor een fietsvriendelijke infrastructuur zijn: samenhang, direct, aantrekkelijk, veilig en comfortabel.

Vorbereiding

- Onderzoek wie de weg, het fietspad en het voetpad gebruiken en waar ze naartoe gaan (scholen, werk, station ...). Als het station rechts ligt, en je wijst ze naar links, grote kans dat ze je borden niet volgen. Kruip in de huid van de verschillende weggebruikers en bedenk waarmee zij bezig zijn. Houd daar rekening mee.
- Zorg ervoor dat de maatregelen in verhouding staan tot het aantal weggebruikers.
- Vraag omwonenden, scholieren en belangenorganisaties (Fietsersbond, ondernemersvereniging, wandelnet) met je

mee te denken. Vraag hun ook welke problemen zij voorzien.

- Kijk of er nog meer werkzaamheden in de buurt zijn. Door afstemming met andere wegbeheerders voorkom je omleidingsroutes binnen omleidingsroutes.
- Technische oplossingen zijn kwetsbaar. Bedenk wat er expres of per ongeluk vernield kan worden.
- Verander eens van scope. De oplossing voor een probleem kan soms gevonden worden door veel groter (werklozen inzetten) of juist klein (brug openstellen als de aannemer iets anders doet) te denken.
- Kijk ook eens wat er in het verleden is gebeurd. Als relaties moeizaam verlopen zijn, kan er oud zeer liggen. Daar kun je last van krijgen als je daaraan voorbijgaat.
- Op www.wandelnet.nl en www.fietsplatform.nl zijn doorgaande wandel- en fietsroutes te vinden. Kijk eens of je die doorkruist. Je kunt daar ook jouw omleidingsroutes aangeven, dan worden deze opgenomen in de routebeschrijving.

Uitvoering

- Communiceer over de werkzaamheden: wat doe je en waarom. Meld de omleidingsroute inclusief de extra reistijd. En vertel hoe lang de omleiding van kracht blijft.
- Mensen kennen de straatnamen niet, gebruik dus meer informatie dan alleen de straatnamen of laat een kaartje zien.
- Wanneer een omleidingsroute langer is dan de kortste 'illegale' route, bedenk dan dat mensen de illegale route gaan gebruiken. Zorg daarom voor fysieke

maatregelen die het gewenste gedrag afdwingen.

- Fietsers willen in beweging blijven. Als jij er niet voor zorgt dat dat mogelijk is, doen ze dat zelf wel.
- De eerste dag van een omleiding is het chaos. Mensen zien de omleiding pas als ze ervoor staan. Mogelijk zijn verkeersregelaars de eerste dagen nuttig.
- Controleer regelmatig of alle borden en markeringen nog goed zichtbaar zijn. Controleer de omleidingsroute regelmatig op obstakels.
- Houd ook rekening met rollators, rolstoelen, scootmobiel, kinderwagens, bakfietsen, enzovoort.
- Iedere klacht is een gratis advies. Zorg ervoor dat problemen direct worden opgelost.
- Het bordje 'Fietsers afstappen' werkt niet!

Afronding

- Haal alle borden op tijd weer weg en laat zien dat de weg weer toegankelijk is.
- Bedank alle weggebruikers voor hun begrip en geduld. Het is frustrerend voor fietsers dat zij door weer en wind moesten omrijden en de automobilist wordt bedankt.

Mogelijke afwegingen bij keuzes

- kort en hevig <-> langer en minder hevig
- wisselende routes <-> één route die langer is
- 24 uur aanpassing <-> alleen in piektijden

Vertel waarom je voor welke oplossing gekozen hebt.

6 Lijst met contactpersonen

organisatie	naam	tel	mail	te benaderen voor
CROW	Hillie Talens	06 20658739	Hillie.Talens@crow.nl	toelichting op richtlijnen
Fietzersbond, Landelijk Bureau		030 2918171		Advies op fietsgebied en ontwikkeling infrastructuur
Wandelnet, www.wandelnet.nl	Ankie van Dijk	06 33342113	avandijk@wandelnet.nl	coördinator belangenbehartiging
Landelijk informatielijn 0800-8002		088 -7970415	08008002@rws.nl	publieks informatie
RWS WVL, Bereikbaarheid en Infrastructuur	Klaartje Arntzen	088 6022652	klaartje.arntzen@rws.nl	Duurzame Mobiliteit
RWS WVL, Bereikbaarheid en Infrastructuur	Rick Lindeman	06 53926589	rick.lindeman@rws.nl	Duurzame Mobiliteit
RWS WVL, duurzaamheid	Martien Das	06 2226575	martien.das@rws.nl	fietsen als onderdeel van Klimaatagena/Energieakkoord duurzame mobiliteit
RWS WNZ, afdeling WOA	Frans Merkx	06 21649808	frans.merkx@rws.nl	Omgevingsmanagement, en Fiets algemeen
RWS WVL	Paul Schepers	06 21649810	paul.schepers@rws.nl	Veiligheid Fiets algemeen
RWS GPO	Martijn Flinterman	06 51572874	martijn.flinterman@rws.nl	Sociale en Technische Veiligheid
RWS Beter Benutten	Heleen Alders	06 19 61 03 50	heleen.alders@rws.nl	Communicatieadviseur Landelijk Team
Het Fietsberaad, onderdeel van CROW	www.fietsberaad.nl			
voorbeeld van collega's	naam	tel	functie	
We dachten dat het goed was ...	Eric Mostert	06 524036339	Omgevingsmanager N57 (2008)	
Mensen kennen de namen van die fietspaden toch niet!	Lammert Postma	06 29597130	Omgevingsmanager A9	
Leefbaarheid in het gedrang	Maarten Goorhuis	06 28910209	Oprichter Stichting Pieterpad	
Leefbaarheid in het gedrang	René Scholtes	06 22476860	Regisseur Assetmanagement RWS ZN	
Vandalisme helpt werklozen aan het werk	Tekin Ates	06 53718515	Omgevingsmanager RWS WNZ	
De oplossing ligt soms dichtbij, je moet wel kijken ...	Arco Bouwmeester	06 15479201	Omgevingsmanager RWS WNN	
Een prachtige omleidingsroute, totdat ...	Frans Merkx	06 21649808	Omgevingsmanager RWS WNZ	
Samen kom je verder	Wim van der Heijden	06 22931703	Omgevingsmanager groot onderhoud Maasbrug Roermond	
RegioRegie: samenwerking voorkomt fuik	King Tse	06 15479184	Verkeerskundig adviseur RWS WNN	
RegioRegie: samenwerking voorkomt fuik	Douwe de Vries	06 52077254	Adviseur Verkeer en Evenementencoördinator wegendistrict Zuid	
Samenwerking met de Fietzersbond	Saskia Kluit	030 2918171	Adjunct directeur Fietzersbond	

Publicaties

Enkele op de fiets toegespitste CROW-publicaties zijn te downloaden via:

http://corporate.intranet.rws.nl/kennis_en_expertise/digitale_bibliotheek/digitale_informatiebronnen/2013.03.07/crow_kennisbank.htm

Onder thema 'fiets' staan daar 12 diverse documenten opgenomen.

Onder thema 'Wegontwerp bibeko en bubeko':

- Barrièrewerking van lijninfrastructuur

Onder thema 'Ruimte, mobiliteit, stedenbouw en verkeer':

- Recreatieve stad-landverbindingen

CROW-documenten 'Werk in Uitvoering' zijn te downloaden via:

http://corporate.intranet.rws.nl/Kennis_en_Expertise/Kennisvelden/Wegverkeer/Verkeerskundige_Afspraken_VKA/Integraal/Werk_in_Uitvoering/Werk_in_Uitvoering_Toelichting/

- P96 Handleiding veilig werken aan wegen
- P978 Handboek wegafzettingen 96a
- P979 Handboek wegafzettingen 96b
- P971 Maatregelen op autosnelwegen
- P972 Maatregelen naast de rijbaan
- P973 Maatregelen op de rijbaan
- P974 Maatregelen op fietspaden en voetpaden
- P975 Maatregelen op kruispunten en rotondes
- P976 Omleidingen en tijdelijke bewegwijzering
- P977 Specificaties voor materiaal en materieel
- P970 Beleid, proces en basisinformatie
- Conversietabel 96a
- Conversietabel 96b
- Maatregelen voor fietsers en voetgangers bij werk in uitvoering

RWS-documenten gericht op veiligheid zijn te downloaden via:

http://corporate.intranet.rws.nl/Kennis_en_Expertise/Kennisvelden/Veiligheid/Veiligheid_in_projecten/Leidraad_Integrale_Veiligheid/.

Afstudeerverslag Rob van Baal bij CROW,

juni 2013

Maatregelen voor fietsers en voetgangers
bij werk in uitvoering, een praktijktoets

Afstudeerverslag Joep Maessen bij de Fietsersbond,

juli 2012

Opwaardering N-wegen als barrière voor de fiets
<http://www.fietsersbond.nl/nieuws/fietsersbond-wil-meer-middelen-en-aandacht-voor-overstekende-fietsers-bij-opwaardering-n-wege>

Digitale netwerken

RWS-Yammergroepen

RWS fiets
Omgevingsmanagement
Duurzaamheid
Beter benutten



Colofon

Tekst

Korbee & Hovelynck B.V. De Bilt

Fotografie

Maarten Goorhuis (pag. 18)

Fietzersbond (pag. 30)

Hillie Talens (pag. 38)

Frans Merkkx, Ingrid Hovelynck en

Rijkswaterstaat (overige foto's)

