



Wordt dit de nieuwe bewegwijzering van snelfietsroutes?

*Een 'routevork' ofwel een oriëntatiebord
in metrostijl, opvallend onderdeel van het
concept Snel in Brabant.*

Ron Hendriks

De bewegwijzering van auto- en fietsroutes is in ons land vrij strikt geregeld. Volgens sommigen beperkt dat de ruimte voor innovaties. Verschillende provincies wijken daarom van het voorgeschreven pad af. Nu nog onder het mom van 'pilotproject', maar wellicht vormt het de aanzet tot een geheel nieuwe aanpak van de bewegwijzering op snelfietsroutes.



In de goeie oude tijd was het speelveld vrij overzichtelijk. De ANWB regelde vrijwel alles rond de bewegwijzering en zorgde ervoor dat de standaards gehandhaafd bleven. Zelden sprong een wegbeheerder uit de band. Maar een tiental jaren geleden werd besloten dat bewegwijzering niet in handen mocht blijven van een particuliere organisatie. Dat leidde uiteindelijk in 2015 tot de oprichting van de NBd, de Nationale Bewegwijzeringsdienst. De dienst staat onder regie van VNG, IPO, UvW en Rijkswaterstaat. De NBd is gehuisvest bij Rijkswaterstaat in Utrecht, dat ook verantwoordelijk is voor de bedrijfsvoering.



Rapport bureau Mijksenaar Tilburg-Waalwijk
<http://bit.ly/Fvmarkering>

Rapport bureau Loendersloot Utrecht
<http://bit.ly/Fvmarkering1>

Officieel is aan de NBd de wettelijke, landelijke regietaak toegewezen voor de bewegwijzering, ook de fietsbewegwijzering. Het gaat dan met name om de planvorming en het databeheer. Concreet betekent dit dat alle wegbeheerders hun plannen moeten laten toetsen door de NBd, maar in de praktijk gebeurt dat lang niet altijd.

Wetsovertreding

Formeel overtreden ze daarmee dus de wet. Maar de NBd lijkt het niet zo hard te willen spelen. 'Wegbeheerders passen de NBd soms uit onwetendheid', aldus Piet Stolk van de NBd. 'Dat komt onder andere omdat bij de lokale bewegwijzering vaak verschillende partijen het voortouw hebben. In de ene gemeente is het de afdeling Verkeer, ergens anders de afdeling die zich bezighoudt met stadsmeubilair en weer ergens anders verrichten aannemers het meeste werk. En die laatste kennen de NBd sowieso niet.'

Maar als er financieel voordeel valt te behalen, stijgt de bekendheid kennelijk. Want de NBd doet ook de gezamenlijke inkoop van bewegwijzeringsmaterialen en dergelijke. Dat zit niet in het wettelijke pakket, maar wegbeheerders kunnen zich vrijwillig daarbij aansluiten. Inmiddels doet zo'n 80-85 procent er aan mee.

CROW Richtlijn

Onder het takenpakket van de NBd valt dus ook fietsbewegwijzering. Dat houdt in dat men kijkt of ingediende bewegwijzeringsplannen voldoen aan de CROW Richtlijn bewegwijzering 2014. En die richtlijn is weer gebaseerd op de afspraken die zijn gemaakt binnen het Platform Bewegwijzering, een club waarin alle wegbeheerders en ook de industrie zitting hebben. Ten aanzien van snelle fietsroutes biedt de richtlijn geen mogelijkheden om de borden een eigen gezicht te geven. Hoogstens mag men de paal waaraan de borden zijn bevestigd een beetje opleuken met bijvoorbeeld een logo of iets dergelijks.

Dat gaat sommige provincies en stadsregio's niet ver genoeg. Zo startte Stadsregio Arnhem Nijmegen in 2014 met paarse borden, voorzien van een snelfietsroutelogo en de naam van de betreffende route. De Stadsregio liet de borden ontwerpen door een ontwerp bureau en geen verkeerskundig bureau, omdat - zoals men aangaf - de doelstelling was om óók de bekendheid van de route te vergroten.

Blijkens een enquête onder fietsers oordeelde zo'n driekwart positief en de rest had over het algemeen geen bezwaar. De

Brabantse proef

Het initiatief voor de nieuwe bewegwijzering in Brabant komt van de provincie Noord-Brabant. Samen met de gemeenten Tilburg, Loon op Zand, Waalwijk, de onderzoeks- en onderwijsinstelling NHTV Breda, adviesbureau Mijksenaar en nu dus ook de Nationale Bewegwijzeringsdienst onderzoekt men welke verbeteringen er mogelijk zijn op het gebied van de 'wayfinding' van de snelfietsroutes. Het project sluit aan bij initiatieven van de Tour de Force 2020 en het Europese project CHIPS (Cycle Highways Innovation for smarter People Transport and Spatial Planning). In het laatste project worden infrastructurele verbeteringen en innovaties voor snelfietsroutes getoetst en gedemonstreerd en worden campagnes ontwikkeld voor meer bekendheid en daarmee meer fietsers op snelfietsroutes. Dit gebeurt met projectpartners uit België, Duitsland, Verenigd Koninkrijk en Nederland.

NBd wel. Die meldde toen al dat men vasthield aan CROW-richtlijnen. 'Afwijkende kleurstelling en layout is niet wenselijk, met name uit het oogpunt van uniformiteit.' Het advies van de NBd luidde om overleg te starten tussen de NBd, de betrokken wegbeheerders en de Stadsregio. 'De promotie van de snelfietsroute dient op een andere wijze dan via de bewegwijzering plaats te vinden.' De opstelling van de NBd resulteerde er uiteindelijk in dat de parse borden na 2015 successievelijk zijn verwijderd.

Wayfinding

Dat weerhield Noord-Brabant er niet van om het opnieuw te proberen, dit keer - ook - in het kader van een Europese project CHIPS dat gericht is op innovaties van snelfietsroutes. Men liet nieuwe snelfietsroutebewegwijzering ('wayfinding')

ontwerpen door bureau Mijksenaar, onder meer bekend van de bewegwijzering op vliegvelden. Dat ontwikkelde twee concepten, die eerst in een fietssimulator en dit voorjaar ook in de praktijk zijn getest op een 650 meter lang testtraject iets noordelijk van Tilburg CS.

Het 'concept Plus' volgt de CROW-richtlijnen vrij nauwgezet qua kleur, tekst en richtlijnen voor het opnemen van bestemmingen.

Het 'concept Snel' is volgens de ontwerpers speciaal toegesneden op de gebruikerswensen van snelfietsroutes en heeft een eigen vormgeving.

Een aantal basiselementen van de CROW-bewegwijzering, zoals kleur, is overgenomen van de bestaande richtlijnen. De zwarte tekst voor verwijzingen zijn vergroot vanwege de leesbaarheid voor snellere fietsers. Er wordt altijd verwezen





In Utrecht beproeft men markering met een dubbele asstreep, bij kruisingen met blauw ingekleurd.



Afwijkende markering

De markering van snelfietsroutes is ook onderwerp van studie, zowel in Brabant als rond Utrecht. In het Brabantse bewegwijzeringsexperiment worden tegelijkertijd enkele markeringsvarianten bekeken, zoals een groen doorgetrokken centerlijn en een bredere groene centerlijn voorzien van onderbroken witte markering.

In Utrecht lopen op vier locaties proeven met een afwijkende snelfietspadmarkering, die men daar overigens 'doorfietsroutes' noemt. Men kiest in principe voor een doorgetrokken kantmarkering en een dubbele asmarkering met lange onderbroken strepen. Opvallend is wel de toepassing bij kruisingsvlakken van een blauwe lijn tussen de dubbele asmarkering, afhankelijk van de voorrangssituatie. De reden dat men voor blauw kiest en geen groen, zoals in Brabant, is dat men denkt dat dit beter opvalt in een groene omgeving. Ook kleurenblinden zouden blauw beter waarnemen. Voor het aanbrengen van de markering heeft uitgebreid vooronderzoek plaatsgevonden met enquêtes en video-opnamen. Een na-onderzoek zal moeten uitwijzen of de fietsers vinden dat het er veiliger op geworden is en of de dubbele asmarkering ze beter op hun eigen weghelft laat rijden.

naar maximaal 3 bestemmingen: de eindbestemming, de eerste volgende plaats en de eerstvolgende overige bestemming, zoals een nationaal park. Voor de zogenaamde routevorken zijn een 'metroversie' en een versie met een geografische weergave van de route ontworpen. En er is een netwerkplattegrond uitgewerkt in dezelfde schaal en stijl, met tekst die ook voor een passerende fietser leesbaar is. Verder zijn grondmarkeringen aangebracht met het routenummer en stippen die het verloop van de route in bochten benadrukt.

Beide concepten hebben als meest opvallende kenmerk dat ze de optie bieden om op zo'n 5 en 10 meter voor een kruising vooraankondigingen te plaatsen ten behoeve van de snelle fietser.

Pilot

Omdat de nieuwe borden nogal wat opzien baarden, werd de zaak aangekaart binnen het Platform Bewegwijzering en daar is besloten de Brabantse proef als 'pilot' te bestempelen.

Grondmarkering helpt wel, alleen lieten de proefexemplaren nogal eens los.



Een bandje op een lantaarnpaal wordt door de meeste fietsers niet gezien.





Eerste onderzoekresultaten

De eerste pilot in Brabant is inmiddels afgerond en de eerste onderzoekresultaten zijn bekend. Maar door de geringe lengte van het traject en het kleine aantal deelnemers dat meedeed aan de VR-test en de Living Lab-test in de praktijk, valt er nog niet zo heel veel over te zeggen.

Enkele opvallende constatering tot nu toe:

- Het afwijkende concept Snel scoort over het algemeen beter dan het meer traditionele concept Plus.
- De kleur/kwaliteit asfalt - eventueel in combinatie met de opvallende groene middenmarkering met een witte gestippelde middenlijn - helpt fietsers het meest om het verloop van de snelfietsroute te volgen.
- Kleine elementen, zoals een bandje om een lantaaripaal of stippen op het wegdek, worden door de meeste fietsers niet gezien. Grondmarkering helpt wel, alleen mankeerde er het een en ander aan de uitvoering bij deze eerste pilot.
- Het nemen van een rotonde wordt soms als lastig ervaren. Een verwijsbord 'routevervolg' die rechtdoor aangaf als richting bleek niet duidelijk genoeg en werd opgevat als een bevestiging van de route en niet als een aanwijzing. Daarom zijn er nu twee borden toegevoegd aan concept Snel: een rechtdoor-op-rotonde bord en een driekwart-rotonde bord.
- De netwerkplattgrond wordt wel gezien door fietsers, maar scoort over het algemeen laag.
- Het is niet mogelijk aan de hand van de beperkte resultaten te besluiten welke van de twee concepten (Plus of Snel) het beste werkt. Wel zijn de verzamelde gegevens van het Living Lab gebruikt om bepaalde elementen van de concepten te verbeteren.

Ook de NBd heeft zich bij deze opvatting aangesloten, waardoor men niet meer strikt gebonden is aan de CROW-richtlijn. Wel gaat het platform meekijken met de evaluatie en zo nodig aanvullende eisen stellen, om het in de toekomst te kunnen rechtvaardigen om de nieuwe borden eventueel in de richtlijnen te verwerken. Voor Brabant alle aanleiding om de eerste pilot uit te breiden tot het gehele traject van de geplande snelfietsroute F261 Tilburg via Loon op Zand naar Waalwijk over circa 18 km. Op dat traject komen twee testvakken van circa 8 km waarin de concepten 'Plus' en 'Snel' in combinatie met wel/niet 'groene loper' zullen worden getest in de periode juli t/m oktober 2018. Begin 2019 moeten de resultaten bekend zijn.

Ondertussen laat ook de provincie Utrecht van zich horen.

Men liet bureau Loendersloot samen met enkele andere bureaus voorstellen ontwikkelen voor de bewegwijzering van de nieuw te ontwikkelen snelfietsroute tussen Utrecht en Amersfoort. De ontwerpers zijn dit keer dicht bij de CROW-richtlijnen gebleven. De verschijningsvorm zal de fietser dan ook bekend voorkomen. De nadruk in het rapport dat hierover is uitgebracht - met een uitgebreide theoretische onderbouwing van de keuzes - ligt dan ook vooral op de systematiek. Bijvoorbeeld als het gaat om de plaatsing van voorwegwijzers en doelwegwijzers. Wel denkt men - net als in Brabant - aan het gebruik van een groter lettertype op de borden, gezien de hogere fietssnelheden. In afwachting van de resultaten in Brabant heeft men de borden voorlopig echter nog niet op straat gezet.