

Beleidsregel van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Loon op Zand houdende regels omtrent **Beleid Toeristische Objectbewegwijzering**

1. INLEIDING & AANLEIDING

1.1 INLEIDING

De landelijke regelgeving is gericht op de ANWB bewegwijzering op bijvoorbeeld snelwegen. In dit beleid is de provinciale regelgeving (CROW richtlijnen) een belangrijk kader. In paragraaf 3.4 wordt dit verder uitgelegd.



Objectverwijzing is de verwijzing naar objecten en bestemmingen op lokaal niveau. Het gaat om verwijzing naar voorzieningen voor de eigen inwoners en naar toeristische objecten. Onder voorzieningen voor eigen inwoners worden objecten als politiebureau, ziekenhuis en gemeentehuis verstaan. Toeristische objecten zijn bijvoorbeeld attracties, campings en hotels. In Nederland hebben we regelgeving voor bewegwijzering op drie niveaus: landelijke regelgeving, provinciale regelgeving en lokale regelgeving.

De gemeente Loon op Zand profileert zich als een toeristisch recreatieve gemeente. Er komen dan ook regelmatig bezoekers naar de gemeente die er onbekend zijn. Bewegwijzering draagt er niet alleen toe bij dat men comfortabel en veilig de weg kan vinden, het functioneert ook als visitekaartje en is een belangrijk middel om Loon op Zand op de kaart te zetten als toeristische gemeente. De bewegwijzering is dus een mooie kans om de uitstraling als toeristische gemeente te vergroten.

1.2 AANLEIDING

In samenwerking met Stichting Ondernemend Loon op Zand (SOL) en de Lokaal Toeristische Adviesraad (LTA) hebben we het Economisch Programma Loon op Zand 2016-2020 opgesteld. Dit is op 16 februari 2017 vastgesteld door de gemeenteraad. De toeristische bewegwijzering is binnen het EP een belangrijk actiepoint.

Daarnaast wordt de objectbewegwijzering in het coalitieakkoord 2018-2022: “samen bouwen aan een duurzame toekomst” ook als speerpunt benoemd.

Ten slotte blijken de beoordelingscriteria voor de huidige objectverwijzing voor autoverkeer in de praktijk niet goed aan te sluiten bij de wensen van gebruikers en ondernemers. Dit bleek ook uit de Verkeersvisie (2017). Vandaar dat we het beleid en de daarbij opgestelde beoordelingscriteria herzien. Op deze manier spelen we in op de wensen en behoeftes van ondernemers uit de gemeente en verbeteren we ook het ‘visitekaartje’ van de gemeente Loon op Zand voor zowel de toeristen als inwoners.

Bewegwijzering fietsers en wandelaars

Het huidige beleid is voornamelijk gericht op autoverkeer. De bordjes bevinden zich voornamelijk op de hoofdwegen. Op dit moment is er nog geen objectbewegwijzering speciaal voor langzaam verkeer. Als aanvulling op het wandel- en fietsroutenetwerk, willen we nieuwe objectbewegwijzering gaan

opzetten voor deze doelgroep. De verbinding tussen de Efteling, verblijfsaccommodaties en de centra van de kernen is hierbij een speerpunt. Daarnaast is uitstraling en extra beleving ook belangrijk.

In het beleid maken we daarmee dus onderscheid tussen de objectbewegwijzering voor autoverkeer en de nieuwe objectbewegwijzering voor fietsers en wandelaars (langzaam verkeer). De selectiecriteria voor de objectbewegwijzering voor maatschappelijke voorzieningen (de blauwe strokenborden) blijft ongewijzigd en wordt overgenomen in het nieuwe beleid.

2. DOEL EN BEOOGD RESULTAAT

Samenvattend geven de volgende argumenten het belang aan van een goede objectbewegwijzering:

- Zoekgedrag voorkomen en daarmee verkeersveiligheid bevorderen;
- Branding: een impuls geven aan het imago van de gemeente Loon op Zand als toeristisch recreatieve bestemming;
- Bewust bezoekers een bepaalde route laten volgen;
- Economie: het stimuleren van het gebruik van toeristisch recreatieve voorzieningen;
- Herkenbaarheid: eenheid in informatievoorziening;
- Efficiëntie: voorkomt wildgroei bebording.

Doelstelling

Met het nieuwe beleid willen we de gemeente Loon op Zand op de kaart zetten als toeristische gemeente, toeristische objecten beter vindbaar maken en fietsen en wandelen stimuleren bij zowel bezoekers als eigen inwoners. Daarbij blijft de verkeersveiligheid een belangrijke randvoorwaarde.

In het beleid willen we ook onderzoeken welke kansen er liggen op het gebied van nieuwe (digitale) ontwikkelingen. Deze ontwikkelingen kunnen mogelijkheden bieden om de objectbewegwijzering zo actueel en betrouwbaar mogelijk te houden.

3. KADERS EN REGELGEVING

De bestaande verordeningen en beleidsnota's die de kaders vormen voor het nieuw op te stellen beleid voor de bewegwijzering zijn de Verkeersvisie 2017, het Economisch Programma Loon op Zand 2016-2020 en de richtlijn bewegwijzering (publicatie 322) van het Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek (CROW).

3.1 VERKEERSVISIE 2017

In 2017 is een verkeersvisie opgesteld. De verkeersvisie is het resultaat van een interactief proces. Bij de start is de gemeenteraad betrokken door te vragen naar hun oordeel over de huidige situatie en naar de wensen voor de toekomst. Daarna is in een enquête hetzelfde aan de inwoners van Loon op Zand gevraagd. Daarop aansluitend hebben er twee sessies met vertegenwoordigers van belangengroepen en –organisaties (dorpsraden, winkeliers en ondernemers, hulpdiensten, gehandicaptenraad, enz.) plaatsgevonden. Uit de Verkeersvisie is naar voren gekomen dat het verbeteren van de bewegwijzering wenselijk is. Dit beleid is daarmee uitvoering van de Verkeersvisie.

3.2 ECONOMISCH PROGRAMMA LOON OP ZAND 2016-2020

In samenwerking met Stichting Ondernemend Loon op Zand (SOL) en de Lokaal Toeristische Adviesraad (LTA) hebben we het Economisch Programma Loon op Zand 2016-2020 opgesteld.

In het Economisch Programma wordt het volgende aangegeven over (object)bewegwijzering:

“We willen een betere aansluiting van de verblijfsrecreatie bij (onder meer) de Efteling naar de dorpscentra en andersom.”

“We gaan de bewegwijzering optimaliseren in en rond het dorp Loon op Zand, de kern Kaatsheuvel en rondom De Efteling.”

De visie uit het Economisch Programma is vertaald in de doelstelling van dit beleid.

3.3 COALITIEAKKOORD 2018-2022

In het coalitieakkoord 2018-2022: “samen bouwen aan een duurzame toekomst” wordt de (toeristische) objectbewegwijzering als speerpunt benoemd. Het is een praktische vorm om toeristische initiatieven

in de gemeente met elkaar te verbinden. Met een goede bewegwijzering verminderen we daarnaast het zoekverkeer en maken we onze dorpskernen goed vindbaar voor bezoekers die op een van de parken of campings (of B&B 's) verblijven. Dit geldt voor zowel bezoekers die met de auto als met de fiets of te voet komen.

3.4 CROW PUBLICATIE 322

De naam CROW is oorspronkelijk een afkorting van Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek. Die naam dekte de lading niet meer toen de organisatie steeds meer een kennisplatform werd. Daarom is het CROW niet langer een afkorting, maar een eigenaam.

In deze publicatie van het CROW komen het aanduidingenbeleid, de bewegwijzeringssystematiek, de basisprincipes van bewegwijzering, het bordontwerp en de configuratie van de bewegwijzering aan bod. Met figuren wordt duidelijk gemaakt waar en hoe de verschillende borden geplaatst moeten worden.

De belangrijkste verschillen ten opzichte van zijn voorgangers: de nieuwe bewijzeringssystematiek en de nieuwe pijlconfiguratie. In dit beleid gebruiken we de CROW richtlijnen als kader maar gemotiveerd afwijken mag.

4. ANALYSE

In de afgelopen jaren hebben verschillende ondernemers en organisaties uit de gemeente signalen afgegeven dat er behoefte is aan nieuw beleid voor de objectbewegwijzering en een nieuwe vorm van bewegwijzering. Met een analyse krijgen we een duidelijk beeld van de huidige situatie, kansen en knelpunten en nieuwe trends & ontwikkelingen. Vervolgens kijken we hoe buurgemeentes de objectbewegwijzering aanpakken en welk bewegwijzeringssysteem de F261 (snelfietsroute) gebruikt. Om het overzicht te bewaren hebben we de analyse verdeeld in twee delen: de interne analyse (bijlage A) en de externe analyse (bijlage B).

Voor de kansen en knelpunten hebben we o.a. de input van de bijeenkomst op 18 september 2018 gebruikt. In bijlage C staat het verslag van de bijeenkomst. Ook hebben we de input vanuit diverse gesprekken met ander interne en externe stakeholders gebruikt.

Hieronder worden de uitgangspunten van het huidige beleid en de conclusie van de analyse weergegeven. De rest van de analyse staat in de bijlagen.

4.1 HUIDIGE BELEID

Een van de vervolgstappen bij het opstellen van het beleid in 2011 was de keuze voor een routesysteem. Destijds werden twee varianten voor een systeem van objectbewegwijzering beschreven: de individuele verwijzing en de objectroute-verwijzing.

Individuele verwijzing

Alle geselecteerde objecten worden tot aan de objectlocatie bewegwijzerd. In principe wordt voor elk object een apart verwijsbord gebruikt, dat desgewenst wordt gecombineerd met verwijsborden voor andere objecten.

Objectenroute-verwijzing

Objecten worden niet vanaf het startpunt naar elk individueel object verwezen, maar er wordt een verzameling van objecten bewegwijzerd. Verwijzing naar een individueel object vindt pas plaats op de desbetreffende aftakking(en) van de bewegwijzerde route. Een parkeeroute is hiervan een voorbeeld. In het beleid is gekozen voor een combinatie van beide.

In de huidige situatie worden de onderstaande objecten opgenomen in de objectbewegwijzering:

- culturele centra
- hotels/pensions (minimaal 30 bedden)
- musea
- politiebureau
- sportaccommodaties (Eikendijk, Klokkenberg, Kegelaar, Blauw-Wit)
- toeristisch informatiepunt
- groepsaccommodaties (voor groepen >20 personen)
- kampeerboerderijen

- jeugdherbergen
- windsurfpas/dagrecreatieterrein e.d. (Blauwe Meer)
- sporthal (Wetering en Werft)
- camping (>10 staanplekken)
- bungalowpark (>20 bungalows)

In de huidige situatie worden conform het beleid van 2010 restaurants, bistro's en dergelijke niet opgenomen in de objectbewegwijzering, omdat dit leidt tot teveel borden en daarmee een verhoogde kans op onveilige verkeerssituaties. Er zijn wel algemene verwijzingsborden naar de restaurants in het centrum van Kaatsheuvel. Daarnaast worden de volgende objecten ook niet opgenomen in de objectbewegwijzering:

- begraafplaatsen
- bejaardenhuizen
- bibliotheek
- buurthuizen
- cafés/cafetaria's
- speeltuinen
- huisartsen/tandartsen
- kerken
- monumentale bouwwerken
- onderwijsinstellingen
- midgetgolfbanen

Efteling

De Efteling heeft door haar hoge bezoekersaantallen een grote invloed op de bereikbaarheid van onze gemeente. Het is daarom van groot belang dat de bewegwijzering naar de Efteling klopt. De wisselstroken en de nieuwe zuidelijke ontsluiting waar nu onderzoek naar gedaan wordt moeten daar bijvoorbeeld ook al een rol in vervullen. Vanwege de hoge bezoekersaantallen hebben we met de Efteling maatwerkafspraken gemaakt op het gebied van bewegwijzering.

Plaatsing en aanvraag

De gemeente heeft de objectbewegwijzering uitbesteed aan REVIS verkeerstechniek. Zij behandelen de aanvragen voor toeristische bewegwijzering en zorgen voor de plaatsing. Een aanvraag wordt echter wel door de gemeente getoetst aan het beleid alvorens een aanvraag door REVIS wordt goedgekeurd. De kosten voor het plaatsen van het bord of de borden zijn voor de ondernemer zelf. Hiervoor wordt een contract gesloten tussen de ondernemer en REVIS. Op dit moment is het nog niet goed gecommuniceerd waar een ondernemer een aanvraag kan doen.

4.2 CONCLUSIE ANALYSE

Op basis van de analyse (bijlage A + B) kunnen we de volgende conclusies trekken:

Soort bewegwijzering

In de gemeente Loon op Zand hebben we gekozen voor twee soorten toeristische objectbewegwijzering. De bewegwijzering voor autoverkeer en bewegwijzering voor langzaam verkeer. Hieronder wordt het verschil toegelicht en de bijhorende conclusies.

1. Objectbewegwijzering voor autoverkeer

Doel:

De automobilist snel en veilig op de juiste bestemming krijgen.

Conclusies n.a.v. analyse:

- We gebruiken zo veel mogelijk gebiedsverwijzing in plaats van individuele objectbewegwijzering om wildgroei van borden te voorkomen.
Voorbeeld: verwijzing naar het centrum i.p.v. naar een individuele horecazaak;
- Er is behoefte aan duidelijke bewegwijzering op het gebied van parkeren. Bezoekers moeten logisch en snel kunnen vinden waar ze kunnen parkeren. Dit geldt zowel voor lang als kort parkeren;
- Als gastvrije gemeente wil je niet dat een bezoeker voor een dichte deur staat, daarom moet een object jaarlijks gedurende een vaste periode van minimaal 6 maanden geopend zijn (met uitzondering van bijzondere bezienswaardigheden) bijvoorbeeld Het Witte Kasteel;

- Bed & Breakfast accommodaties niet opgenomen in de objectbewegwijzering vanwege de grote hoeveelheid, kleinschaligheid en sterk wisselend karakter;
- In het buitengebied is het aanbod op het gebied van horeca, winkels et cetera minder dan binnen de bebouwde kom. De onderstaande instellingen willen we daarom wel bewegwijzeren buiten de bebouwde kom:
 - Restaurant / café
 - Ambachtelijke bedrijven (denk aan streekproductenwinkels en dergelijke) met een toeristische (publiekstrekkende) functie.
 - Verblijfsaccommodaties.

2. Objectbewegwijzering voor langzaam verkeer

Doel:

Fietsers en wandelaars stimuleren om de grote iconen (Efteling, Loonse en Drunense Duinen en Huis ter Heide), de rijksmonumenten en de dorpscentra te bezoeken. Dit doen we op een eenduidige manier die bij de gemeente Loon op Zand past.



Conclusies n.a.v. analyse:

- De dorpscentra moeten goed vindbaar zijn voor toeristen vanuit de grotere verblijfsaccommodaties, de grote iconen en de rijksmonumenten (alleen de kerken);
- Inwoners, gasten van de verblijfsaccommodaties en bezoekers van de dorpscentra moeten gemakkelijk de weg kunnen vinden naar de grote iconen en rijksmonumenten in onze gemeente;
- Vanuit de grote parkeerterreinen* worden bezoekers door de bewegwijzering en een informatiebord/plattegrond naar de grote iconen, de dorpscentra, de rijksmonumenten en de grote verblijfsaccommodaties begeleidt;
- De bewegwijzering voor langzaam verkeer moet zo goed mogelijk aansluiten bij de F261. Daarnaast is het waardevol om de uitkomsten van het onderzoek (bijlage B) te gebruiken in de ontwikkeling van de nieuwe objectbewegwijzering voor langzaam verkeer;
- Met de knooppunten van het wandel- en fietsroutenetwerk kunnen bezoekers hun eigen route samenstellen. Logischerwijs is het van belang dat de objectbewegwijzering voor langzaam verkeer aansluit bij het netwerk;
- We vinden het bewegwijzeringssysteem van Fietsnet (gemeente Houten) kansrijk en willen dit verder onderzoeken;
- De elektrische fiets wordt steeds populairder daarom vinden we het belangrijk om elektrische oplaadpunten zichtbaar te maken voor inwoners en bezoekers.

*De grote parkeerterreinen in de gemeente Loon op Zand zijn: parkeerterrein bij de Wetering, de Looijershof, de Werft, Jumbo en Natuurpoort van Loon.

Vernieuwen informatieborden

We hebben geconcludeerd dat de informatieborden met plattegrond niet meer actueel zijn. Daarnaast is de opmaak niet meer naar wens en gaan we locatie van de borden evalueren.

Geen digitale bewegwijzering

Op het gebied van digitale bewegwijzering zijn er tegenwoordig een heleboel mogelijkheden en technieken. Dit is volop in ontwikkeling en elke dag wordt de techniek een stukje beter (en goedkoper). We kunnen concluderen dat digitale bewegwijzering een aantrekkelijke aanvulling kan zijn op de statische bewegwijzering en in de toekomst zelfs een goede vervanger. Daarnaast is het multifunctioneel, actueel en betrouwbaar. Een voorbeeld van een innovatie op dit gebied is de "Wayfinder". De Wayfinder is een intelligent systeem dat zich aanpast aan de steeds veranderende situaties in een stad. (Zie bijlage B voor meer informatie).

We hebben onderzocht of de Wayfinder past bij de wensen op het gebied van bewegwijzering voor langzaam verkeer. We constateren dat er veel voordelen aan zitten en dat digitale bewegwijzering de toekomst is. Echter moet het systeem op dit moment nog ondersteund worden met een basis bewegwijzering en dat ontbreekt (op het gebied van langzaam verkeer) nog in onze gemeente. Dat moet dus eerst in orde zijn.

5. BELEIDSREGELS TOERISTISCHE OBJECTBEWEGWIJZERING AUTOVERKEER

Objectbewegwijzering is geen doel op zich, maar een middel om mensen te helpen hun weg te vinden. Objectbewegwijzering zal niet in alle gevallen nodig zijn. Steden en dorpen kunnen zo compact zijn dat men nooit lang zal hoeven zoeken. De keuze om hiertoe over te gaan, hangt af van verschillende factoren. Allereerst moet het nut van objectbewegwijzering aanwijsbaar zijn. Daarnaast moet de maatregel passen in het beleid.

5.1 NUT

Voor inwoners van een stad of dorp is objectbewegwijzering normaal gesproken niet noodzakelijk. Voor bezoekers die de gemeente, of bepaalde delen daarvan, niet goed kennen kan het een zeer nuttige functie vervullen.

We concluderen het onderstaande over objectbewegwijzering. Het heeft alleen zin als:

- er regelmatig weggebruikers onbekend zijn in onze gemeente;
- er sprake is van objecten die daadwerkelijk bezocht worden;
- de weggebruikers niet in de gelegenheid zijn aan de gewenste routeinformatie te komen.

Stads- en dorpsplattegronden lossen het oriëntatieprobleem slechts voor een deel op. Een objectbewegwijzeringssysteem is hierop een logisch vervolg, mits het aansluit op de behoefte en verwachtingen van de bezoekers. Het is gebleken dat dit het geval is.

Concreet is het van belang dat weggebruikers gemakkelijk, veilig en comfortabel hun weg kunnen vinden. Onderweg moet het systeem herkenbaar en moeiteloos te volgen zijn. Dit stelt eisen aan de kwaliteit en de uitvoering van het bewegwijzeringssysteem.

Belangrijke randvoorwaarden zijn de kwaliteit van het systeem en de kwaliteit van de route waarlangs de bewegwijzering is geplaatst. Een ondoordacht, incompleet of slecht uitgevoerd bewegwijzeringplan kost wel geld, maar heeft nauwelijks een functie. Het is goed te bedenken dat ook bij de besluitvorming over objectbewegwijzering geldt: beter niet dan slecht.

5.2 TE ONDERSCHIEDEN OBJECTEN

Hieronder worden een vijftal groepen objecten besproken die voor onbekende bezoekers van belang kunnen zijn. Elke groep heeft zijn eigen bezoekerskenmerken welke relevant zijn voor het op te zetten objectbewegwijzeringssysteem.

Dienstverlenende instellingen

Bezoeken aan dienstverlenende instellingen vinden impulsief, op afspraak of na een gebeurtenis plaats. Men moet er vanaf iedere locatie vrij snel kunnen komen. Bezoek aan dienstverlenende instellingen vindt voor het overgrote deel plaats tijdens kantooruren. Aangenomen mag worden dat overgrote deel van de bezoekers de weg weet; slechts een klein gedeelte is onbekend. Er kunnen zakelijke belangen in het geding zijn. Dienstverlenende instellingen, die voor verwijzing in aanmerking komen zijn onder meer: het gemeentehuis, bibliotheken, onderwijsinstellingen, begraafplaatsen en het toeristische informatiepunt.

Culturele instellingen

Culturele instellingen zoals musea en andere podia bepalen vaak het gezicht van de gemeente tegenover onbekende bezoekers. Musea trekken voornamelijk toeristisch ingestelde bezoekers. Musea zijn in de regel overdag geopend. Culturele centra trekken vooral bezoekers uit de eigen kern en haar directe omgeving. Het merendeel kent de route. Bezoek vindt meestal 's avonds plaats. In onze gemeente is dat bijvoorbeeld Theater Het Klavier en het museum de jaren 1940 – 1945/ De jaren Nederlands Indië.

Cultuurhistorische objecten

Bezoekers van cultuurhistorische objecten zijn bijna altijd toeristen. Vaak komen zij te voet van andere objecten, een parkeerterrein, een bushalte of van een bus- of treinstation. Het bezoek vindt overdag plaats. Ook belanden er mensen bij toeval, onder meer als gevolg van "toeristisch rondlopen". Een goed voorbeeld uit onze gemeente is Het Witte Kasteel.

Recreatieve objecten

De meest voorkomende recreatieve objecten zijn campings, kampeerboerderijen, sportcomplexen, zwembaden / recreatieplassen en parken. Met uitzondering van de parken komen de bezoekers steeds gericht naar zo'n object toe en zoeken de kortste weg. Voor sportcomplexen en zwembaden geldt dat een beperkt deel van de bezoekers de locatie niet kent. Bij recreatieplassen kan dit anders liggen als er bij de recreatieplas ook evenementen worden georganiseerd. Parken worden vaak aangedaan door bezoekers die vanaf andere objecten komen lopen.

5.3 SELECTIECRITERIA

Nadat alle eventueel te bewegwijzeren objecten zijn geïnventariseerd, moet er een selectie worden gemaakt. Een goed bewegwijzeringssysteem vormt steeds een compromis tussen het dienen van zoveel mogelijk mensen en de leesbaarheid. Daarnaast beïnvloedt het aantal borden de verkeersveiligheid.

Recreatieve objecten

Het bewegwijzeren van recreatieve objecten draagt bij aan de uitstraling van Loon op Zand als toeristisch recreatieve gemeente.

Selectiecriteria

Bij de selectie spelen (naast de richtlijnen van de CROW) de volgende gegevens een belangrijke rol:

Selectiecriteria	Beoordeling	Uitzonderingen/voorbeelden
Locatie	Binnen of buiten de bebouwde kom	
Aanbod	-Verblijfsaccommodaties met meer dan: 10 bedden, 10 standplaatsen of 20 bungalows - Parkeerplaatsen met meer dan 25 parkeerplaatsen worden bewegwijzerd	
Openingstijden	Alleen objecten die jaarlijks gedurende een vaste periode van minimaal 6 maanden geopend zijn met uitzondering van bijzondere bezienswaardigheden. (Dit is aan de gemeente om te bepalen.)	-Museum de jaren 1940 – 1945/ De jaren Nederlands Indië -Het Witte Kasteel
Objecten met een maatschappelijk nut of publieke functie	Moet een bovenlokale functie hebben	
Rijksmonumenten	Alleen de kerken worden bewegwijzerd	
Vindbaarheid	Gemakkelijk of lastig te vinden met routebeschrijving. Dit is aan de gemeente om te bepalen. Uiteraard in overleg met de ondernemer.	

*Het college kan gemotiveerd afwijken van de bovenstaande criteria.

Gebiedsverwijzing boven individuele objectbewegwijzering

Uit de analyse is gebleken dat algemene gebiedsverwijzing aan te bevelen is boven gedetailleerde verwijzing. Dit willen we gaan toepassen door bijvoorbeeld een centrum bord te plaatsen. Samen met onze partner REVIS verkeerstechniek bepalen welke soort objecten/gebieden hiervoor in aanmerking komen en op welke manier dit gebeurt.

Locatie

De horecagelegenheden, verblijfsaccommodaties en streekproducten verkooppunten die zich buiten het aangewezen centrumgebied bevinden, en dus moeilijker vindbaar zijn voor toeristen, zijn een uitzondering en willen we wel opnemen in de bewegwijzering. Op de kaartjes hieronder is te zien wat we onder centrumgebied verstaan.



Centrumgebied kern Kaatsheuvel in rood gearceerd weergegeven.

Afkomstig uit 'Structuurvisie Loon op Zand 2030'.



Centrumgebied kern Loon op Zand in rood gearceerd weergegeven.

Afkomstig uit 'Structuurvisie Loon op Zand 2030'.

De Moer

In vergelijking met de andere dorpskernen is De Moer lastiger te bereiken. Daarom willen we de objecten in De Moer (die in aanmerkingen komen volgens de tabel in paragraaf 5.4) allemaal bewegwijzeren.

Meerdere iconen mogelijk

In overleg met de ondernemer kan er voor gekozen worden om met meerdere iconen te werken. Denk aan een restaurant én midgetgolf. Er zijn maximaal drie iconen toegestaan.

Objecten die niet worden opgenomen

Voor de objecten die niet (meer) worden opgenomen bestaan reeds alternatieven om toch de ligging van hun object kenbaar te maken. Voorbeelden van alternatieven zijn de gemeente plattegronden en de narrowcasting.

5.4 OVERZICHT TYPEN OBJECTEN

In deze paragraaf staat een overzicht van alle verschillende typen objecten binnen de gemeente Loon op Zand. Aan de hand van de CROW richtlijnen (publicatie 322), de lokale situatie en de selectiecriteria is aangegeven of dit type object wel of niet gewenst is om op te nemen in de objectbewegwijzering.

Op de lijst is met verschillende kleuren aangegeven of dit type wordt opgenomen in het systeem van objectbewegwijzing. Hieronder staat de legenda waar te zien is welke kleur wat betekent.

Kleur	Beschrijving
	niet opnemen in lokale objectbewegwijzing o.b.v. richtlijnen
	voorstel om wel op te nemen in de objectbewegwijzing autoverkeer
	niet allemaal opnemen i.v.m. hoeveelheid extra borden, waardoor het er erg veel worden en daarmee het systeem onoverzichtelijk
	niet opnemen in objectbewegwijzing, na ombouw N261 Hoogt opnemen in algemene bewegwijzing

In de lijst staan meer typen dat de gemeente Loon op Zand rijk is. Door nu al over die typen een besluit te nemen, wordt ingespeeld op eventuele toekomstige situaties.

Richtlijnen CROW 222 en 262			
Object	Wel of niet bewegwijzeren volgens CROW richtlijnen	Overweging	Situatie gemeente Loon op Zand
apotheek	niet	wordt hoofdzakelijk door plaatselijke bewoners bezocht	
bedrijven en kantoren	divers	bedrijven op bedrijfsterreinen altijd, buiten bedrijfsterrein afhankelijk van hoeveelheid (vracht)verkeer en alleen wanneer het bedrijf moeilijk bereikbaar of vindbaar is	De bedrijventerreinen zijn bewegwijzerd en de Kets heeft eigen bewegwijzing naar de bedrijven
begraafplaatsen	wel	trekt ook ter plaatse onbekend verkeer aan	5 begraafplaatsen in 3 kernen
bejaardentehuis	niet	is een normaal woongebouw met bezoekers die de weg erheen kennen	
bibliotheek (Het Klavier/De Wetering)	niet	heeft een belangrijke maatschappelijke functie	
brandweer	niet	trekt nauwelijks onbekend verkeer aan	
buurthuizen/dienstencentra	niet	trekt nauwelijks onbekend verkeer aan, tenzij er regelmatig regionale/nationale evenementen worden gehouden	
cafés, cafetaria's	niet	trekt nauwelijks onbekend verkeer aan	
parkeerterreinen	wel	trekt bij uitstek ter plaatse onbekend verkeer aan.	door stakeholders is aangegeven dat de parkeermogelijkheden in de gemeente beter zichtbaar moeten worden. in het parkeerbeleid van de gemeente Loon op Zand is een maximale loopafstand voor centrumbezoekers opgenomen van 250 meter. Deze maximale loopafstand willen we aanhouden. Parkeerterreinen worden daarnaast pas bewegwijzerd als deze 25 of meer parkeerplaatsen bevat.
parkeerplaatsen voor vrachtwagens	wel	voorkomen dat onbekende chauffeurs op locaties staan waar dit niet gewenst is	Engelsestraat en noordzijde Kaatsheuvel
culturele centra	wel	trekt bij bepaalde activiteiten ook ter plaatse onbekend verkeer aan	
Het Klavier	wel	trekt ook onbekend verkeer aan	

verblijfsaccommodaties	wel	trekt bij uitstek ter plaatse onbekend verkeer aan.	-verblijfsaccommodaties met meer dan 10 bedden, 10 standplaatsen of 20 bungalows worden altijd bewegwijzerd; -alleen buiten de aangewezen centrumgebieden worden de overige verblijfsaccommodaties ook bewegwijzerd.
huisartsen, tandartsen	niet	trekt nauwelijks onbekend verkeer aan	
bedrijfsterreinen die niet vallen onder bovenlokaal bewegwijzerde terreinen	wel	trekt relatief veel vrachtverkeer aan	bedrijventerrein de Hoogt is nog niet bewegwijzerd, dit willen we wel opnemen.
kerken	wel		
monumentale bouwwerken	wel	Alleen de kerken	
midgetgolfbaan	divers	feitelijke omstandigheden spelen een belangrijke rol	de Financiën ligt in het buitengebied dus wordt aangegeven als horecagelegenheid. Meerdere iconen zijn mogelijk.
musea	wel	musea trekken relatief veel onbekend verkeer aan	momenteel niet aanwezig afgezien van Museum de jaren 1940 – 1945/ De jaren Nederlands Indië
onderwijsinstellingen	Divers	instellingen voor hoger beroepsonderwijs en universiteiten en instellingen die cursussen verzorgen voor een regionaal/nationaal publiek trekken onbekend verkeer aan.	momenteel niet aanwezig.
politiebureau	wel	heeft belangrijke hulpverlenende functie.	staat nu buiten de bebouwde kom tussen Kaatsheuvel en Sprang-Capelle en wordt bewegwijzerd. Indien in toekomst het bureau verhuist of er een bureau bij komt deze bewegwijzeren.
restaurants, bistro's en dergelijke	wel	trekt ook ter plaatse onbekend verkeer aan.	we hebben erg veel restaurants, allemaal opnemen zorgt voor heel veel bordjes en daarmee onduidelijkheid. Daarom hebben we ervoor gekozen om alleen de horecagelegenheden te bewegwijzeren die zich buiten het aangewezen centrumgebied bevinden.
recreatieve en toeristische objecten die niet vallen onder bovenlokaal bewegwijzerde terreinen	niet	trekt nauwelijks ter plaatse onbekend verkeer aan	
speeltuin	divers	feitelijke omstandigheden spelen een belangrijke rol	er zijn meerdere iconen mogelijk.
sportaccommodaties	divers	alleen grotere accommodaties, deze trekken veel ter plaatse onbekend verkeer aan	Eikendijk, Klokkenberg, Kegelaar, Blauw-Wit

toeristisch informatiepunt	wel	Heeft belangrijke hulpverlenende functie.	
winkelcentra	wel	trekken relatief veel (vracht)verkeer aan	aangeven met algemene 'centrum' route
groepsaccommodaties	wel	voor groepen >20 personen	buiten de aangewezen centrumgebieden worden de overige groepsaccommodaties ook bewegwijzerd.
kampeerboerderijen	wel	>20 bedden	buiten de aangewezen centrumgebieden worden de overige groepsaccommodaties ook bewegwijzerd.
jeugdherbergen	wel	voor groepen >20 personen	
pretpark	wel		Efteling staat op algemene bewegwijzering ANWB
Golfbaan Efteling	wel		wordt opgenomen in de bewegwijzering
windsurfplas/dagrecreatie terrein e.d.	wel		Blauwe Meer trekt door evenementen/bedrijfsuitjes onbekend verkeer aan
sporthal	wel		Wetering en Werft worden bewegwijzerd als sporthal
camping	wel	>10 staanplaatsen in bedrijfsmatige verhuur	buiten de aangewezen centrumgebieden worden de overige campings ook bewegwijzerd.
bungalowpark	wel	> 20 bungalows in bedrijfsmatige verhuur	buiten de aangewezen centrumgebieden worden de overige bungalowparken ook bewegwijzerd.
trouwlocaties	wordt niet genoemd in richtlijnen		niet opnemen in systeem. Wordt nergens gedaan in Nederland. Of een locatie wel of geen trouwlocatie is, kan relatief gemakkelijk veranderen. Waardoor bewegwijzering systeem gemakkelijk vervuld.

6. BELEIDSREGELS TOERISTISCHE OBJECTBEWEGWIJZERING LANGZAAM VERKEER

In paragraaf 4.2 staat het doel van de bewegwijzering voor langzaam verkeer en de conclusies n.a.v. de analyse. Op basis hiervan is het doel verder uitgewerkt en zijn randvoorwaarden opgesteld waar aan de nieuwe bewegwijzering moet voldoen. De bewegwijzering voor langzaam verkeer willen we in 2019 gerealiseerd hebben.

Doel

De objectbewegwijzering voor langzaam verkeer heeft als doel om:

- de dorpscentra in onze gemeente op de kaart te zetten en beter vindbaar te maken vanaf de verblijfsaccommodaties (>100 bedden/ >50 staanplaatsen), de grote iconen (de Efteling, Loonse

- en Drunense Duinen, Landgoed Huis ter Heide en de rijksmonumenten) en de grote parkeerterreinen*;
- de verbinding tussen de verblijfsaccommodaties (>100 bedden/ >50 standplaatsen) en de grote iconen te optimaliseren;
 - inwoners en bezoekers te stimuleren om de dorpscentra, de grote iconen en de rijksmonumenten te bezoeken.



*De grote parkeerterreinen in de gemeente Loon op Zand zijn: parkeerterrein bij de Wetering, de Looiershof, de Werft, Jumbo en Natuurpoort van Loon.

Randvoorwaarden

Bij het bedenken van het routesysteem en de uitstraling van de objectbewegwijzering voor langzaam verkeer moet rekening gehouden worden met de onderstaande randvoorwaarden:

- er wordt gebruik gemaakt van fysieke markeringen (bijvoorbeeld fysieke borden) i.p.v. digitale bewegwijzering;
- de hoeveelheid nieuwe borden en palen moeten waar mogelijk worden beperkt;
- de objectbewegwijzering moet zo veel als mogelijk aansluiten bij de bewegwijzering van de F261;
- de bewegwijzering moet eenheid uitstralen en duidelijk zijn voor iedereen;
- de overige conclusies uit paragraaf 4.2 die hierboven niet genoemd zijn moeten waar mogelijk ook meegenomen worden.

7. VERVOLGSTAPPEN NA VASTSTELLING

Naar aanleiding van het nieuwe beleid is het onderstaande actieprogramma opgesteld. Hierin staan de acties opgesomd die we in de komende periode gaan uitvoeren. De acties zijn onderverdeeld in: objectbewegwijzering voor autoverkeer, objectbewegwijzering voor langzaam verkeer en overig. Per actiepunt wordt een kort plan van aanpak weergegeven.

Objectbewegwijzering voor autoverkeer			
Input	Actie	Actiehouder	Tijdpad
1. <i>Van blauwe naar bruine borden</i>	- Alle blauwe toeristische objectbewegwijzering vervangen met de juiste bruine borden	- Gemeente - REVIS - In overleg met ondernemers	2019
2. <i>Communicatieplan</i>	Verbeteren proces aanvraag borden	- Gemeente - REVIS	2019
3. <i>Evaluatie</i>	Evalueren beleid	- Gemeente - REVIS - Belanghebbenden	2023-2024

Toeristische bewegwijzering voor langzaam verkeer			
Input	Actie	Actiehouder	Tijdpad

1.	<i>Uitvoering realisatie toeristische bewegwijzering voor langzaam verkeer</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Input vanuit stakeholders en RBT - Routestructuur bepalen - Vormgeving bepalen - Onderhoud - Begroting - Realisatie 	<ul style="list-style-type: none"> - Gemeente - Stichting Leisure - Stakeholders - Verblijfsaccommodaties - Fietsverhuurbedrijven - Routebureau - RBT 	2019 – 2020
2.	<i>Evaluatie</i>	Evalueren nieuwe bewegwijzering fietsers en wandelaars	<ul style="list-style-type: none"> - Gemeente - Belanghebbenden 	2023-2024

Overig				
Input	Actie	Actiehouder	Tijdpad	
1.	<i>Plattegrond-/informatieborden</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Huidige informatieborden actualiseren qua inhoud en lay-out - Informatiebord centrum Kaatsheuvel terugplaatsen 	<ul style="list-style-type: none"> - Gemeente - RBL - Regionaal Bureau voor Toerisme (RBT) 	2019-2020

7.1 VAN BLAUWE NAAR BRUINE BORDEN

Stap 1: De inventarisatie van de huidige situatie

De uitvoering van de objectbewegwijzering wordt gedaan door Revis Verkeerstechiek. Zij hebben in beeld gebracht hoeveel borden we op dit moment in onze gemeente hebben en hoeveel er nog vervangen moeten worden door bruine borden.

Totaal aantal borden: 138

Totaal aantal locaties: 68

Totaal aantal blauwe borden die vervangen moeten worden: 25

Geschatte prijs om de borden te vervangen: € 1.625.

De eerste stap is al deels doorlopen.

Stap 2: De inventarisatie n.a.v. het nieuwe beleid

De volgende vragen moeten beantwoord worden:

- Komen er nog nieuwe borden bij n.a.v. het nieuwe beleid? Zo ja, welke objecten en hoeveel borden zijn dat?
- Is dat kansrijk om nog mee te nemen?

Stap 3: Huidige bewegwijzeringsplannen

De volgende vragen moeten beantwoord worden:

- Zijn de huidige bewegwijzeringsborden (zowel blauw als bruin) goed geplaatst?
- Moeten er nog aanpassingen komen in het bewegwijzeringsplan?

In gesprekken met de ondernemers moet dit duidelijk worden.

Stap 4: Opdracht geven om blauwe borden te vervangen

Als we in beeld hebben gebracht om hoeveel borden het gaat en hoeveel het in totaal gaat kosten kunnen we Revis Verkeerstechiek opdracht geven om de borden te vervangen en de routeplannen aan te passen.

7.2 PLATTEGROND-/ INFORMATIEBORDEN

Uit de analyse is gebleken dat er behoefte is om de huidige informatieborden (met plattegrond) aan te pakken qua inhoud en lay-out. Dit is uitbesteed aan een bedrijf t/m 2025. Om te komen tot een beslissing over de informatieborden moeten we de onderstaande stappen doorlopen.

Stap 1: Inventarisatie huidige situatie en wensen

Waar staan de informatieborden nu? Missen we nog locaties? Een belangrijke locatie die we op dit moment missen is het Anton Pieckplein in Kaatsheuvel. De vraag is of het informatiebord daar terug moet komen of bijvoorbeeld bij de parkeerplaats van de Werft. Ook moeten we nadenken over de inhoud. Wat moet er op het informatiebord komen en wat niet? Voldoen de huidige informatieborden nog aan de wensen van de inwoners, bezoekers en ondernemers? Wat vinden we van de huidige lay-out?

Stap 2: Aanpassen huidige borden

Als we weten wat we anders willen en waar we extra informatieborden willen plaatsen, gaan we een offerte opvragen bij RBL en laten we dit uitvoeren.

Stap 3: Mogelijkheden onderzoeken voor extra plattegronden bij verblijfsaccommodaties en grote iconen

Als aanvulling op de nieuwe objectbewegwijzering voor langzaam verkeer kunnen we kiezen voor een gedetailleerde plattegrond zonder advertenties. Als hier behoefte aan is, moeten we eerst bepalen waar de plattegronden moeten komen (verblijfsaccommodaties en bij grote iconen).

Stap 4: Wat willen we?

Nadat we alle mogelijke opties hebben onderzocht moeten we kiezen welke richting we op willen en met welke organisatie we dit willen uitvoeren. Hieronder staat een voorbeeld van een andere vorm van informatievoorziening.



Voorbeeld Way- finding Paleis Het Loo, Apeldoorn (Folkersma routing en sign)

7.3 BEWEGWIJZERING VOOR LANGZAAM VERKEER

In het beleid staat het doel van de objectbewegwijzering voor langzaam verkeer. Daarnaast staan er ook een aantal ideeën, aanbevelingen en uitgangspunten in. Hieronder staat welke stappen we moeten ondernemen om de nieuwe objectbewegwijzering voor wandelaars en fietsers te realiseren.

Stap 1: Routestructuur bepalen

De gemeente heeft het doel en een aantal randvoorwaarden opgesteld waar de nieuwe toeristische objectbewegwijzering voor langzaam verkeer aan moet voldoen. Met behulp van o.a. ondernemers, de Fietsersbond en de vrijwilligers van het wandelroutenetwerk moeten we de routestructuur bepalen.

Stap 2: Opstellen opdracht ontwikkeling concepten

Als duidelijk is wat de routestructuur is, wordt een opdracht gegeven aan een (ontwerp)bureau om een concept uit te werken voor de uitstraling van de borden en/of fysieke markeringen.

Stap 3: Toetsen van het concept

Voldoet het concept aan alle behoeftes, richtlijnen en randvoorwaarden? Moet er nog wat aangepast worden? Hoeveel kost het? Deze vragen beantwoorden we in samenwerking met de betrokken stakeholders.

Stap 4: Uitvoering

De juiste partij mag het concept gaan realiseren.

7.4 EVALUATIE

De effecten van het beleid worden vier jaar na vaststelling geëvalueerd. Indien nodig wordt het beleid bijgesteld of herzien. De objectbewegwijzering voor langzaam verkeer wordt op een later moment geëvalueerd.

8. BIJLAGEN EN RELEVANTE (BELEIDS)DOCUMENTEN

7.1 RELEVANTE (BELEIDS)DOCUMENTEN

Bij het schrijven van dit beleid hebben we de volgende documenten gebruikt:

- Verkeersvisie 2017
- CROW publicatie 322
- Economisch Programma Loon op Zand 2016-2020
- Coalitieakkoord 2018-2022

7.2 BIJLAGEN

Bij dit beleid horen de volgende bijlagen:

- A. Interne analyse
- B. Externe analyse
- C. Verslag bijeenkomst 'Bewegwijzering in de Gemeente Loon op Zand'

BIJLAGE A: INTERNE ANALYSE

In de afgelopen jaren hebben verschillende ondernemers en organisaties uit de gemeente signalen afgegeven dat er behoefte is aan nieuw beleid voor de objectbewegwijzering en een nieuwe vorm van bewegwijzering. Met een analyse krijgen we een duidelijk beeld van de huidige situatie, kansen en knelpunten en nieuwe trends & ontwikkelingen. Vervolgens kijken we hoe buurgemeentes de objectbewegwijzering aanpakken en welk bewegwijzeringsstelsel de F261 (snelfietsroute) gebruikt.

Om het overzicht te bewaren hebben we de analyse verdeeld in twee delen: de interne analyse en de externe analyse. De externe analyse is te vinden in bijlage B.

Huidige situatie

De huidige situatie staat in paragraaf 4.1. Hieronder staat een lijst met toeristische objecten die momenteel verwezen worden:

- 1) 't Moertje (2 borden) (*Kampeerberderij*)
- 2) De Kommer (2 borden) (*Boerderijcamping*)
- 3) Natuurpoort van Loon (6 borden) (*Manege en verblijfsaccommodatie*)
- 4) Loonse en Drunense Duinen (13 borden)
- 5) Kuijpershoeve (3 borden) (*Groepsaccommodatie*)
- 6) Land van Kleef (2 borden) (*Groepsaccommodatie*)
- 7) De Mussenberg (6 borden) (*Groepsaccommodatie*)
- 8) De Suikerberg (1 bord) (*Groepsaccommodatie*)
- 9) De Klokkenweide (2 borden) (*Kampeerberderij*)
- 10) Binnenheide (1 bord) (*Groepsaccommodatie*)
- 11) Joremeinshoeve (10 borden) (*Hotel*)
- 12) Landal Parck Kaatsheuvel (voorheen Duinlust) (6 borden) (*Camping*)
- 13) De Roestelberg (5 borden) (*Restaurant en verblijfsaccommodatie*)
- 14) Droomgaard (2 borden) (*Camping*)

Algemeen

- 15) Recreatievoorzieningen (6 borden)
- 16) Kampeerberderijen (6 borden)
- 17) Hotels Restaurants (13 borden)

Gemeentelijke objecten die momenteel verwezen worden

- 1) Voetbalcomplex Blauw-Wit (3 borden)
- 2) Sportcomplex De Klokkenberg (3 borden)
- 3) De Wetering (4 borden)
- 4) De Kegelaar (15 borden)
- 5) Eikendijk (9 borden)
- 6) Sporthal De Werft (8 borden)

Volgens de huidige landelijke richtlijnen worden toeristische objecten met een bruin bord verwezen. In de afgelopen jaren zijn de blauwe borden die aan vervanging toe waren, meteen vervangen door een bruin bord. Dat betekent dat nog niet alle borden de juiste kleur hebben. Op dit moment zouden de borden van 't Moertje, De Kommer, De Suikerberg, De Klokkenweide, Joremeinshoeve, Duinlust en Droomgaard nog vervangen moeten worden door bruine borden. Als we de bestaande borden gaan vervangen moeten nieuwe werkafspraken worden gemaakt met REVIS verkeerstechniek en moeten de huidige routeplannen geëvalueerd worden met de ondernemers.

Kansen & knelpunten

Voor de kansen en knelpunten hebben we o.a. de input van de bijeenkomst op 18 september 2018 gebruikt. Hier hebben we bijvoorbeeld de tips en tops benoemd van het huidige beleid, wat wel en niet bewegwijzerd moet worden en hebben we gekeken wat een toerist nu écht moet zien in onze gemeente. In bijlage C staat het verslag van de bijeenkomst. Ook hebben we de input vanuit diverse gesprekken met ander interne en externe stakeholders gebruikt.

Inspiratiebijeenkomst 'Bewegwijzering in de gemeente Loon op Zand'

Op 18 september 2018 heeft de gemeente met een divers gezelschap gebrainstormd over de bewegwijzering in de gemeente Loon op Zand. Alle toeristische deelsectoren waren aanwezig: van verblijfsaccommodaties tot horeca en gebiedscommissies. Ook vrijwilligers van Fietsersbond de Langstraat en Veilig Verkeer Nederland waren aanwezig. De brainstorm was verdeeld in drie fases:

1. Wat is belangrijk bij goede objectbewegwijzering?
2. Huidige situatie en toekomst
3. Fietsen en wandelen in onze gemeente

In vier groepen hebben we een aantal vragen beantwoord:

- Wat is belangrijk bij goede objectbewegwijzering?
- Welke soort objecten moeten we bewegwijzeren?
- Welke soort objecten moeten we niet bewegwijzeren?
- Wat zijn goede selectiecriteria voor objectbewegwijzering?
- Hoe borg je de verkeersveiligheid?
- Wat vind je van de huidige objectbewegwijzering? (Tips en tops)
- Wat moeten fietsers en wandelaars (toeristen) écht zien in onze gemeente?
- Wat heeft de tourist nodig om bij de juiste bestemming aan te komen?
- Zijn er andere manieren om de tourist op de juiste plek te krijgen?
- Hoe kunnen we de bewegwijzering aantrekkelijker maken?
- Wanneer bewegwijzer je?

Kansen

We hebben de kansen onderverdeeld in 8 categorieën:

1. Vindbaarheid centra
2. Bestaand wandel- en fietsroutenetwerk
3. Parkeren
4. Bewegwijzer systeem
5. Denken vanuit de toerist
6. Regionaal
7. Snelfietsroute
8. Digitale bewegwijzering

Vindbaarheid centra

Het is belangrijk dat dorpscentra beter vindbaar zijn voor toeristen vanuit de verblijfaccommodaties. De nieuwe bewegwijzering kan hier een mooie rol in vervullen. Daarnaast kunnen goede plattegronden in en bij de centra ook meehelpen. Het is dan wel van belang dat ze op logische plekken staan met parkeerruimte. Denk aan een informatiebord bij de Werft waar ook veel geparkeerd wordt.

Het wandel- en fietsroutenetwerk

Met de knooppunten van het wandel- en fietsroutenetwerk kunnen bezoekers hun eigen route samenstellen. Logischerwijs is het van belang dat de nieuwe recreatieve bewegwijzering aansluit bij het netwerk.

Parkeren

Er is behoefte aan een duidelijke parkeeroute. De bezoeker moet weten waar hij zijn auto kwijt kan en voor hoe lang. Parkeren bij een centrale plek (zoals bij de Werft) heeft daarbij de voorkeur. Dat geeft rust in de rest van de dorpscentra. Vanaf de parkeerterreinen moeten bezoekers naar het centrum begeleidt worden met bewegwijzering en een informatiebord/plattegrond. Op dit niveau kan je horecazaken eventueel wel opnemen in de bewegwijzering want sommige bezoekers kunnen daar specifiek voor komen en zij kunnen op hun gemak de bewegwijzering bestuderen.

Bewegwijzer systeem

Over het algemeen was iedereen het erover eens dat de hoeveelheid borden invloed heeft op de verkeersveiligheid. Het is daarom kansrijk om te kijken waar je het beste generiek kan bewegwijzeren (bijvoorbeeld een horeca of parkeeroute) en waar je individueel gaat verwijzen. Het is ook nog een mogelijkheid om groepjes borden achter elkaar te plaatsen.

Denken vanuit de toerist

Bij de objectbewegwijzering staat de bezoeker/toerist centraal. Als men immers al weet waar hij of zij moet zijn dan is bewegwijzering niet van toepassing. Voor de uitvoering van dit beleid willen we in het voorjaar van 2019 een enquête uitzetten bij verblijfsaccommodaties en fietsverhuurders. Op die manier kunnen we inspelen op de wensen en behoeftes van de toerist wat betreft uitstraling, route enzovoorts.

Regionaal

De regionale aansluiting moet goed zijn. Wellicht is het een kans om regionaal in de Langstraat aan te sluiten. Daarnaast moeten we de samenwerking zoeken met het Regionaal Bureau voor Toerisme (in oprichting).

Snelfietsroute

Een onderdeel van de regionale aansluiting is de snelfietsroute die door onze gemeente komt. Het is belangrijk en ook logisch om hierbij aan te sluiten. De snelfietsroute is op dit moment aan het testen met verschillende soorten bewegwijzering. Denk bijvoorbeeld aan gekleurde lijnen i.p.v. borden en een metrosysteem. In paragraaf 4.5 wordt dieper ingegaan op de snelfietsroute en hoe we daarbij kunnen aansluiten.

Zie bijlage B voor de ontwikkelingen op gebied van digitale bewegwijzering.

Knelpunten

Het belangrijkste knelpunt is de mogelijkheid dat er te veel bewegwijzering komt en dat bepaalde objecten dubbel worden vernoemd. Het is belangrijk dat we hier de balans in opzoeken.

BIJLAGE B: EXTERNE ANALYSE

In deze bijlage staat de externe analyse bestaande uit: relevante trends & ontwikkelingen, specifieke ontwikkelingen op het gebied van digitale bewegwijzering, onderzoek naar het beleid van buurgemeentes en de ontwikkelingen rondom de F261 (snelfietsroute).

Trends & ontwikkelingen

In dit hoofdstuk staan relevante trends & ontwikkelingen die relevant zijn voor de onderbouwing en uitvoering van dit beleid.

Algemene trends

- Meer keuzevrijheid en flexibiliteit in de manier waarop we ons verplaatsen. We kunnen makkelijker gebruik maken van verschillende modaliteiten zoals auto (delen), fiets, OV en taxi. We kunnen deze ook makkelijker combineren.
- Door nieuwe technologieën als gebruik van smartphone apps en sensoren gaan we ons steeds slimmer en dus efficiënter verplaatsen: Smart Mobility is trending topic in de verkeerswereld momenteel.
- Senioren zullen in de toekomst langer mobiel blijven en zullen vooral ook meer gaan reizen door bijvoorbeeld de e-bike maar ook steeds veiliger wordende auto's die een groot deel van de rijtaak overnemen. Ouderen verplaatsen zich vooral sociaal recreatief maar blijven wel een belangrijke risicogroep als het om verkeersveiligheid gaat.

Trends fiets

- Belangrijk vervoermiddel voor afstanden tot 15 kilometer
- Op korte afstanden tot 2,5 kilometer het belangrijkste vervoermiddel
- Elektrische fiets biedt mogelijkheden voor een groter aandeel op langere afstanden
- Elektrische fiets levert meer ouderen onderweg over langere routes dus noodzaak om fietspaden te verbreden en netwerken uit te breiden
- Fiets past in een gezonde levensstijl en is duurzaam. Populariteit zal verder toenemen en daarmee de wens voor extra voorzieningen.

Trends wandelen

- Buitenrecreatie is het nieuwe sporten
- Georganiseerd wandelen groeit als kool. De wandelaar wordt volop ontdekt door evenementenorganisatoren.

Wandelen in cijfers

De meeste recente cijfers zijn van 2015, gepubliceerd in 2016. Op dit moment wordt weer een groot onderzoek gehouden meldt belangenorganisatie Wandelnet.

- De gemiddelde afstand per wandeling is 7 kilometer;
- Gemiddeld duurt een wandeling 1 uur en 52 minuten;
- De omgeving, afstand van een route zelf en reisafstand naar startpunt zijn belangrijke aspecten bij de keuze.

Overige ontwikkelingen

Buitenrecreatie is het nieuwe sporten De laatste 15 jaar is individueel sporten veel populairder geworden. Steeds vaker wordt gekozen voor buitenrecreatie zoals wandelen en fietsen boven een officiële sport. Ook functional fitness wint terrein. Hardlopen met een spel element is ook niet meer weg te denken (voorbeeld: Pokémon Go).

Unplugged

Gelijk met de opmars van de technologisering zie je een tegenbeweging om juist los te komen van het altijd verbonden zijn om meer te genieten van het moment en echt contact. (wandelnet.nl, 2018)

Beleven is het nieuwe hebben

Nieuwe generaties zijn minder op zoek naar het vergaren van bezittingen. Het hebben van een auto of hoge functie is minder belangrijk. De ervaring, het beleven en maatschappelijk bijdragen zijn populairder

geworden. Reizen en ervaringen opdoen is een manier om onszelf te ontwikkelen, we willen de wereld ontdekken en daarmee onszelf. (wandelnet.nl, 2018) *Georganiseerd wandelen groeit als kool* De wandelaar wordt volop ontdekt door evenementenorganisatoren. Je ziet veel nieuwe, eerste edities, van wandelevenementen opkomen. Onder meer zoeken organisatoren naar bijzondere natuur. (wandelnet.nl, 2018)

Speciale recreatieve bewegwijzering

Gemeentes gaan steeds creatiever om met hun bewegwijzering. In het Zeeuws-Vlaamse kustgebied hebben ze bijvoorbeeld vijf verschillende R-routes gemaakt. Elke route gaat langs verschillende toeristische attracties en verblijfsaccommodaties.

Digitale bewegwijzering

Op het gebied van digitale bewegwijzering zijn er tegenwoordig een heleboel mogelijkheden en technieken. Dit is volop in ontwikkeling en elke dag wordt de techniek een stukje beter (en goedkoper). In dit hoofdstuk gaan we daar dieper op in.

Wayfinder

De Wayfinder is een intelligent systeem dat zich aanpast aan de steeds veranderende situaties in een stad. Is een weg opengebroken of heeft het systeem een vertraging gesignaleerd op een route? Geen probleem. De dynamische borden stellen de snelste omleidingsroute voor. De informatie die op de Wayfinder verschijnt, kan doorlopend aangepast worden. Dit laatste is ook handig bij evenementen. (Zie bijlage B voor meer informatie).

De Wayfinder kan optioneel uitgebreid worden met aanvullende functionaliteiten, zoals Wi-Fi, cameraobservatie (met gezichtsherkenning), een geluidsmeter of een module die de luchtkwaliteit meet. Meer informatie: www.wayfinderinternational.com.

We hebben onderzocht of de Wayfinder past bij de wensen op het gebied van bewegwijzering voor langzaam verkeer. We constateren dat er veel voordelen aan zitten en dat digitale bewegwijzering de toekomst is. Echter moet het systeem op dit moment nog ondersteund worden met een basis bewegwijzering en dat ontbreekt (op het gebied van langzaam verkeer) nog in onze gemeente. Dat moet dus eerst in orde zijn.

Navigatie

Het gebruik van navigatiesystemen in auto's is de afgelopen jaren flink gegroeid en zal ook de komende jaren verder groeien. Zowel bewegwijzering als navigatiesystemen hebben als doel de gebruiker te leiden naar de gewenste bestemming.

De gewenste route is echter niet vanzelfsprekend de snelste of kortste route. Navigatiesystemen dienen een individueel doel en verwijzen altijd via de snelste of kortste route. Deze systemen kunnen daardoor een beleidsmatig ongewenste route adviseren. Navigatiesystemen verminderen daarentegen wel het zoekgedrag. Ook ervaart men minder stress bij het gebruik van navigatie apparatuur.

Tegenwoordig komen er steeds meer varianten maar het makkelijkste is om dit in drie soorten te onderscheiden:

Het vaste navigatiesysteem

Een groot gedeelte van de auto's heeft een ingebouwd navigatiesysteem. Hoe ouder de auto, hoe lastiger het is om het systeem up-to-date te houden. Kaarten raken in de praktijk verouderd.

Het mobiele navigatiesysteem

Als je auto geen ingebouwd navigatiesysteem heeft, is er een mobiel systeem die aan de ruit of dashboard bevestigd kan worden. Tegenwoordig kun je hier steeds meer op zien: van parkeerterreinen tot hotels.

De smartphone als navigatiesysteem

Het gebruik van een smartphone is niet meer weg te denken. Ook niet meer in de auto. Iedereen heeft er altijd wel eentje op zak, dus waarom zou je het ook niet als navigatiesysteem gebruiken? Je hebt verschillende apps waarvan de bekendste Google Maps is. We kunnen de mogelijkheden onderzoeken om in te spelen op deze ontwikkeling en andere digitale ontwikkelingen omtrent toeristische bewegwijzering.

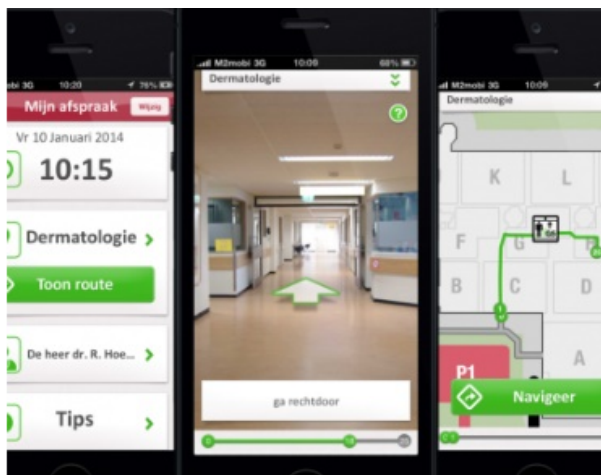
Samenvattend maken navigatiesystemen de bewegwijzering langs de weg voorlopig nog niet overbodig. Door de verschillende doelen (belangen) van bewegwijzering en navigatiesystemen is het één niet zonder meer vervangbaar door het andere. Het één sluit ook het andere niet uit, beide systemen kunnen gewoon naast elkaar bestaan.

Applicaties

Tegenwoordig is overal wel een applicatie voor bedacht. Dit biedt vooral kansen voor de bewegwijzering van wandelaars en fietsers. Afgezien van het gebruik van een navigatiesysteem is het gebruik van een smartphone in de auto niet verstandig en niet bevorderlijk voor de verkeersveiligheid.

De mogelijkheden voor een bewegwijzering applicatie voor de hele gemeente kan kansrijk zijn om te onderzoeken. De informatievoorziening van de bestaande informatiezuil en een applicatie kunnen elkaar versterken, mits het op een goede manier uitgevoerd wordt. Een voorbeeld van een applicatie die als inspiratie gebruikt kan worden is de AMC (Amsterdam Medisch Centrum) Navigatie app.

In het ziekenhuis is het makkelijk om te verdwalen in gangen met zestig kilometer lengte. Daarom wordt met de app veel aandacht besteed aan bewegwijzering. Bij het lopen krijgen ze stap voor stap een foto met een pijl te zien waar ze heen moeten. Naast een routebepaling is er in de app ook de mogelijkheid om informatie over een dokter op te vragen, specifieke informatie over de centrale locaties, poli's, afdelingen en voorzieningen binnen het AMC te zien en het laatste AMC nieuws te lezen.



Narrowcasting

Narrowcasting is het uitzenden van informatie op moderne beeldschermen. In tegenstelling tot broadcasting is narrowcasting gericht op een specifieke doelgroep op een specifieke plaats. Het succes van narrowcasting is afhankelijk van de inhoud, presentatie en gebruiksvriendelijkheid. Ook bij bewegwijzering kan narrowcasting een grote rol spelen. Denk aan een interactief welkom bord en de mogelijkheid om meer informatie te geven dan alleen bewegwijzering (bijvoorbeeld een evenementenkalender). Op dit moment hebben we in de gemeente Loon op Zand al een narrowcastingsysteem. Deze is op dit moment gericht op toeristische informatie zoals de evenementenkalender en gemeentelijke informatie zoals wegwerkzaamheden. Dit systeem biedt ook kansen voor ondernemers die niet in aanmerking komen voor bewegwijzering

Wat doen onze buurgemeentes?

Om inspiratie en kennis op te doen hebben we gekeken naar een aantal buurgemeentes: Tilburg en Heusden en Waalwijk. Daarnaast hebben we ook in de gemeente Houten een kijkje genomen. Per gemeente hebben we gekeken naar beleid en uitvoering.

Gemeente Tilburg

De gemeente Tilburg heeft tot op heden geen vastgesteld beleid met betrekking tot de bewegwijzering. In het concept beleid wat zij op dit moment aan het opstellen zijn hanteren ze de onderstaande uitgangspunten.

- Uniformiteit

De borden dienen uniform te zijn qua vormgeving, afmetingen, iconen, lettertype en kleurstelling. Dit verhoogt de herkenbaarheid en zorgt voor een rustiger straatbeeld.

- Leesbaarheid

De informatie dient duidelijk leesbaar te zijn. Dit betekent dat de letters voldoende groot moeten zijn, er een goede contrastwerking dient te zijn en dat de borden ook bij duisternis moeten opvallen. Volgens de richtlijnen van het CROW is de leesbaarheid voor de weggebruikers nog goed met een "zuil" met ten hoogste 8 vermeldingen.

- Begrijpelijkheid

De aanduidingen op de bewegwijzering dienen voor een ieder begrijpelijk te zijn. Dit kan op twee manieren worden bewerkstelligd: enerzijds moeten de objecten zo worden omschreven dat de betekenis direct helder is, anderzijds kan gewerkt worden met algemeen geaccepteerde symbolen. Hierbij is de voorkeur voor korte krachtige, en dus, snel leesbare benamingen.

- Ideale route

Een object of voorziening dient te worden bewegwijzerd via de meest ideale (en zo mogelijk snelste) route, rekening houdend met verkeersveiligheid. Dit betekent dat verkeer zo veel mogelijk langs gebiedsontsluitingen wordt geleid. Indien van toepassing wordt vervolgens via de erftoegangsweg(en) de meest geschikte route naar de bestemming bewegwijzerd. Indien mogelijk worden gevoelige locaties, zoals basisscholen vermeden. De verwijzing naar een eenmaal in de bewegwijzering opgenomen voorziening dient te worden voortgezet totdat het betreffende doel is bereikt.

- Minimalisatie aantal verwijzingen

Het aantal wegwijzers dient zo veel mogelijk te worden geminimaliseerd, zeker op kruispunten. Bij een te groot aantal is het aanbod aan informatie voor de weggebruiker niet meer op te nemen en verliest de bewegwijzering zijn waarde. Tevens komt de verkeersveiligheid onder druk te staan.

- Voorkeur voor gebiedsverwijzing boven objectbewegwijzering

Uitgangspunt is de methodiek van grofmazige gebiedsverwijzing te prefereren boven een gedetailleerde objectbewegwijzering. Dit betekent dat er bij voorkeur wordt verwezen naar een winkelgebied, bedrijventerrein of sportcomplex in plaats van naar een individuele winkel of sportvereniging.

Randvoorwaarden

- Bedrijven/instelling krijgen alleen bewegwijzering op aanvraag waarbij men de kosten voor de borden zelf betaald.
- Indien een bedrijf/instellingen in de buurt al bewegwijzering heeft, zal in de routebeschrijving van andere bedrijven hiernaar verwezen moeten worden. Vanaf de dichtstbijzijnde ontsluitingsweg kan -als aan de criteria voldaan wordt- naar het specifieke bedrijf verwezen worden.
- Moeilijk vindbaar (ondanks goede routebeschrijving)
- In de meeste gevallen zullen objecten verwezen worden vanaf de dichtstbijzijnde ontsluitingsweg, dan wel een categorie hoger indien dit noodzakelijk blijkt.

Selectiecriteria per sector

Cultureel

- Culturele objecten met meer dan 10.000 bezoekers op jaarbasis worden verwezen vanaf gebiedsontsluitingswegen

Zorginstellingen

- Urgentie 1e lijn (zoals ziekenhuizen, politiekantoor, huisartsenpost, St. Elisabeth, Tweesteden, enz.)
- Ziekenhuizen: vanaf de hoofdontsluitingswegen net binnen bebouwde kom. Dit vanwege de regionale en ook landelijke functies die ziekenhuizen vervullen en het grote aantal bezoekers dat deze trekken.
- Huisartsenpost: vanaf gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom.

- Urgentie 2e lijn (zoals thuiszorg, GGD en dergelijke): Vanaf dichtstbijzijnde gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom.

Onderwijs en Sport

- Onderwijsgebieden zoals Stappegoor of Universiteit vanaf Hoofdwegen.
- Kleinere onderwijsgebieden (dus meerdere onderwijsinstellingen bij elkaar) kunnen een verwijzing krijgen vanaf de dichtstbijzijnde ontsluitingsweg.
- Onderwijsinstellingen met meer dan 1000 leerlingen die niet in een onderwijsgebied vallen en waarbij geregeld gedurende het schooljaar nieuwe groepen leerlingen / studenten komen.
- Sportaccommodaties met voor het stedelijk gebied de voorwaarde: niet commercieel.
- Sporthallen

Algemeen

- NS Stations:
- Het Centraal station wordt verwezen vanaf de gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom.
- De overige stations (Station Universiteit, Station Reeshof en later Station Berkel-Enschot) worden verwezen vanaf de dichtstbijzijnde gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom.
- Politiebureaus vanaf gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom.
- Overheidsinstellingen, zoals de stadskantoren, de rechtbank, milieustraat en dergelijke vanaf de dichtstbijzijnde ontsluitingsweg.
- Winkelcentra met meer dan 10.000 m2 bvo (Heyhoef, Westermarkt, Wagnerplein, Centrum, en later Koningsoord).

Commerciële instellingen buiten de bebouwde kom, in het niet stedelijk gebied

- Restaurant / café.
- Ambachtelijke kleine bedrijven (denk aan kaasboerderij en dergelijke)
- Sportaccommodaties.
- Overkoepelende locaties / terreinen

Overig

- Commerciële grote verkeer aantrekkende objecten met minimaal 100.000 bezoekers op jaarbasis worden verwezen vanaf de gebiedsontsluitingswegen.
- Overige niet-commerciële grote verkeer aantrekkende objecten met minimaal 50.000 bezoekers op jaarbasis worden verwezen vanaf de gebiedsontsluitingswegen.
- Kerken, begraafplaatsen en crematoria krijgen vanaf de dichtstbijzijnde gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom een verwijzing.
- Bedrijventerreinen niet vallend onder industriebewegwijzering (1000-tallen) krijgen vanaf de dichtstbijzijnde gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom een verwijzing.

Uitvoering

- Lokale objecten

Wegwijzers voor lokale objecten, zoals stadswinkel of milieustraat, de utilitaire objecten, worden uitgevoerd in blauw-wit met zwarte letters.

- Toeristische-recreatieve voorzieningen

Verwijzingen naar toeristische-recreatieve voorzieningen worden vanwege de herkenbaarheid uitgevoerd in een kleurstelling die afwijkt van de verwijzing naar lokale utilitaire voorzieningen. Hier wordt een witte tekst gebruikt op een bruine ondergrond. In de CROW-richtlijnen is voor deze kleur gekozen vanwege de internationale afstemming.

- Symbolen

Voor de bewegwijzering van objecten en voorzieningen is een groot aantal symbolen ontwikkeld. Veel van deze symbolen worden internationaal gebruikt.

- Opschriften

De opschriften worden conform CROW uitgevoerd in het lettertype ANWB-Uu. Dit lettertype combineert goede leesbaarheid met een gunstig ruimtebeslag. Bij te lange opschriften wordt de tekst over twee tekstregels verdeeld.

- Retroreflectie

Op de borden wordt retro reflecterend materiaal toegepast. Buiten de bebouwde kom wordt minimaal klasse-II materiaal gebruikt, binnen de bebouwde kom klasse III materiaal.

Digitale bewegwijzering

In de binnenstad van Tilburg staan informatiepalen. De schermen op de palen hebben twee kanten. Aan de ene kant staat een plattegrond van de binnenstad en aan de andere kant vind je het wandelroutenetwerk van Tilburg. Het bovenste gedeelte van de schermen is dynamisch waardoor er steeds nieuwe informatie op kan verschijnen; zoals de evenementen van Tilburg Trakteert. Deze informatie wordt beheerd door VVV Tilburg. De informatiepalen zijn bij alle parkeergarages, musea, de Piushaven en de voor- en achterkant van het Centraal Station zijn ze te vinden. De details op de paal zijn in de kleur van het gebied waar de paal staat. Zo heeft de dynamische bewegwijzering op bijvoorbeeld het Stadhuisplein rode details en die bij het station juist oranje.

Gemeente Heusden

De gemeente Heusden heeft de object- en toeristische bewegwijzering geregeld in het beleidsplan straatmeubilair.

Definitie

Wat wordt er verstaan onder een toeristisch-recreatieve voorziening?

- een voorziening die door aard en omvang is ingesteld op bezoek door recreanten en/of toeristen;
- het object is jaarlijks gedurende een vaste periode van minimaal 6 maanden geopend;
- er is sprake van een duidelijk waarneembaar begrensd gebied met een beperkt aantal ingangen of toegangen.

Toeristisch-recreatieve objecten kunnen worden ingedeeld in:

- objecten met een (inter)nationaal karakter (bijv. Loonse en Drunense Duinen);
- objecten met een bovenlokaal karakter (bijv. vesting Heusden);
- objecten met een lokaal karakter (bijv. verblijfsaccommodaties).

Objecten met een (inter)nationaal of bovenlokaal karakter worden geïntegreerd in de algemene utilitaire (ANWB) bewegwijzering. De toeristisch-recreatieve voorzieningen met een lokaal karakter kunnen aangeduid worden door objectwegwijzers.

Selectie

Voor verwijzing komen de onderstaande objecten in aanmerking:

- toeristisch-recreatieve voorzieningen
 - *Dit is een voorziening die ingesteld is op bezoek door recreanten en/of toeristen.*
 - *Daarnaast is het object jaarlijks gedurende een vaste periode van minimaal 6 maanden geopend.*
 - *Er is sprake van een duidelijk waarneembaar begrensd gebied met een beperkt aantal ingangen of toegangen.*
 - *Er wordt alleen verwezen naar echt specifieke, bovenlokale toeristische attracties.*
 - *Kosten: Het opnemen van een dergelijke commerciële voorziening komt voor rekening van de aanvrager. Het opnemen van een dergelijke niet commerciële voorziening komt voor rekening van de gemeente.*
- verblijfsaccommodaties (hotels en (mini)campings). Kosten: Eenmalig (bij introductie van verwijzingsstelsel) voor rekening van de gemeente. Daarna voor rekening aanvrager. Bed & Breakfast accommodaties worden niet opgenomen in het verwijzingsstelsel vanwege de kleinschaligheid en sterk wisselend karakter.
- de verwijzing wordt zoveel mogelijk geclusterd, waarna verwijzing naar de afzonderlijke voorziening wordt gerealiseerd

Informatiepanelen

In de vesting en bij “parels” langs regionale en landelijke fietsroutes zijn informatiepanelen geplaatst. Op deze panelen staat informatie over het gebied of bouwwerk.

Kwaliteit

Enkele panelen zijn geschonken door derden (zoals bijv. Rabobank, Waterschap). Het merendeel van de panelen is eigendom van de gemeente. Met name deze laatste panelen verkeren in een slechte staat van onderhoud (slecht leesbaar en niet actueel).

Gewenste kwaliteit

De panelen waar de gemeente Heusden eigenaar van is verkeren in een slechte staat van onderhoud (slecht leesbaar en niet actueel). De informatiepanelen in de vesting en bij “parels” langs regionale en landelijke fietsroutes willen ze daarom actualiseren en vervangen. Hierbij wordt de mogelijkheid onderzocht om naast de informatie op het paneel te werken met QR-codes.

Een QR-code is een tweedimensionale streepjescode die gebruikt wordt voor het aanbieden van een URL. De URL wordt hierbij gecodeerd tot een QR-code, die wordt afgedrukt op een informatiepaneel. De gebruiker richt zijn cameratelefoon op de QR-code, en neemt hiervan een foto. De code wordt door een QR-lezer in de telefoon omgezet in een URL, waarna in de webbrowser van de telefoon de bijbehorende website wordt getoond.

Gemeente Waalwijk

De gemeente Waalwijk heeft tot op heden geen beleid met betrekking tot de toeristische bewegwijzering. Er is echter wel behoefte aan. Op dit moment is de bewegwijzering een beetje chaotisch met alle verschillende soorten borden die er zijn.

Wat weten we wel

Voor de bewegwijzering voor het uitgaande verkeer wordt het principe van de ‘ringweg’ toegepast. Het verkeer met externe bestemmingen wordt zo snel mogelijk naar de dichtstbijzijnde stroomwegen verwezen. Voor de bewegwijzering van het verkeer dat Waalwijk inkomt worden de volgende principes toegepast:

- Vanaf de A59-oost verwijzen naar: Waalwijk-noord en centrum (via Noordtangent), Waalwijk-oost (Drunen-Waalwijk), overig (A59/N261).
- Vanaf de A59-west verwijzen naar: Waalwijk-noord en centrum (via Noordtangent), Waalwijk-oost (A59/ Drunen-Waalwijk), overig (A59/N261).
- Vanaf de N261-zuid: Waalwijk-zuid (PKO-weg), overig (naar knooppunt A59/N261).
- Op de overige stroomwegen en hoofdwegen wordt vervolgens naar wijk- en dorpsnamen verwezen.



Parkeren

De parkeerwijzing loopt voor het externe verkeer via de bewegwijzering (bestemming Centrum). In verband met de benutting van de parkeerterreinen (bijvoorbeeld aan de Taxiandriaweg) heeft het de voorkeur om de parkeerwijzing dynamisch te maken naar de grote parkeerterreinen. Dan kan ook rekening worden gehouden met het (tijdelijk) wegvallen van parkeerterreinen (bijvoorbeeld in verband met de markt). Gezien de beperkte omvang van Waalwijk en de technologische ontwikkelingen is het waarschijnlijker efficiënter om in te zetten op het opnemen van beschikbaarheidsinformatie in parkeerapps de bewegwijzering rond het centrum uit te voeren in de vorm van vaste verwijzing naar de grote parkeerterreinen (bijvoorbeeld verwijzen naar P-centrum Taxandriaweg, P-centrum Unnaplein). Dit is mede een financiële afweging op basis van de economische afschrijvingstermijnen van een dynamisch parkeerwijzingssysteem dat op straat wordt geplaatst.

Gemeente Houten (Fietsnet)

We hebben ook gekeken naar een gemeente buiten Noord-Brabant. Houten is een echte fietsstad waar de bewegwijzering recent is aangepast.

In Houten had men de gebruikelijke ANWB-borden voor fietsers. Hierop waren aangegeven:

- omliggende plaatsen aangegeven, bijv. Culemborg, 't Goy, Nieuwegein, Utrecht;
- belangrijke punten binnen de gemeente: Centrum, Castellum, Oude Dorp;
- enkele verzorgingsgebieden, bijv. Kruisboog, Weteringhoek.
- enkele oude wijknamen, bijv. Rijsbrug, Tiellandt, Weerwolf.

In 2013 werd besloten om het ANWB-systeem te actualiseren. Dit was nodig om Houten-Zuid in het systeem op te nemen, en omdat sommige routes niet meer logisch waren. De gelegenheid werd aangegrepen om opnieuw na te denken over routes, bestemmingen en 'vanggebieden' (van waaruit geeft men een bepaalde bestemming weer?). De uitkomst van diverse discussies was: hoe kan je als fietser een wijk in Houten te vinden. De onderstaande problemen moesten opgelost worden:

- Hoewel Houten een goed fietspadennet heeft, is de structuur voor de fietser lastig te zien omdat alle fietspaden er op de kaart en in werkelijkheid hetzelfde uitzien. Fietzers kunnen gemakkelijk een verkeerde afslag nemen.
- Fietsstraten zijn (nog) vaak onderbroken door stukken gewone weg.
- Een aantal fietspaden is krom, wat desoriënterend werkt.
- In de optimale route komen nog al eens zigzag-situaties voor (even naar links, dan weer naar rechts).

Fietsnet

Aan het nieuwe route systeem genaamd 'Fietsnet' werden de onderstaande eisen verbonden:

1. Dekking van heel Houten (alle wijken liggen aan tenminste één lijn (route));
2. Lijnen (routes) lopen zoveel mogelijk rechtdoor (zigzag vermijden);
3. Lijnen vallen samen met bestaande ANWB-hoofd fietsroutes waar mogelijk;
4. Het aantal lijnen is zo klein mogelijk;
5. Er is aansluiting op buitenkomse fietspaden / bestemmingen;
6. Er zijn zo min mogelijk vertakkingen in lijnen;
7. Alle bestemmingen zijn bereikbaar over (een klein aantal) lijnen zonder grote omweg (met 'overstappen').

Eisen aan de fysieke markering waren:

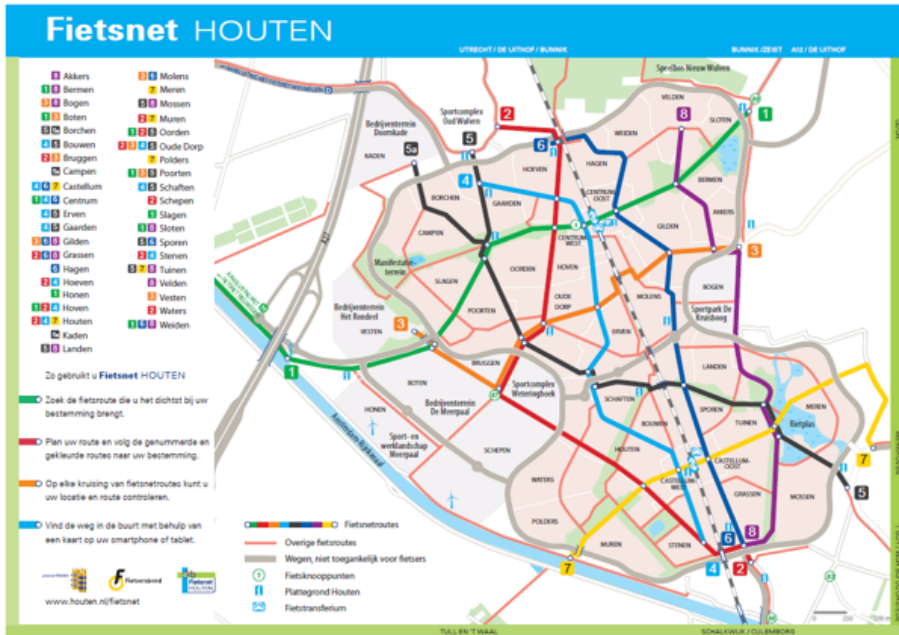
1. Voldoende markering, zodat altijd duidelijk op welke route men zich bevindt.
2. Markering van routes moet ook bij slecht licht en voor kleurenblinden duidelijk zijn. Daarom zouden naast kleurcodering routenummers moeten worden toegevoegd (zie figuur 5).
3. Redelijk vandaalbestendig en goedkoop in onderhoud, slijtvast.
4. Markering op ooghoogte.
5. Om de structuur van het netwerk duidelijk te maken moeten op voldoende plekken kaarten van het hele net aanwezig zijn, in ieder geval in alle kasten waar de gewone kaarten van Houten hangen. Het systeem kan uiteraard ondersteund worden door de gemeentegids, door folders bij de transferia, of door een app, maar men moet er toch van uit gaan dat de gebruikers geen kaart op zak hebben.

Kosten

Het project is gestart in 2009, en er is een aanzienlijke hoeveelheid tijd besteed aan het inventariseren van bestaande ANWB-wegwijzers en discussies over de beste routes, bestemmingen en kaartontwerp. Alle stickers zijn geplakt door vrijwilligers van de Fietsersbond. De gemeente heeft de borden en de stickers bekostigd, en de kaartboren gemonteerd.

Het plakken van een sticker op een lichtmast kost gemiddeld 5 minuten (inclusief schoonmaken). Een route van 4 km heeft ongeveer 100 stickers, dus de installatie van een route kost ca. 8 uur. Leden van de Fietsersbond onderhouden de routes, en vervangen beschadigde stickers.

De Fietsnetborden (kaarten) kosten ca. € 50,- per stuk, aan het plaatsen van de borden (ongeveer 30 stuks) is ca. € 4.500 uitgegeven. De stickers kosten bij elkaar ca. € 2.750 (voor ~2000 stickers).



Definitieve routekaart van Fietsnet Houten

Ervaringen Fietsnet

De ervaringen met Fietsnet zijn nog niet systematisch onderzocht, er is wel een kleine enquête gehouden. Hier onder kort een samenvatting:

- Het systeem is nu 3 jaar in gebruik (sinds juni 2015).
- De stickers die ze gebruiken houden het goed, incidenteel moeten we wat vervangen vanwege vandalisme of overschilderen
- De kaart-borden worden helaas "vaak" gestolen, van de 40 zijn zij er al 10 kwijtgeraakt.
- 50% van de mensen geeft aan Fietsnet 1x per maand of vaker te gebruiken; niet-gebruik komt voornamelijk omdat men al bekend is in Houten en/of vaste routes volgt (logisch!). Waarschijnlijk is 50% best een hoog cijfer: ik gebruikte zelf bijvoorbeeld ook nooit de ANWB-bordjes!
- De QR-codes worden tot nu toe helemaal NIET gebruikt.
- Er is grote behoefte aan een papieren versie van de kaart: dit punt werd vaak spontaan genoemd, en de kleine kaartjes die Ferdinand had geprint vonden gretig aftrek. Er is gevraagd door Vluchtelingenwerk of we een aantal kaartjes kunnen leveren.
- Bij rechte stukken kunnen de stickers wel minder gebruikt worden.



Fietsnet in de openbare ruimte

Toepassing op de gemeente Loon op Zand

De combinatie van het metrosysteem van Fietsnet bieden mooie kansen. Het systeem sluit ook aan op de snelfietsroute (zie volgende paragraaf). Daarnaast verbindt dit systeem de hele gemeente Houten met elkaar en dat is een van de speerpunten van de nieuwe bewegwijzering die we als gemeente Loon op Zand voor ogen hebben. Qua uitvoering en uitstraling kan gezocht worden naar extra beleving, het vertellen van ons verhaal en markeringen in de openbare ruimte. In paragraaf 4.2 staat de algehele conclusie van de analyse.

F261 (Snelfietsroute)

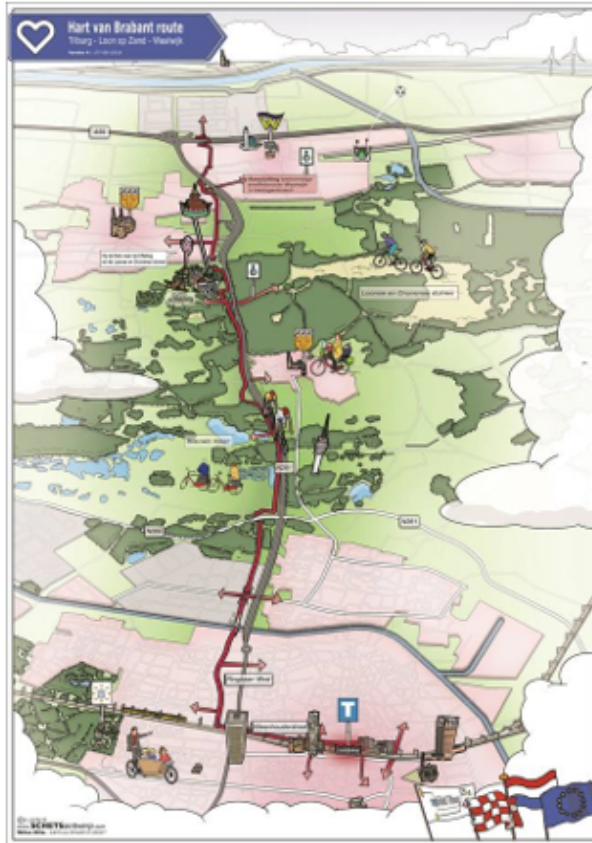
Tussen Tilburg – Loon op Zand – Waalwijk komt een prettige, snelle fietsverbinding; een snelfietsroute. Deze snelfietsroute (F261) of Hart van Brabandrouten wordt breder dan een standaardfietspad, met duidelijke rode markering en voorrang op het andere verkeer. De route van Station Tilburg tot bedrijventerrein Haven van Waalwijk is 18,6 kilometer lang. Op 13 september 2018 heeft een grote groep belangstellenden de bewegwijzering van de F261 getest.

Waarom?

Steeds meer mensen stappen vaker op de fiets om naar hun werk te gaan. Fietsen is goed voor het milieu en voor de gezondheid. Bovendien hebben de fietsers geen last van file- en parkeerproblemen. De snelfietsroute F261 is een veilige en snelle verbinding voor woon-werkverkeer die ook aansluit aan op de toeristische fietsroutes. De fietsverbinding langs de N261 wordt een prettige route met brede fietspaden en zoveel mogelijk voorrang voor fietsers. Op de bijna 19 kilometer lange route komen de fietsers zo min mogelijk verkeerslichten of andere obstakels tegen.

Planning

- Oktober 2018: aanleg fietspad langs de N261 en de Horst: - De bestaande Horst tussen de Eftelingsestraat en de Europalaan wordt 140 meter verlegd richting de N261. - Aan de kant van de N261 komt een breed fietspad dat loopt door tot aan de Duinlaan.
- Begin 2019: aanleg fietstunnel onder de Europalaan
- Voorjaar 2019: verbeteren fietspad ten noorden van de Duinlaan en aanleg rotonde bij kruispunt bij de Molen (Van Haestrechtstraat – Vaartstraat – Horst).
- Najaar 2019: verbeteren fietspad ten zuiden van de Eftelingsestraat.



Een nieuwe manier van bewegwijzeren: Wayfinding

Mensen hebben zo hun redenen te gaan fietsen, en bepaalde routes te gaan gebruiken. Die redenen moet je leren kennen om goede bewegwijzering te ontwikkelen. Bij de ontwikkeling van de snelfietsroute moeten ze rekening houden met verschillende soorten gebruikers:

- Utilitaire fietsers
- Recreanten
- Sportfietsers
- Gebruikers met een hoge snelheid (brommers/scooters/snorfietsen, speed pedelecs)

Even inzoomen op de recreanten

Het bureau Mijksenaar heeft o.a. onderzoek gedaan naar de beweegredenen van recreanten:

- De rit is vaak net zo belangrijk als de bestemming
- De omgeving is van groot belang bij routekeuze
- Behoefte aan rustplaatsen
- 2 typen recreanten:
 - doelgericht: met de fiets naar een toeristische bestemming
 - exploratieve recreanten: fietsen is doel op zich

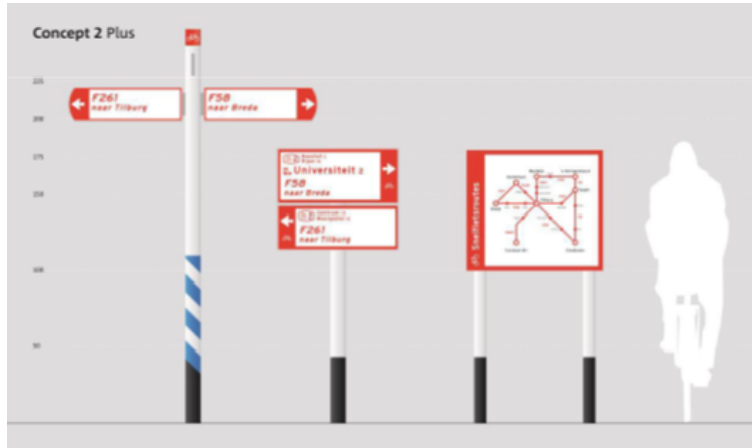
Kenmerken	Recreant
Vervoersmiddel	Gewone fiets of E-bike
Snelheid	Rustig tempo, 10-20 km/uur
Fietsgedrag	Onvoorspelbaar, soms onbekend met de omgeving/regio, behoefte aan goede bewegwijzering nieuwsgierig, meestal niet alleen
Triggers	Mooie omgeving/veel te zien, faciliteiten, Points of Interest
Hoe te bereiken?	Routeboekjes (zowel on- als offline)

Twee concepten

Het bureau Mijsenaar heeft twee concepten ontworpen, die zij aan het testen zijn. De concepten zijn op 13 september 2018 getest door een grote groep belanghebbenden en worden o.a. ook uitgetest in de virtuele werkelijkheid (met een fietssimulator).

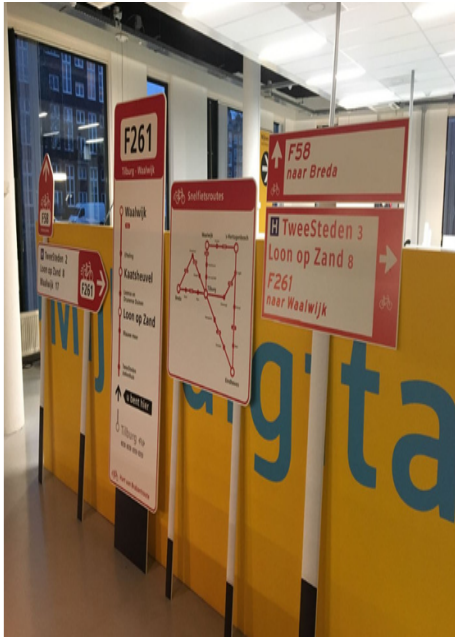
Concept 1: dichtbij de richtlijnen ANWB en CROW

- De borden en bewegwijzering zelfde maat, kleur, lettertype-en grootte hetzelfde
- Onder routenummer: eindbestemming in getoonde richting
- Toevoeging wayfindingelementen:
- Netwerkplattegronden
- Kleine verwijsborden
- Grondmarkeringen



Concept 2: Snel. Specifiek ontwikkeld voor snelfietsroutes

- Kleuren rood en wit handhaven: herkenbaar en bevordert wayfinding
- Afwijkend van huidige richtlijnen:
- Bestemmingen in zwarte tekst op witte achtergrond
- Routenummer prominentere plaats en beter leesbaar met hogere snelheid
- Verwijsborden vóór beslismomenten: op ooghoogte
- Symbool van een 'snel fietsje'
- Uitbreiding bordenfamilie met routevork en netwerk snelfietsroutes op kernlocaties (start, rustplaats, einde)
- Maakt gebruik van het metro systeem



Onderzoek snelfietsroute

Vanaf november 2017 zijn testen uitgevoerd en is er verder onderzoek gedaan naar het concept van de snelfietsroute. Een van de onderdelen was de bewegwijzering. Dit hebben ze op verschillende manieren onderzocht en getest, van een VR test tot een online enquête.

Zoals hierboven uitgelegd, waren er een aantal verschillende varianten in de bewegwijzering. Naast het concept snel en het concept plus hebben ze ook een aantal grondmarkeringen getest:



GRONDMARKERING 1



GRONDMARKERING 2

Belangrijkste uitkomsten

De belangrijkste uitkomsten van het onderzoek zijn:

- Beide nieuwe snelfietsroute-bebodingsconcepten worden beter beoordeeld dan het gangbare bebordingssysteem
- Het gebruik van kleur, vorm, contrast en aanvullende herkenbare logo's en/of nummers op de bewegwijzering spelen een belangrijke rol in de verbeterde beoordeling, zichtbaarheid en herkenbaarheid van de bewegwijzering. Binnen de beide concepten worden de vooraankondigingsborden en routevervolgborden als beste beoordeeld, waarbij de locatie, bordhoogte en zichtbaarheid een belangrijke rol spelen bij die beoordeling.
- Aanvullende oriëntatieborden zoals een netwerkplattegrond of routevork helpen fietsers zich beter te kunnen oriënteren op de snelfietsroute. Ten aanzien van deze borden zijn nog een aantal concrete verbeteringsuggesties naar voren gekomen, zoals het toevoegen van afstanden.
- Het gebruik van routeaanduidingen als grondmarkeringen kunnen de herkenbaarheid en wayfinding op snelfietsroutes positief aanvullen en verbeteren, maar het is nog de vraag in hoeverre deze markeringen ook borden kunnen vervangen.
- Toegepaste alternatieve (groene) belijning op snelfietsroutes vergroot de totale beleving (rijcomfort, wegbeeld, wayfinding en veiligheid) van fietsers op die route. Aanvullend onderzoek is gewenst om het effect op langere segmenten/gehele route te kunnen toetsen. Hierbij dient de nadruk te liggen op wayfinding, herkenbaarheid en veiligheid.