

Tour de Force – Nationale Agenda Fiets 2017-2020

Uitvoeringsprogramma 2019, doel 3 Regionale routes, onderdeel wayfinding

november 2019

Binnen dit onderdeel van de Nationale Agenda Fiets wordt gewerkt aan ontwerprichtlijnen voor bewegwijzering en belijning van (snelle) fietsroutes die de vindbaarheid van de route en het comfort en de veiligheid van het gebruik vergroten. Wayfinding kan je vertalen in de woorden bewegwijzering, leesbaarheid, vindbaarheid én uitstraling.

In het begin

Dit onderwerp begon opnieuw te leven eind 2016 op initiatief van de drie provincies Gelderland, Utrecht en Noord-Brabant. Samen met CROW Fietsberaad is een werksessie georganiseerd. Vervolgens is contact gelegd met het CROW platform Bewegwijzering en met de Nationale Bewegwijzeringsdienst (NBd). Daarna is dit onderwerp opgenomen in de Nationale Fietsagenda Fiets 2017-2020 van de Tour de Force.

Voorbeelden

Hieronder staat een impressie van voorbeelden uit binnen- en buitenland over wayfinding: bewegwijzering en herkenbaarheid.



Innoveren op de demonstratieroute F261

In 2018 hebben de gemeenten Tilburg, Loon op Zand, Waalwijk, de Breda University of Applied Sciences (BUAS), adviesbureau Mijksenaar, de Nationale Bewegwijzeringsdienst (NBd) en de provincie Noord-Brabant binnen het Europese project CHIPS onderzocht welke verbeteringen er mogelijk zijn op het gebied van wayfinding van de snelfietsroutes.

Mijksenaar heeft een Naslagwerk demonstratieroute F261 opgesteld [zie <https://www.mijksenaar.com/>] met de ontworpen concepten 'plus' en 'snel'. De BUAS heeft het onderzoek uitgevoerd naar de gebruikerservaringen hiermee op de demonstratieroute [zie <https://wow.shapingsociety.nl/projects/fietsbewegwijzering-voor-snel-fietsroutes.html>].



Onderzoeksrapport demonstratieroute F261

De algemene conclusie is dat aanpassingen aan het huidige fietsbewegwijzeringssysteem voor een betere beleving door fietsers op een snelfietsroute zorgen. De belangrijkste uitkomsten uit het onderzoek zijn:

1. 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.
2. De vooraankondigingsborden en routevervolgborden van de beide concepten worden binnen het eigen concept als beste beoordeeld, waarbij de locatie, bordhoogte en zichtbaarheid een belangrijke rol spelen bij de beoordeling.
3. Aanvullende oriëntatieborden, zoals een netwerkplattegrond of routevork, helpen fietsers zich beter te kunnen oriënteren op de snelfietsroute. Een vraag van de gebruikers is om afstanden toe te voegen.
4. Daarnaast zijn er optimalisaties mogelijk op het gebied van bordontwerp, routebevestiging, grondmarkering en belijning. Voor een optimale wayfinding op snelfietsroutes heeft het de voorkeur de samenhang en combinatie van deze te toetsen.
5. Tot slot is het goed om het beheers- en onderhoudsaspect, de uitvoerbaarheid, de materiaalkosten en -kwaliteit mee te nemen voor een duurzame implementatie.

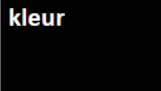

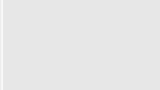




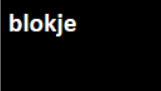

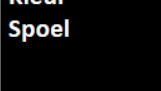

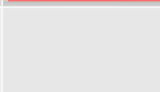

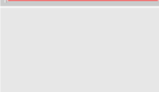

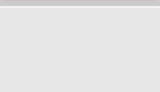


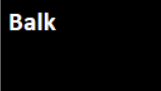

Drie vervolgpilots in Nederland

Na deze pilot op de demonstratieroute F261 Waalwijk - Tilburg heeft de provincie Noord-Brabant, als trekker binnen Tour de Force, het voortouw genomen om in samenwerking met de NBd tot een verbeterde CROW-richtlijn voor de fietsbewegwijzering van regionale routes in Nederland te komen. Deze richtlijn moet begin 2020 klaar zijn.

In de afgelopen maanden is samen met de partners van de drie regionale fietsroutes, te weten F344 Deventer – Apeldoorn, F28 Utrecht – Bilthoven, en Eindhoven – Veldhoven, hard gewerkt aan de voorbereiding en uitvoering. De NBd zorgde voor de (door)ontwikkeling van nieuwe ontwerpen, voortbouwend op de uitkomsten en aanbevelingen vanuit de demonstratieroute F261. Van Rens mobiliteit werkte mee aan de productie van de tijdelijke bebording en de (de)montage op de verschillende locaties. Cameraden Media produceerde de (film)beelden. De BUAS zette samen met Goudappel Coffeng de onderzoeksopzet op en voert het evaluatieonderzoek uit gericht op gebruikers en beheerders.

Onderzoeksopzet in varianten

Om recht te doen aan de uitkomsten van het onderzoeksrapport over de F261 Tilburg – Waalwijk en invulling te geven aan het doel om met innovaties te werken aan het verbeteren van de leesbaarheid van de huidige fietsbewegwijzering is gewerkt aan het benoemen van verschillende varianten. De vier gekozen hoofduitgangspunten zijn: (1) kleurgebruik, (2) grootte tekstvak, (3) uitlijnen en (4) vorm voorwegwijzer. Binnen elk uitgangspunt zijn diverse sub punten aangegeven. En verder is sprake van drie typen bewegwijzeringsborden: voorwegwijzers, beslissers op de kruising, en bevestigingsborden. In theorie zou het combineren van alle sub punten en type borden tot een heel groot aantal varianten leiden. Dit zou qua onderzoek en productie leiden tot enorme doorlooptijden en budgetten. Daarom zijn wij in gezamenlijkheid gekomen tot een gecomprimeerde en daarmee een praktisch uitvoerbare onderzoeksopzet verdeeld over de drie locaties (zie tabel). Noot: De tabel toont slecht één bord bij elke variant, maar zoals gezegd is op elke kruising sprake van voorwegwijzers, beslissers en bevestigingsborden.

TABEL	Langer tekstvak	Klein tekstvak	Uitlijnen rechts	Combinatie uitlijnen rechts + langer tekstvak	Kleine voorwegwijzer	Pijlvorm
Zonder kleur	U D 	D  	D 	D 	D 	D* 
Kleur blokje	U 				U* 	
Kleur Spoel	U E 	E  	E  	E  	E*  	
Kleur Balk	U 				U* 	

Toelichting: U = Utrecht - De Bilt; D = Deventer – Apeldoorn; E = Eindhoven – Veldhoven

Opnamedagen op locatie

Tussen 9 en 17 oktober vonden verdeeld over vier dagen de opnames plaats. En waren de drie regionale fietsroutes met elk twee kruisingen voor enkele uren het dynamische middelpunt. De varianten verdeeld over de drie fietsroutes (zie tabel hierboven) zijn op elke kruising gemonteerd, gefilmd en gedemonteerd. Op elke kruising betekende dit vier tot zes op- en afbouwcycli met opnames. De verschillende te onderzoeken varianten toebedeeld aan de regio's zijn daarmee steeds in dezelfde omgeving vastgelegd op beeld.



Digitale enquête en een focusgroep

Eind november is gepland dat de digitale enquêtes gereed zijn. Hiermee willen wij achterhalen welke aspecten van bewegwijzering belangrijk zijn voor de (elektrische) fietser, zodat de bewegwijzering van de regionale fietsroute zo duidelijk, begrijpelijk en herkenbaar mogelijk is. Deze vragenlijsten worden op twee manieren uitgezet. De basis is een representatief panel van minimaal 500 leden. Dit vullen wij aan met het werven van geënquêteerden. De link naar de enquête kan via websites, nieuwsbrieven en sociale media naar een groot publiek worden uitgezet. Daarnaast wordt in samenspraak met de drie pilotregio's een focusgroep met landschaps-adviseurs, stedenbouwkundigen en wegbeheerders georganiseerd om naar de inpassings- en beheeraspecten te kijken.

Planning richtlijn en implementatie

Het onderzoeksrapport is naar verwachting rond de jaarwisseling gereed. Naast de evaluatie zal een advies worden opgesteld met breed draagvlak onder de betrokken partijen van de pilotgebieden en van de Tour de Force. Met behandeling in het kernteam regionale fietsroutes op 14 januari 2020.

Dit zal vervolgens worden besproken in het CROW platform Bewegwijzering in waarschijnlijk februari 2020. Indien hun goedkeuring volgt, kunnen de aanvullingen/verbeteringen in de CROW-richtlijn fietsbewegwijzering worden opgenomen. En worden in het voorjaar 2020 de nieuwe fietsbewegwijzering op de drie pilotroutes definitief aangebracht. Daarna zullen er meer regionale fietsroutes volgen.