

Rapport

Uitvoeringsbeleid ANWB-bewegwijzering

Gemeente Texel

Gemeente Texel

.txl



Inspectrum

SAMEN AMBITIES REALISEREN

Datum : 1 augustus 2019

Ons kenmerk : IN/18612/8053

Opgesteld door :

Verantwoording

Projectnummer: 4.18612


Status: Definitief

Versie: 2.1

Auteur(s):

Datum auteur: 1 augustus 2019

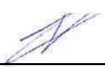
Paraaf auteur(s):



Controleur:

Datum controle: 8 augustus 2019

Paraaf controleur:



Contact: Inspectrum BV
Florijnweg 11 C
6883 JN Velp (Gld)
Postbus 11
6880 AA Velp (Gld)

Inhoudsopgave

Verantwoording	2
Inhoudsopgave	3
1. Inleiding	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Doelstelling bewegwijzering	4
1.2.1 Strategie	4
1.2.2 Tactiek	4
1.3 Doelstelling bewegwijzeringsbeleid	4
1.3.1 Verkeersveiligheid	5
1.3.2 Minimalisatie aantal verwijzingen	5
1.3.3 Digitale navigatie	5
1.4 Doelgroep	5
2. Kaders, richtlijnen en randvoorwaarden	6
2.1 Wettelijk kader	6
2.2 Bestuurlijke kader	6
2.2.1 Kernwaarden	6
2.3 Trends en ontwikkelingen	7
2.4 Richtlijnen	7
2.5 Scope	7
2.6 Randvoorwaarden	8
3. Keuze en conclusie	9
3.1 Bewegwijzering gemotoriseerd verkeer	9
3.1.1 Routering gemotoriseerd verkeer	9
3.2 Bewegwijzering fietsverkeer	10
3.2.1 Routering fietsverkeer	10
3.3 Conclusie	11
3.4 Aanbeveling	11

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Texel is een uniek eiland met een eigen identiteit, vastgelegd in principes en kernwaarden. Deze vormen het uitgangspunt voor de inrichting van de openbare ruimte. Daarnaast zijn er maatschappelijke en culturele ontwikkelingen die van invloed zijn op de openbare ruimte. Een essentieel onderdeel van de openbare ruimte is de bewegwijzering voor bewoners, ondernemers en recreanten.

Tot op heden heeft de gemeente Texel geen uitvoeringsbeleid vastgelegd met betrekking tot de bewegwijzering van geografische gebieden, lokale objecten en voorzieningen. Eventuele verzoeken om een bepaalde bestemming beter bereikbaar te maken, door middel van bewegwijzering, worden daarom momenteel 'op gevoel' beoordeeld.

In 2016 zijn alle bewegwijzeringsborden geïnspecteerd. Daaruit blijkt dat de huidige bewegwijzering in slechte staat is. Als gevolg hiervan zullen deze borden in het komende jaar moeten worden vervangen. Het bewegwijzeringsbeleid biedt een antwoord op de vraag of borden kunnen worden vervangen of verwijderd. Een bestuurlijk uitgangspunt is namelijk een minimalisering van verkeersborden en andere objecten langs de wegen.

1.2 Doelstelling bewegwijzering

Het doel van bewegwijzering is het zo goed mogelijk informeren van weggebruikers en het zo vlot en veilig mogelijk geleiden van weggebruikers naar hun bestemmingen. Met behulp van bewegwijzering kunnen weggebruikers hun weg vinden op het wegennet en kunnen zij de plaats bepalen waar zij zich op dat moment bevinden. Door weggebruikers te informeren, draagt bewegwijzering bij aan een vlotte en veilige verkeersafwikkeling.

1.2.1 Strategie

De bewegwijzering kan niet altijd aan de vraag van de weggebruiker voldoen en schiet op sommige punten tekort in de informatieverschaffing. Vandaar dat er ook een belangrijke taak is weggelegd voor exploitanten van commerciële bestemmingen om hun klanten zelf, met behulp van internet, radio, televisie, brochures en routekaarten, te informeren over de bereikbaarheid.

1.2.2 Tactiek

Conform de filosofie van Duurzaam Veilig speelt een uniforme inrichting van de bewegwijzering een belangrijke rol in de herkenbaarheid van de verschillende wegen en het daaraan gekoppelde gewenste gedrag van de weggebruiker en levert daardoor een belangrijke bijdrage aan de verkeersveiligheid.

1.3 Doelstelling bewegwijzeringsbeleid

Het bewegwijzeringsbeleid beoogt om met een minimum aan informatie in de bewegwijzering de ter plaatse onbekend zijnde weggebruiker voldoende zekerheid te bieden over de route naar zijn bestemming en over de locatie waar hij zich bevindt.

Ten tweede heeft het bewegwijzeringsbeleid als doel om op een praktische wijze een leidraad te bieden om de bewegwijzering op een goede en eenduidige wijze te organiseren, zodat een uniform straatbeeld ontstaat en verrommeling wordt voorkomen.

1.3.1 Verkeersveiligheid

Naast bovenstaand hoofddoel kan een goed beboddingsplan een bijdrage leveren aan een verhoging van de verkeersveiligheid. Bewegwijzering kan namelijk het zogenaamde 'zoekverkeer', dat doorstroming belemmerend kan werken en verkeersonveilige situaties kan veroorzaken, beperken. Vooral op de gebiedsontsluitingswegen, doorgaande wegen met een maximumsnelheid van 80 of 50 km per uur, mag zoekverkeer voor niet te veel oponthoud zorgen. Op de erftoegangswegen, de woonstraten en wegen in het buitengebied met een maximumsnelheid van 30 km of 60 km per uur, is enig oponthoud niet erg. Deze wegen zijn juist bedoeld en ingericht voor lagere snelheden. Hieruit volgt dus dat bewegwijzering met name belangrijk is langs gebiedsontsluitingswegen.

1.3.2 Minimalisatie aantal verwijzingen

Het aantal wegwijzers per locatie en/of richting dient zo veel mogelijk te worden geminimaliseerd, zeker op kruispunten. Bij een te groot aantal verwijzingen is het aanbod aan informatie voor de weggebruiker niet meer op te nemen en verliest de bewegwijzering zijn waarde. De verkeersveiligheid komt dan onder druk te staan. Daarnaast kan het uiterlijk aanzien van de gemeente worden ontsierd door een te veel aan bewegwijzeringsborden op één locatie.

1.3.3 Digitale navigatie

Door technologische ontwikkelingen neemt het gebruik van digitale navigatiemiddelen toe. De functie van bewegwijzering verschuift hierdoor verder in de richting van oriëntatie en steeds minder in geleiding. De groep mensen die geen gebruik maakt van digitale navigatiemiddelen worden zoveel mogelijk bediend door een centralisatie van bewegwijzering.

1.4 Doelgroep

De eigen inwoners van de gemeente Texel kennen de weg en voor deze groep is dus geen bewegwijzering nodig. De bewegwijzering is vooral bedoeld voor die groep die de gemeente met de (vracht)auto, fiets, openbaar vervoer of wandelend, incidenteel bezoekt en de weg niet kent. De bewegwijzering is vooral gericht op de toeristische en recreatieve bezoeker.

2. Kaders, richtlijnen en randvoorwaarden

2.1 Wettelijk kader

Volgens de wegenverkeerswet is de Nationale Bewegwijzeringsdienst (NBd) verantwoordelijk voor het reguleren van de utilitaire bewegwijzering. De NBd toetst plannen voor alle borden die verwijzen naar geografische bestemmingen en behoren tot het regionale en/of landelijke systeem van verwijzingen. De wettelijke scope van de NBd richt zich op de blauwe borden met witte letters (autoverkeer) en de witte borden met rode letters (fietsverkeer).

De volgende taken behoren tot de wettelijke verplichting van de NBd:

- Toetsen van een routeringsplan;
- Toetsen van een doelenplan;
- Toetsen van een bewegwijzeringsplan;
- Databeheer.

Naast de wettelijke verplichting heeft de NBd een aantal niet-wettelijke taken. De beheerder is vrij om te bepalen of hij gebruik wil maken van deze dienstverlening. De niet-wettelijke taken zijn:

- Opstellen van een engineeringplan;
- Inkoop en levering;
- Plaatsing;
- Oplevering;
- Advies.

De gemeente Texel kiest er voor om geen gebruik te maken van de niet-wettelijke taken van de NBd. Het beheer en onderhoud is derhalve een taak van de wegbeheerder. De wegbeheerder bepaalt zelf op welke termijn de borden onderhoud behoeven.

2.2 Bestuurlijke kader

Het bestuurlijke kader wordt gevormd door de identiteit van Texel. De identiteit van Texel is verwoord in kernwaarden.

2.2.1 Kernwaarden

De gemeente Texel hanteert kernwaarden met als doel het behoud van de schoonheid, eigenheid en aantrekkelijkheid van het eiland voor bewoners, ondernemers en recreanten. Zij streven naar een goede balans tussen de ruimtelijke kernwaarden en economische activiteiten. Deze kernwaarden zijn:

- Rust;
- Ruimte;
- Natuur;
- Open landschap;
- Cultuurhistorie;
- Nachtelijke duisternis.

Eén van de speerpunten welke gerelateerd is aan de bestuurlijke ambities en kernwaarden is het terugdringen van gemotoriseerd verkeer en stimuleren van fietsverkeer. Het netwerk voor de ANWB-bewegwijzering zal zo optimaal mogelijk worden ingericht terwijl de ANWB-bewegwijzering voor gemotoriseerd verkeer wordt gemarginaliseerd tot de hoofdroutes.

2.3 Trends en ontwikkelingen

Jaarlijks wordt door de VVV een monitor onderzoek uitgevoerd wie de bezoekers van Texel zijn en met welke reden ze verblijven. In 2014 is een bevolkingsonderzoek uitgevoerd naar de ontwikkeling van de bevolkingssamenstelling. Door TESO is in 2009 een onderzoek uitgevoerd naar de vervoersontwikkeling van en naar Texel. Op basis van deze onderzoeken zijn er ontwikkelingen die van invloed zijn op het uitvoeringsbeleid van de bewegwijzering:

- Het aantal 65+ers onder de bevolking (vergrijzing) neemt toe.
- Meer 65+ers weten Texel te vinden als bestemming over de breedte van het recreatie seizoen. In het hoogseizoen zijn er veel gezinnen met kinderen aanwezig.
- Het fietsverkeer neemt toe. Dit is niet enkel een feit maar ook een wens van de gemeente in het kader van verduurzaming.
- Het gebruik van elektrisch fietsen neemt een hoge vlucht.
- De technische navigatiemiddelen en –mogelijkheden nemen toe. Tegenwoordig is bijna iedere auto voorzien van een navigatiesysteem en de meeste automobilisten hebben de mogelijkheid voor navigatie. Ook voor fietsers en wandelaars nemen deze mogelijkheden toe.

2.4 Richtlijnen

Landelijk wordt door de verschillende overheden als richtlijn voor de bewegwijzering gehanteerd:

- CROW-publicatie 322: Richtlijn bewegwijzering 2014.

De richtlijn bevat informatie over de bewegwijzering op alle wegcategorieën en beslaat de wegen die in beheer zijn van het Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen. Deze richtlijn draagt bij aan een veilige en vlotte verkeersafwikkeling en helpt de weggebruiker zijn weg te vinden op het netwerk.

2.5 Scope

Dit bewegwijzeringsbeleid heeft betrekking op enkel de ANWB-bewegwijzering. Dit beleid heeft geen betrekking op de lokale bewegwijzering, verkeersborden en reclameborden. Ook tijdelijke bebordingsvormen zoals omleidingsroutes bij (weg)werkzaamheden blijven buiten beschouwing.

Onderdeel	Binnen de scope
ANWB-autobewegwijzering	Ja
ANWB-fietsbewegwijzering	Ja
Lokale bewegwijzering toeristisch	Nee
Lokale bewegwijzering utilitair	Nee
Parkeerroute	Nee
Recreatieve fiets- en wandelroutes	Nee
Bedrijventerrein	Nee

De gemeente is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de ANWB-bewegwijzeringsborden. De lokale bewegwijzering wordt door leer- en werkbedrijf 'De Bolder' beheerd en onderhouden. In 2020 zal een beleid worden opgesteld voor de lokale bewegwijzering.

2.6 Randvoorwaarden

Voor een helder en duidelijk bewegwijzeringsbeleid zijn een aantal randvoorwaarden van toepassing:

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.

CONTINUÏTEIT

De verwijzing naar een eenmaal in de bewegwijzering opgenomen bestemming dient te worden voortgezet totdat het betreffende doel is bereikt of totdat de aanduiding niet meer noodzakelijk wordt geacht.

3. Keuze en conclusie

De gemeente werkt momenteel aan een herziening van de wegencategorisering. Dit betreft het toekennen van de functie aan de weg: gebiedsontsluitingswegen 50/80 km per uur of erftoegangswegen 30/60 km per uur. Dit zal in 2020 zijn afgerond.

3.1 Bewegwijzering gemotoriseerd verkeer

De gemeente Texel kiest ervoor om enkel langs gebiedsontsluitingswegen en de verbindingswegen tussen de dorpen bewegwijzering voor gemotoriseerd verkeer te plaatsen. Dit vanwege de functie van deze wegen en vanuit het oogpunt van verkeersveilig. De terughoudendheid om in het buitengebied geen bewegwijzering voor auto's te plaatsen is vanwege het beleid van de gemeente om autoverkeer te reguleren op gebiedsontsluitingswegen en de belangrijkste verbindingswegen tussen de dorpen. Daarnaast speelt het landschappelijke effect ook een rol.

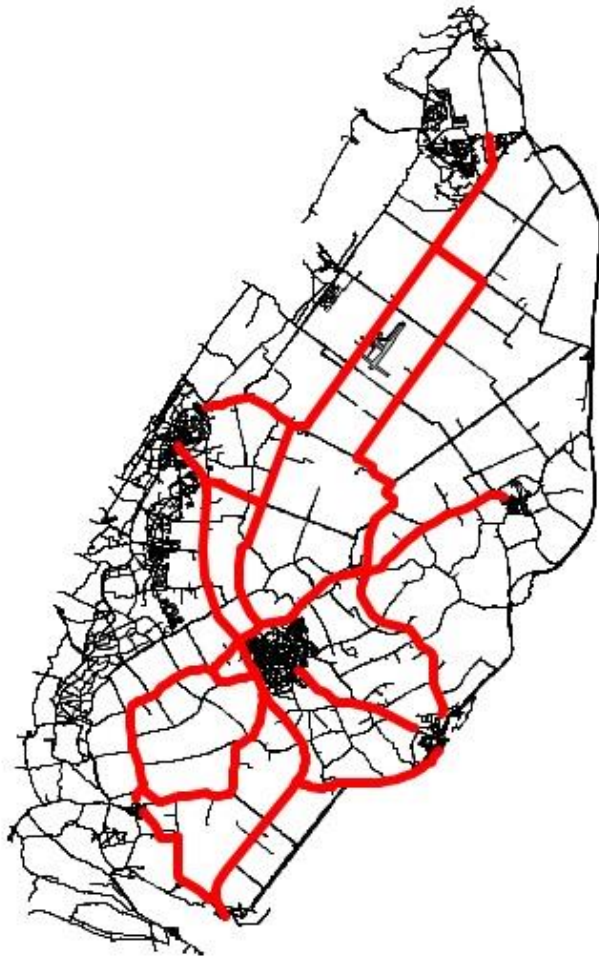
3.1.1 Routering gemotoriseerd verkeer

De ambitie is om voor gemotoriseerd verkeer zo min mogelijk bewegwijzeringsborden te hanteren. Indien er bewegwijzeringsborden worden geplaatst, dienen deze betrekking te hebben op:

- Route van de veerhaven naar dorpen;
- Route van de dorpen naar de veerhaven;
- Route tussen de dorpen;
- Verwijzing industrieterreinen en haven Oudeschild

Op deze wijze wordt het interlokaal gemotoriseerde verkeer met een minimum aan borden bewegwijzerd en wordt verrommeling voorkomen. Overige locaties, objecten of voorzieningen vallen onder de lokale bewegwijzering. Hiervoor wordt in 2020 een beleid opgesteld.

In afbeelding 3.1 is in een schets de beoogde route aangegeven voor het gemotoriseerde verkeer.



Afbeelding 3.1 Beoogde bewegwijzeringroute gemotoriseerd verkeer

3.2 Bewegwijzering fietsverkeer

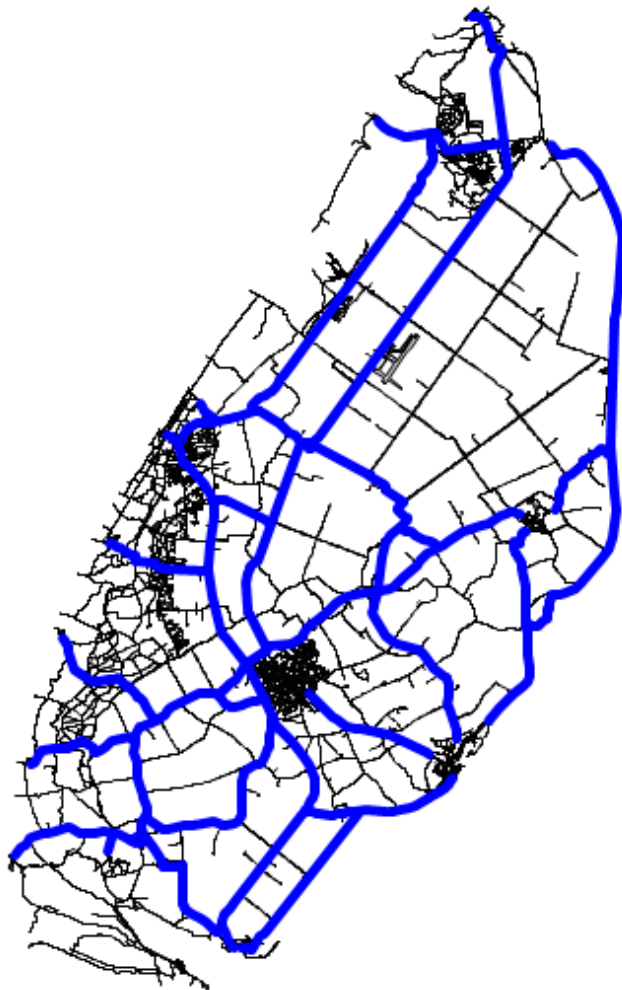
Texel is een fietseiland. Het beleid is om dit te stimuleren en te faciliteren. De fietsbewegwijzering dient derhalve optimaal te zijn.

3.2.1 Routering fietsverkeer

Voor het fietsverkeer geldt primair hetzelfde als gemotoriseerd verkeer. Aanvullende bestemmingen die voor fietsers worden bewegwijzerd zijn de strandslagen. Deze hebben een uniek karakter met een grote aantrekkingskracht op toeristen.

De strandslagen hebben een uniek karakter met een grote aantrekkingskracht op toeristen. Overige locaties, objecten of voorzieningen vallen onder de lokale bewegwijzering.

In afbeelding 3.2 is in een schets de beoogde route aangegeven voor het fietsverkeer.



Afbeelding 3.2 Beoogde bewegwijzeringroute fietsverkeer

3.3 Conclusie

Op basis van de doelstellingen en bestuurlijke kaders is het bewegwijzeringsbeleid gericht op het stimuleren van fietsverkeer in relatie tot het terugdringen van gemotoriseerd verkeer.

Dit vindt zijn weerslag op het technische uitvoeringsplan. De accenten zullen daarin op het fietsverkeer worden gelegd.

3.4 Aanbevelingen

Het is aan te bevelen om jaarlijks de kwalitatieve doelstellingen te evalueren. Indien nodig kan er op uitvoeringsniveau worden bijgestuurd om het beleid tot zijn recht te laten komen. Mocht dit niet het gewenste resultaat opleveren, kan een overweging gemaakt worden om een kwantitatieve meting uit te voeren.