

MEMO

Onderwerp: Tweektalige bewegwijzering
Datum: 19 maart 2024
Versie: 1.0
Auteur: [J], [J] Strategie en Innovatie

Graadt van Roggenweg 400
3531 AH Utrecht
Postbus 2232
3500 GE Utrecht
www.bewegwijzeringsdienst.nl

Inleiding

Op basis van de wens van de provincie Friesland om Friese bestemmingen tweektalig (Nederlands en Fries) op te nemen in de Nederlandse bewegwijzering, wordt gevraagd naar het standpunt van de Nationale Bewegwijzeringsdienst (NBd) in deze.

Om de zienswijze van de NBd met betrekking tot tweektalige bewegwijzering te kunnen plaatsen, wordt hierna eerst geschetst hoe utilitaire bewegwijzering voor automobilisten en fietsers in Nederland is geregeld. Daarop volgt een afbakening van tweektalige Friese bewegwijzering. Tenslotte volgt een voorstel voor een gefaseerde aanpak, met als primaire vraag of tweektalige bewegwijzering al dan niet moet worden ingevoerd en secundair, pas na een positief antwoord op de eerste vraag, hoe deze moet worden uitgevoerd (ontwerp) en geïmplementeerd (realisatie).

De Nationale Bewegwijzeringsdienst wordt aangestuurd door vertegenwoordigers van Interprovinciaal Overleg, Rijkswaterstaat, Unie van Waterschappen en Vereniging van Nederlandse Gemeenten.

Bewegwijzering in Nederland

Eén van de primaire taken van de NBd, zoals deze in de Wegenverkeerswet zijn vastgelegd, is het bewaken van de continuïteit en uniformiteit van de Nederlandse utilitaire bewegwijzering voor automobilisten en fietsers over wegbeheerdersgrenzen heen (globaal wit-op-blauw voor auto- en rood-op-wit voor fietsbewegwijzering). De Nederlandse wegbeheerders zijn bij wet verplicht bewegwijzeringsplannen door de NBd te laten opstellen. Na afronding van de planvorming met de stakeholders, stelt de NBd de plannen vast namens de minister van IenW.

De vier functies van bewegwijzering (oriënteren, navigeren, manoeuvreren en confirmeren) zijn met de komst van digitale (route)begeleidingssystemen aan het verschuiven van fysiek naar digitaal. Actueel op dit moment is de wens voor versobering van fysieke bewegwijzering. Op basis van verkennende studies, uitgevoerd in opdracht van de NBd en RWS-WVL, zal op korte termijn vervolgonderzoek volgen met als hoofdonderwerp implementatie van versobering.

Richtlijn Bewegwijzering

Bewegwijzeringsplannen worden door de NBd opgesteld op basis van de Richtlijn Bewegwijzering, CROW publicatie 322. Deze richtlijn wordt in opdracht van de NBd beheerd door het CROW Platform Bewegwijzering. Verzoeken tot wijzigingen in deze richtlijn worden door het Platform Bewegwijzering behandeld volgens vaste procedures. Kleine en ingrijpende wijzigingen hebben hierbij ieder een specifieke aanpak waarbij voorafgaande aan een 'major' aanpassing representatief gebruiksonderzoek altijd een onderdeel vormt van de procedure. Op dit moment is tweektaligheid niet opgenomen in de Richtlijn Bewegwijzering.

Tweetalige bewegwijzering

Tot op heden wordt in Nederland utilitaire bewegwijzering voor auto en fiets uniform uitgevoerd in één taal, het Nederlands. De wens om de Friese bestemmingen tweetalig op te nemen in de Nederlandse bewegwijzering betekent dat circa 8 tot 10 % van alle Nederlandse bestemmingen tweetalig zal moeten worden uitgevoerd. In het kader van uniformiteit en continuïteit betekent dat, dat alle Friese bestemmingen altijd tweevoudig moeten worden opgenomen*. Dat heeft tot gevolg dat het ontwerp van een substantieel aantal borden langs het Nederlandse wegennet zal bestaan uit mengvormen met enkelvoudig opgenomen niet-Friese bestemmingen (Nederlands) en tweevoudig opgenomen Friese bestemmingen (Nederlands en Fries). Dat betreft niet alleen borden in de provincie Friesland, maar ook borden daarbuiten waarop Friese bestemmingen moeten worden vermeld.

** In theorie is het mogelijk om mengvormen toe te passen, bijvoorbeeld binnen de provincie Friesland de Friese bestemmingen alleen in het Fries opnemen (dus enkelvoudig) gecombineerd met tweetalige opname van de Friese bestemmingen buiten Friesland. Vanuit het continuïteits- en uniformiteitsbeginsel is dat het sterk af te raden: van A tot Z moeten bestemmingen op telkens dezelfde wijze worden opgenomen in de bewegwijzering. Een andere theoretische mogelijkheid is het in heel Nederland enkelvoudig opnemen van de Friese bestemmingen in het Fries. Echter dit is in strijd met het feit dat in heel Nederland het Nederlands de primaire voertaal is, ook in Friesland.*

Samenvatting en conclusie

De wens voor opname van tweetalige bestemmingen in de Nederlandse bewegwijzering (en voorafgaand daaraan in de Richtlijn Bewegwijzering) wordt door de NBd aangemerkt als een ingrijpende aanpassing. Naast de kosten- en juridische aspecten en de vervangingscyclus in relatie tot versobering van bewegwijzering de komende decennia kunnen met name de cognitief-ergonomische gevolgen groot zijn, met mogelijke, moeilijk vooraf in te schatten (negatieve) effecten op de verkeersveiligheid en doorstroming.

Om over tweetalige bewegwijzering een verantwoord besluit te kunnen nemen is uitgebreid nader onderzoek nodig, waarbij primair antwoord moet worden gevonden op de vraag of tweetaligheid in te passen is zonder nadelige gevolgen voor de verkeersveiligheid en doorstroming. Secundair zal, na een positief besluit op de eerste vraag, de toepassing nader moeten worden uitgewerkt in aanpassing van, of aanvulling op de Richtlijn Bewegwijzering CROW publicatie 322.

Aanbevelingen

Om het verdere besluitvormings- en onderzoekstraject voor het toepassen van tweetaligheid in de Nederlandse bewegwijzering beheersbaar te houden, met name qua kosten en doorlooptijd, stelt de NBd een aanpak voor in drie fasen:

Fase 1. Expert advies

Fase 2. Aanvullend onderzoekstraject (na een positief besluit fase 1)

Fase 3. Uitwerking van de implementatie (na een positief besluit fase 2)

Ad Fase 1. Expert advies

Laat een groep van 5 tot maximaal 10 experts een eerste verkenning uitvoeren, uitmondend in een (bindend) advies of tweetaligheid al dan niet in te passen is, rekening houdend met o.a. de gevolgen voor de verkeersveiligheid en

doorstroming, maar ook rekening houdend met aspecten zoals duurzaamheid en digitalisering. Deze verkenning wordt uitgevoerd op basis van specifieke expertise van de deelnemers, zonder uitgebreid aanvullend onderzoek. Deelnemers zijn bewegwijzeringsexperts van de NBd, wegbeheerder(s) onderliggend wegennet en RWS-WVL (o.a. Human Factors en RWS Steunpunt Gedrag), verkeerspsychologen, kostendeskundigen, risicoanalisten, juristen en onderzoeksbureaus (verkeerskunde).

Ad Fase 2. Aanvullend onderzoekstraject

Na een positief expert advies voor verder onderzoek, zullen de bevindingen van de experts moeten worden gevalideerd aan de hand van onderzoek onder de daadwerkelijke weggebruikers (representatief gebruiksonderzoek). Het kan zijn dat de resultaten uit het gebruiksonderzoek alsnog aangeven, dat tweetaligheid niet zonder risico's voor de verkeersveiligheid en doorstroming kan worden doorgevoerd.

Ad Fase 3. Uitwerking van de implementatie

In het geval dat uit het gebruiksonderzoek blijkt dat tweetaligheid goed in te passen is zonder risico's voor de verkeersveiligheid en doorstroming, volgt uitwerking van de implementatie uitmondend in aanpassing van de Richtlijn Bewegwijzering. Deze implementatie wordt uitgevoerd onder regie van het Platform Bewegwijzering.

Toelichting grondslagen

In dit document kunt u secties vinden die onleesbaar zijn gemaakt. Deze informatie is achterwege gelaten op basis van de Wet open overheid (Woo). De letter die hierbij is vermeld correspondeert met de bijbehorende grondslag in onderstaand overzicht.

J Art. 5.1 lid 2 sub e

Het belang van de openbaarmaking van deze informatie weegt niet op tegen het belang van de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer van betrokkenen