

## Bewegwijzering in Lelystad

*De Visie*



# **Bewegwijzering in Lelystad**

## ***De Visie***

Gemeente Lelystad, Afdeling Beheer Openbare Ruimte, Beheer, Cluster Verkeer

**Lelystad, december 2015**

Gemeente Lelystad  
Stadhuisplein 2  
Postbus 91  
8200 AB Lelystad  
14 0320  
[www.lelystad.nl](http://www.lelystad.nl)

# Inhoud

<b>1</b>	<b>Inleiding</b> .....	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Visie</b> .....	<b>2</b>
2.0	Landelijk kader (wet) .....	2
2.1	Gemeentelijke kaders (lokale keuze) .....	3
2.1.1	Lelystad gastvrij en bereikbaar .....	3
2.1.2	Bestuurlijke besluiten.....	4
2.1.3	Uitgangspunten bewegwijzering .....	4
2.1.4	Afbakening.....	5
2.1.5	Samenhang .....	9
2.1.6	Duurzaamheid en innovatie.....	10
<b>3</b>	<b>Proces en rollen</b> .....	<b>11</b>
3.0	Rol van de Raad .....	11
3.1	Rol van het College .....	11
3.2	Financiën .....	12
 <b>Bijlagen:</b>		
A.	Doelen, bestemmingen en objecten (gemotoriseerd verkeer).....	13

# 1 Inleiding

Er zijn verschillende soorten en systemen bewegwijzering in Lelystad aanwezig, die door veel vrijheid in vormgeving zijn geplaatst. Voor de weggebruikers werkt dit zeer verwarrend. Om de consistentie binnen het bewegwijzeringsstelsel te bewaken is de Nationale Bewegwijzeringsdienst opgericht (NBd). De NBd is actief sinds begin 2013, maar sinds begin 2015 volledig operationeel. Bij wet is per 1-1-2015 geregeld dat interlokale auto- en fietsbewegwijzering bij de NBd wordt ondergebracht. Het uitgangspunt voor Lelystad wordt nu: een herkenbaar en consistent bewegwijzeringsstelsel aansluitend op het landelijke stelsel.

De object-, toeristische en voetgangersbewegwijzering is een lokale keuze, deze wordt niet landelijk voorgeschreven. De kaders worden hiervoor door de raad vastgesteld. Dit geldt ook voor de straatnaambekijking.

De afgelopen jaren heeft een inhoudelijk incompleet afwegingskader tot enige wildgroei geleid van borden en bestemmingen binnen de verschillende systemen zelf.

Met behulp van de visie wordt uitvoering gegeven aan de doelstelling in het raadsprogramma dat er kostenefficiënt en terughoudend om moet worden gegaan met verkeersmeubilair. Tijdens de behandeling van de Kadernota 2016 is door de raad een motie (op 16 juni 2015) aangenomen in relatie tot areaalreductie. Soberheid en doelmatigheid zijn hierbij als uitgangspunten gesteld.

Op 23 juni 2015 is de nota Fietsen in Lelystad vastgesteld. In deze visie is het zogenaamde verbindende (interlokale) netwerk vastgelegd. Dit netwerk dient op een goede, efficiënte en begrijpelijke manier bewegwijzerd te worden.

Het bewegwijzeringsbeleid geeft ook invulling aan de uitwerking van de nota mobiliteit die in 2009 is vastgesteld. Hierin wordt gesproken over de samenhang van (regionale) netwerken, en is het juiste gebruik van de infrastructuur een speerpunt.

Door gebruik te maken van zoveel mogelijk gestandaardiseerde bewegwijzering is onderhoud eenvoudig en kostenefficiënt. Gezamenlijk met een meer efficiënte plaatsing en dito systemen levert dit kostenbesparing op in de toekomst en is daarmee duurzamer. De keuze van bestemmingen draagt ook bij aan de duurzaamheid van het stelsel. Als bijvoorbeeld bestemmingen snel wisselen vraagt dat om aanpassingen van het bewegwijzeringsstelsel.

De gemeente wil regionaal aansluiten en door middel van uitstraling een aantrekkelijke en gastvrije stad zijn. In de gemeente Lelystad komt nagenoeg geen toeristische bewegwijzering voor zoals deze in de huidige richtlijnen wordt omschreven. Het betreft hier de zogenaamde 'bruin-witte' bekijking. De gemeente Lelystad wil hiervoor de ruimte geven.

Het visie document heeft geen betrekking op de RVV-verkeersborden en ander wegmeubilair in de gemeente. Reclameborden, en in het verlengde daarvan openbare plakplaatsen, worden hier buiten beschouwing gelaten.

## **Leeswijzer**

In hoofdstuk 2 wordt de visie beschreven aan de hand van het landelijk kader (de wet) en de gemeentelijke kaders (lokale keuze). In de paragrafen worden de gemeentelijke kaders geprojecteerd (blauwe tekstkaders) en de eventueel daaruit voortvloeiende of vanuit de kaders afgeleide uitgangspunten (oranje tekstkaders).

Hoofdstuk 3 gaat met name in op de rollen van de raad en het college rond besluitvorming.

## 2 Visie

Van oudsher vervult bewegwijzering een belangrijke rol in het begeleiden van weggebruikers naar hun eindbestemming. Door de opkomst van Internet en navigatiesystemen gaan weggebruikers beter geïnformeerd de weg op en verschuift de functie van wegwijzers van begeleiden naar die van oriëntatiepunten. Dit betekent vanzelfsprekend dat de eisen aan de bewegwijzering veranderen.

Het hoofddoel van bewegwijzering is het verbeteren van de bereikbaarheid en gastvrijheid van Lelystad door weggebruikers op een doelmatige en prettige manier voldoende informatie te verschaffen om hun bestemming te bereiken.

Bij het uitwerken van de visie komen daarbij de volgende onderwerpen aan bod:

- Landelijk kader (wet);
- Gemeentelijke kaders, te weten lokale keuzes, doelen, taken, ambities met betrekking tot:
  - Lelystad als gastvrije stad;
  - Uitvoering vastgesteld beleid (besluiten);
  - Uitgangspunten;
  - Afbakening;
  - Samenhang;
  - Duurzaamheid.

Vanuit de visie worden de gemeentelijke kaders gegenereerd.

De ontwikkelingen geven aanleiding om een samenhangende en bruikbare visie op de Lelystadse bewegwijzering te ontwikkelen.

De visie bestaat uit de bouwstenen die gebruikt worden voor de nadere uitwerking van het beleid en uitvoeringsagenda's.

### 2.0 Landelijk kader (wet)

De ANWB heeft de bewegwijzering met betrekking tot hoofd- en fietsbewegwijzering overgedragen aan de Nationale Bewegwijzeringsdienst (NBd) welke onder verantwoordelijkheid valt van de Minister van Infrastructuur en Milieu.

De NBd is op 1 januari 2015 gestart. De gemeente Lelystad heeft een service level agreement (SLA) met de NBd (wettelijk verplicht). De NBd voert de wettelijke taken uit rond de planvorming en databeheer wanneer het gaat om de interlokale bewegwijzering voor gemotoriseerd en fietsverkeer.

Het staat de wegbeheerders vrij om met de NBd of een andere partij afspraken te maken over de niet wettelijke taken. Onder niet wettelijke taken wordt verstaan: inkoop van borden ten behoeve van bewegwijzering en levering, plaatsing beheer en onderhoud (in samenwerking met de wegbeheerders, inclusief schades) en zorg voor terug levering van de juiste gegevens in de databank.

#### ***Juridisch kader en verantwoordelijkheden:***

- Primair is en blijft de wegbeheerder verantwoordelijk voor de uitvoering van het aanduidingenbeleid. Te allen tijde moeten de verkeersveiligheid en de doorstroming voorop staan;
- Op basis van artikel 16 WVV (WegenVerkeersWet) 1994 plaatst de wegbeheerder de bewegwijzeringsborden, al dan niet op verzoek van een derde. De wegbeheerder draagt de kosten hiervoor (artikel 152-157 WVV 1994);
- Verwijzingen die niet langer voldoen aan de 'Richtlijn bewegwijzering' zullen worden verwijderd, binnen 5 jaar na de publicatie van deze richtlijn. Dit betekent voor de Gemeente

Lelystad dat dit voor 1-1-2020 gerealiseerd dient te zijn. Deze doelstelling moet gezien worden in relatie tot het financiële kader.

Het overdragen van taken naar de NBd betekent niet dat de gemeente niets meer aan bewegwijzering hoeft te doen. Integendeel, in nauw overleg met NBd wordt bepaald wat precies op welke plek verwezen moet worden. Bovendien gaat niet alle type bewegwijzering naar de NBd. Objectbewegwijzering, recreatieve bewegwijzering, voetgangersbewegwijzering en dergelijke, moet de gemeente gewoon zelf blijven doen. Paragraaf 2.1 gaat hier verder op in.

*Kader:*

- Verwijzingen die niet langer voldoen aan de 'Richtlijn bewegwijzering' zullen worden verwijderd, binnen 5 jaar na de publicatie van deze richtlijn.

*Uitgangspunten beleid:*

- Bij wet is geregeld dat interlokale auto- en fietsbewegwijzering bij de NBd wordt ondergebracht. Omdat automobilisten en fietsers gebaat zijn bij een herkenbaar en consistent landelijke bewegwijzeringssysteem worden landelijke afspraken in beginsel gevolgd
- De wegbeheerder is juridisch aansprakelijk

## 2.1 Gemeentelijke kaders (lokale keuze)

Naast het landelijk kader zijn er ook de gemeentelijke kaders. Deze kaders gaan met name in op lokale keuzes en betrekking hebben op doelen, ambities en taken. Ook vastgestelde programma's vormen een gemeentelijk kader.

### 2.1.1 Lelystad gastvrij en bereikbaar

Een bezoeker van Lelystad gebruikt bij binnenkomst de bewegwijzering om zich te oriënteren. Het doorgaande verkeer wil een zo snel mogelijke route langs de stad. Het is de taak van gemeente, als wegbeheerder, om het verkeer goed te geleiden ter voorkoming van zoekverkeer, opstoppingen en overlast door verkeer. Op die manier draagt de bewegwijzering bij aan een goede bereikbaarheid van Lelystad.

De gemeente wil regionaal aansluiten en door middel van uitstraling een aantrekkelijke en gastvrije stad zijn. In de gemeente Lelystad komt nagenoeg geen toeristische bewegwijzering voor zoals deze in de huidige richtlijnen wordt omschreven. Het betreft hier de zogenaamde 'bruin-witte' bebording. Bij toeristische bestemmingen en bij bedrijven die veel bezoekers ontvangen verhoogt bewegwijzering de gastvrijheid en draagt zo bij aan een prettige bezoekervaring. Ook kan de bewegwijzering weggebruikers attenderen op het bestaan van die bestemming.

Ten aanzien van de (boven)lokale doelen en objecten is in bijlage A een lijst opgenomen, deze lijst is primair bedoeld voor het gemotoriseerd verkeer.

De bewegwijzering zoals die volgens deze visie vanuit de gemeente Lelystad wordt verzorgd begeleidt de weggebruiker niet in alle gevallen volledig tot de eindbestemming. Daarnaast informeren de informatiepanelen op de invalswegen, in beheer bij City Marketing, de bezoekers over evenementen in de stad. Het is evenwel goed mogelijk dat ondernemers behoefte hebben aan uitgebreidere bewegwijzering ten behoeve van hun klanten, aangezien dit een bijdrage levert aan hun naamsbekendheid en gastvrijheid. Vooral de toeristische sector wil bezoekers graag informeren over bezoekmogelijkheden, attracties en evenementen.

Dit type aanduidingen bevindt zich op het grensvlak van bewegwijzering en adverteren. Het is dan ook vooral een verantwoordelijkheid van de ondernemers. De bedrijven staat het vrij om aanvullende vormen van bewegwijzering te plaatsen, mits dit gezamenlijk vanuit het betreffende gebied wordt gerealiseerd. In de huidige werkwijze zijn de investeringskosten en kosten voor beheer en onderhoud voor rekening van de bedrijven.

Een stap verder dan het voorgaande is het verhuren van advertentiemogelijkheden in de openbare ruimte. In de huidige situatie vindt dit al plaats, bijvoorbeeld in de vorm van lichtbakken aan de lichtmasten langs de dreven. Bedrijven gebruiken deze ruimte vaak als aanvullende bewegwijzering.

Uitbreiding van advertentieruimte kan een inkomstenbron zijn. Het is wenselijk de potentie hiervan te onderzoeken binnen het reclamebeleid van de gemeente Lelystad. Wel is van belang dat de weggebruiker niet onnodig wordt afgeleid van de "echte" bewegwijzering; hierin moet een balans worden gevonden.

*Kader:*

- Toeristisch, commerciële bewegwijzering en bewegwijzering naar bedrijven conform vastgestelde criteria en op kosten van de aanvrager

*Uitgangspunten beleid:*

- Er worden mogelijkheden geboden voor toeristische bewegwijzering
- De mogelijkheden voor uitbreiding van reclame in de openbare ruimte als dekkingsbron voor de bewegwijzering worden onderzocht (in het kader van reclamebeleid).

## 2.1.2 Bestuurlijke besluiten

Tijdens de behandeling van de Kadernota 2016 is door de raad een motie aangenomen in relatie tot areaalreductie. Soberheid en doelmatigheid zijn hierbij als uitgangspunten gesteld.

Op 23 juni 2015 is de nota Fietsen in Lelystad vastgesteld. In deze visie is het zogenaamde verbindende (interlokale) netwerk vastgelegd. Dit netwerk dient op een goede, efficiënte en begrijpelijke manier bewegwijzerd te worden.

Het bewegwijzeringsbeleid geeft ook invulling aan de uitwerking van de nota mobiliteit die in 2009 is vastgesteld. Hierin wordt gesproken over de samenhang van (regionale) netwerken, en is het juiste gebruik van de infrastructuur een speerpunt.

Met behulp van de visie wordt uitvoering gegeven aan de doelstelling in het raadsprogramma dat er kostenefficiënt en terughoudend om moet worden gegaan met verkeersmeubilair en gehoor gegeven aan de aangenomen motie om het verkeersmeubilair met 10% te reduceren.

*Uitgangspunt beleid:*

- Aan eerdere besluiten wordt gehoor gegeven.

## 2.1.3 Uitgangspunten bewegwijzering

In deze paragraaf worden de algemene uitgangspunten opgenomen waaraan de bewegwijzering dient te voldoen en die ten grondslag liggen aan het verder te ontwikkelen beleid.

### a. Richtlijn bewegwijzering als vangnet

De gemeente Lelystad is niet volledig vrij wat betreft de bewegwijzering op gemeentelijke wegen. Er gelden landelijke richtlijnen (CROW), die in VNG-verband zijn onderschreven en de weggebruiker een zekere mate van samenhang en uniformiteit moeten garanderen. De Richtlijn Bewegwijzering 2014 (publicatie van de CROW) is leidend.

**b. Hoofdeisen bewegwijzering**

Goede bewegwijzering is gebaseerd op een aantal hoofdeisen:

- Uniformiteit;
- Continuïteit;
- Leesbaarheid;
- Begrijpelijkheid;
- Aantal verwijzingen per richting;
- Route van de bewegwijzering.

**c. Verkeersstromen worden met behulp van bewegwijzering gestuurd**

Hoewel er steeds meer en betere mobiele navigatiesystemen beschikbaar zijn, hoort een efficiënt bewegwijzeringssysteem tot de basisvoorzieningen van een stad. Het draagt bij aan een gastvrije uitstraling, de kwaliteit van de openbare ruimte (leefbaarheid) en de verkeersveiligheid van de stad.

**d. Bewegwijzering wordt geplaatst voor degenen die de stad niet kennen**

Dit zijn veelal bezoekers van buiten de stad. Van bewoners mag worden verwacht dat men de bestemmingen in de stad weet, of leert weten te vinden.

**e. Niet binnen het beleid passende systemen van bewegwijzering worden niet getolereerd**

Na het van kracht worden van de visie zullen bewegwijzeringssystemen die niet passen binnen de uitgangspunten niet meer worden getolereerd. Gelijktijdig met het aanbrengen van nieuwe bewegwijzering zal, van gemeentewege, alle bewegwijzering die niet meer past binnen het nieuwe beleid worden verwijderd. Dit wordt duidelijk gecommuniceerd; hetzij persoonlijk via een brief, hetzij via de algemene gemeentelijke communicatiemiddelen zoals internet en de gemeentepagina (bijvoorbeeld door het publiceren van beleidsregels).

Nadat alle soorten bewegwijzering zijn uitgevoerd, dienen bedrijven of instanties die (alsnog) opgenomen willen worden in de bewegwijzering, hiervoor een vergunning aan te vragen.

*Uitgangspunten beleid:*

- De landelijke richtlijnen worden gevolgd, met de hoofdeisen aan bewegwijzering
- Verkeersstromen worden met behulp van bewegwijzering gestuurd
- Bewegwijzering wordt geplaatst voor degenen die de stad niet kennen
- Niet binnen het beleid passende systemen worden verwijderd

## 2.1.4 Afbakening

De gemeente legt de ambities met de bewegwijzering vast. Daarvoor is het noodzakelijk dat er een uitspraak wordt gedaan over welke bestemmingen worden bewegwijzerd in het doelenplan. De keuze wat wordt bewegwijzerd is voor het interlokale verkeer vastgelegd. Lelystad is onderdeel van het landelijke netwerk en sluit aan op wat hierin gebruikelijk is.

Voor de bewegwijzering van het lokale verkeer en de lokale bestemmingen is er een grotere vrijheid. Lelystad wil werken aan een kwalitatief hoogwaardige en goed leesbare openbare ruimte. Het is fysiek niet mogelijk om alle bestemmingen met borden te bewegwijzeren. Bovendien kan de weggebruiker niet zoveel informatie tot zich nemen. Dat maakt een keuze noodzakelijk.

Daarnaast is de routekeuze van belang. Het Lelystadse wegennet kenmerkt zich van oudsher door een rasterstructuur van dreven, die de automobilist tot dichtbij de eindbestemming brengen. Om de hoeveelheid verkeer op de wegen rondom het centrum te verminderen, is in deze structuur een



hiërarchie aangebracht, waarbij de buitenring (bestaande uit Houtribdreef, Oostranddreef, Larserdreef, Westerdreef en Houtribweg) de centrale drager van de hoofdwegenstructuur is.

**a. Routing via hoofdstructuren**

Gezien deze opbouw van het wegennet en de steeds beter geïnformeerde weggebruiker kan worden volstaan met bewegwijzering enkel op de hoofdwegenstructuur. Op het onderliggende wegennet zorgt de straatnaambepording voor de verdere oriëntatie.

Het hoofdfietsnetwerk bestaat uit een aantal radiaal op het centrum gericht verbindingen die aansluiten op de verdeelring rondom het Stadshart. Daarnaast verbindt een aantal tangentiële verbindingen de woon- en werkgebieden aan de rand van de stad. In het onlangs vastgestelde fietsplan is een robuuster en minder fijnmazig hoofdfietsnetwerk opgenomen. Vanuit dit netwerk bereikt de fietser vrijwel alle belangrijke bestemmingen in Lelystad. Analoog aan de bewegwijzering voor het autoverkeer kan dan ook worden volstaan met bewegwijzering op het hoofdfietsnetwerk.

**b. Interlokaal verkeer**

Dagelijks passeren vele weggebruikers Lelystad op weg naar een andere plaats. Dit doorgaande verkeer moet vanzelfsprekend efficiënt over de Lelystadse wegen worden geleid, bij voorkeur niet via het centrum. Daarnaast moeten vertrekkende bezoekers direct in de juiste richting worden gestuurd bij het verlaten van de stad. In de Lelystadse situatie zijn er vijf richtingen te noemen die redelijkerwijs moeten worden genoemd gezien het regionale wegennetwerk: Almere, Dronten, Emmeloord, Enkhuisen en Harderwijk. Dit is zowel van toepassing op het autonetwerk als het fietsnetwerk, waarbij voor wat betreft het fietsnetwerk geldt dat dit via de snelste route is (dus ook via het centrum).

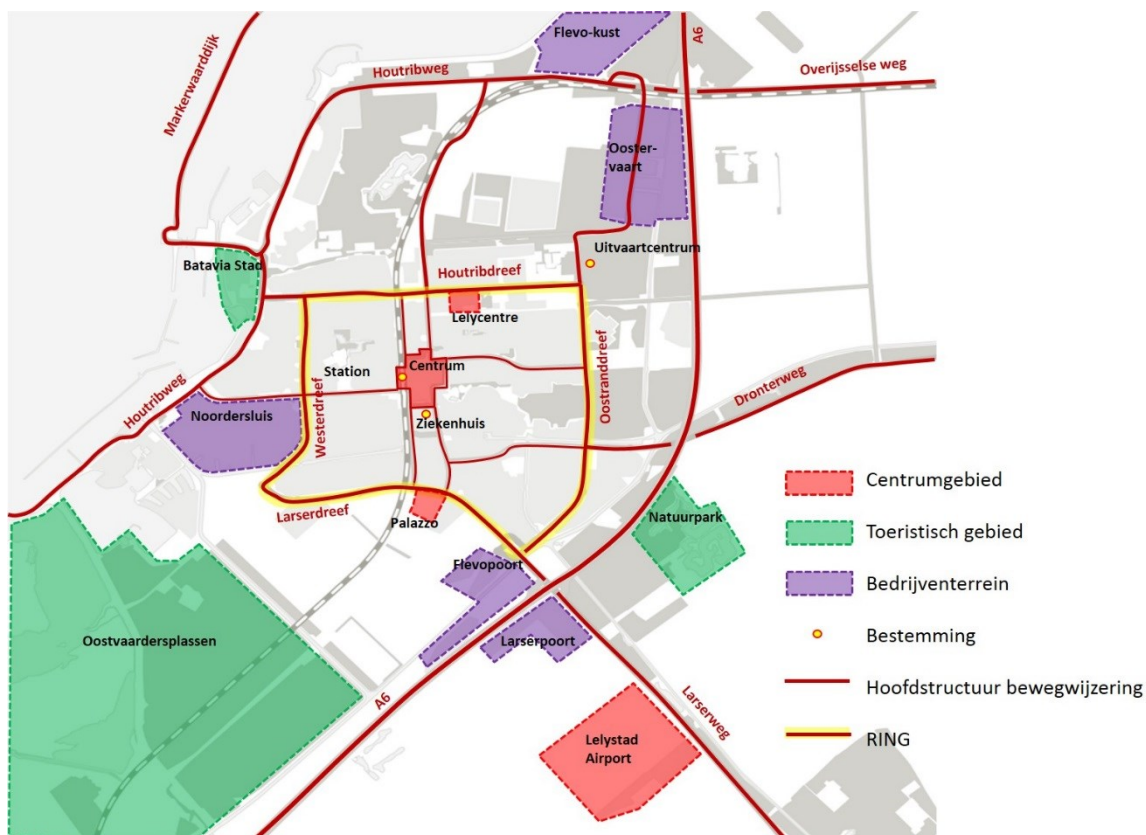
Voor het recreatieve fietsverkeer is Lelystad aangesloten bij het landelijke fietsknooppuntennetwerk. Via dit netwerk kunnen fietsers hun eigen route uitstippelen. De bewegwijzering richt zich in dit netwerk dan ook alleen op de knooppuntnummers; ter plaatse van de knooppunten zijn overzichtskaarten geplaatst.

**c. Gebieden en bestemmingen in Lelystad**

Verspreid over het gemeentelijk grondgebied bevinden zich vele bestemmingen die door bezoekers worden bezocht. Het is ondoenlijk en zelfs onwenselijk om alle bestemmingen op te nemen in de bewegwijzering op de hoofdwegenstructuur. Een beleidsmatige keuze hierin moet de hoeveelheid borden op straat beperken.

Een aanzienlijk deel van de bestemmingen, die veel bezoekers van buiten Lelystad trekken, bevindt zich in een aantal gebieden. Deze gebieden zijn te verdelen in centrumgebieden, toeristische gebieden en bedrijventerreinen. Indien alleen deze gebieden worden aangeduid op de hoofdwegenstructuur, dan wordt de weggebruiker met relatief weinig borden tot nabij de eindbestemming geleid. Het is de verantwoordelijkheid van de ondernemers in die gebieden om goed te communiceren welke borden moeten worden gevolgd.

Een drietal bestemmingen vormen een uitzondering op deze systematiek vanwege het interlokale belang: het station, het ziekenhuis en uitvaartcentrum Ölandhorst. De gebieden die worden opgenomen op de bewegwijzering zijn weergegeven in onderstaande figuur.



**Figuur:** Hoofdwegenstructuur autoverkeer en aan te duiden gebieden

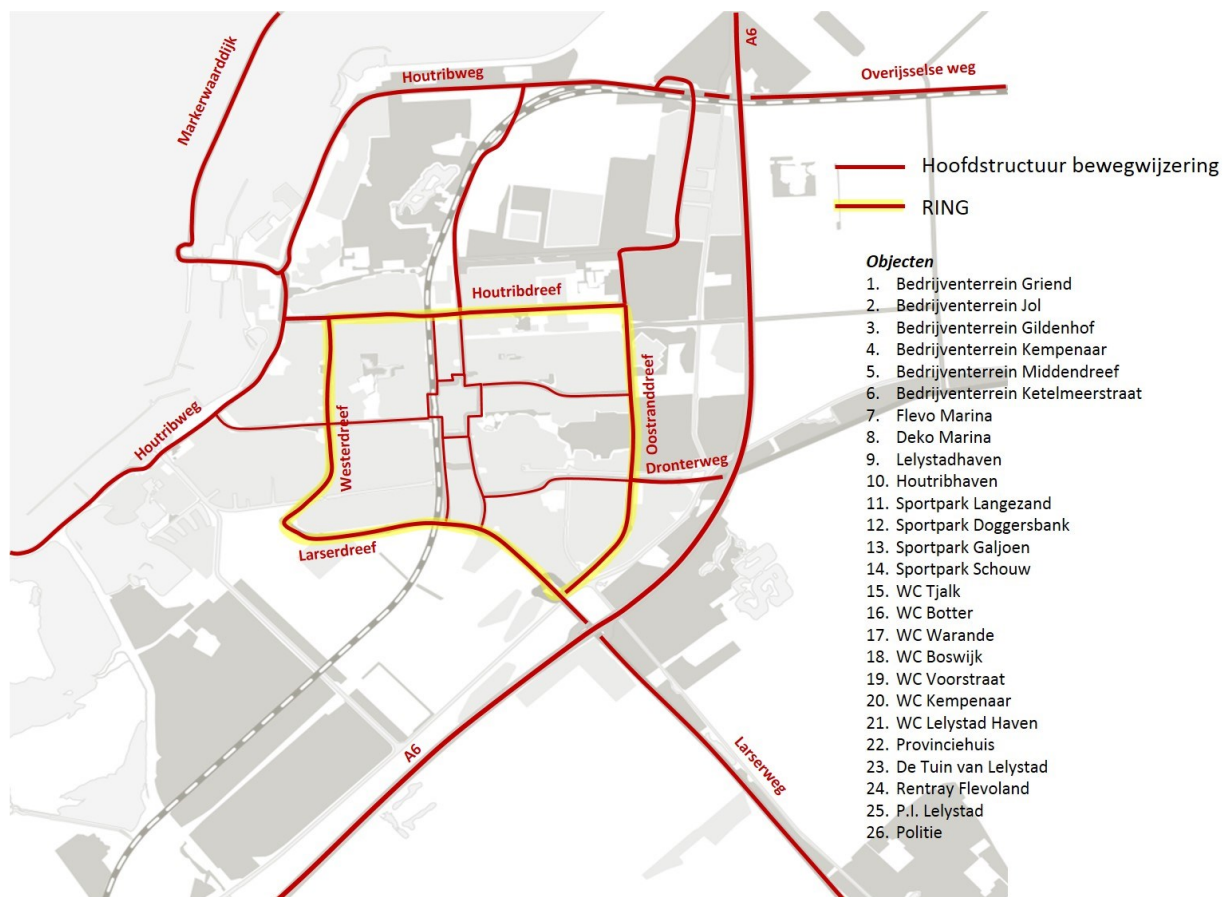
#### **d. Fietsverkeer**

Aangezien het Lelystadse hoofdfietsnetwerk grotendeels over vrijliggende fietspaden door de woonwijken loopt, verliest een fietser snel de oriëntatie. Ter ondersteuning worden daarom op de knooppunten van het fietsnetwerk (te weten het verbindende- en dragende net) namen van de dichtstbijzijnde wijken/gebieden aangeduid. Deze systematiek gaat er vanuit dat de verantwoordelijkheid voor het voorbereiden van de reis (met plattegrond of routeplanner) bij de fietser ligt. De bewegwijzering op straat dient vooral ter oriëntatie.

#### **e. Objectbewegwijzering**

Het hoogste niveau van bewegwijzering betreft dus de interlokale bestemmingen aangevuld met een aantal gebieden in Lelystad. Buiten deze gebieden bevindt zich een aantal bestemmingen die veel bezoekers trekken waarbij enige aanduiding gepast zou zijn. Voor deze bestemmingen wordt voorgesteld een wegwijzer te plaatsen ter hoogte van de aansluiting op de hoofdwegenstructuur. De automobilist wordt zo niet volledig geleid naar deze bestemmingen, maar gebruikt deze aanvullende wegwijzer als oriëntatiepunt.

De bestemmingen voor dit type aanduidingen betreft veelal bestemmingen met een bovenwijkse functie. De lijst is weergegeven in onderstaande figuur.



**Figuur:** bestemmingen voor objectbewegwijzering

#### **f. Gebieden met centrale parkeervoorzieningen**

In de meeste gevallen rijdt de weggebruiker tot aan de eindbestemming. Bij een aantal gebieden in Lelystad (Stadshart, Batavia Stad, Lelycentre en Lelystad Airport) hebben de individuele bestemmingen geen eigen parkeergelegenheid. De automobilist (en soms ook de fietser) wordt in zo'n geval tot aan een parkeergelegenheid geleid. In dat geval is het van belang om aanvullende voetgangersbewegwijzering het laatste deel van de reis te laten begeleiden. Er wordt echter alleen aanvullende voetgangersbewegwijzering toegepast in het stadshart en het Batavia gebied.

#### **g. Straatnaambebording**

In Lelystad wordt, ten aanzien van de straatnaambebording, gewerkt met een bepaalde systematiek wat jaren geleden ontwikkeld is. Door toepassing van deze systematiek is er de afgelopen jaren relatief veel bebording geplaatst. Dit is voor wat betreft beheer ook een hoge kostenpost. De systematiek moet vereenvoudigd worden. De straatnaambebording wordt ook als verdere oriëntatie op de bewegwijzering beschouwd, en wordt nu nadrukkelijk gezien als 'sluitstuk' van de bewegwijzering ('doel bereikt').

De bebording plaatsen conform de meest recente richtlijnen.

#### **h. Tijdelijke bewegwijzering**

Tijdens wegwerkzaamheden en evenementen wordt uiteraard wel tijdelijke bewegwijzering op straat toegepast. Voor de uitvoering gelden landelijke richtlijnen. De maatregelen worden gefinancierd door de betrokken aannemer of de organisator van een evenement. Organisatoren van evenementen kunnen voor (financiële) ondersteuning aankloppen bij de stichting Evenementen Coördinatie Lelystad (ECL).

*Kaders:*

- Objectwegwijzers uitsluitend voor de belangrijke bestemmingen (conform bijlage A van dit document), primair bedoeld voor het gemotoriseerd verkeer.
- Voetgangersbewegwijzering wordt alleen aangebracht in het stadshart en in het (openbaar) Batavia gebied
- Straatnaambebording vereenvoudigen conform richtlijn

*Uitgangspunten beleid:*

- Bewegwijzering voor het autoverkeer wordt alleen op de hoofdwegenstructuur aangegeven. Voor verplaatsingen binnen de stad wordt het verkeer zo veel mogelijk via de RING (Houtribdreef, Oostranddreef, Larserdreef, Westerdreef) geleid.
- De interlokale bestemmingen Almere, Dronten, Emmeloord, Enkhuzen en Harderwijk, worden ononderbroken aangeduid op knooppunten in de hoofdwegenstructuur en op het verbindende- en dragende net van het hoofdfietsnetwerk.
- De bewegwijzering voor het fietsverkeer wordt alleen op knooppunten van het verbindende fietsnetwerk aangegeven, en op de knooppunten van het verbindende- en dragende fietsnetwerk.
- Op knooppunten van het verbindende- en dragende fietsnetwerk worden ter oriëntatie de dichtstbijzijnde wijken/gebieden aangeduid.
- Voor het lokale en regionale recreatieve fietsverkeer wordt het fietsknooppuntennetwerk in stand gehouden. Toeristische bestemmingen worden zo veel mogelijk gekoppeld aan de knooppunten
- Het hoogste niveau van bewegwijzering bestaat enkel uit interlokale bestemmingen en belangrijke gebieden in Lelystad. Enige uitzonderingen daarop zijn het station, het ziekenhuis en uitvaartcentrum Olandhorst, vanwege het interlokale belang.
- Voor bestemmingen met enig belang wordt objectbewegwijzering geplaatst ter plaatse van de aansluiting op de hoofdwegenstructuur.
- Op straat wordt tijdelijke informatie verzorgd door (of op kosten van) aannemers en organisatoren van evenementen.

## 2.1.5 Samenhang

Binnen het concept dat bezoekers niet voor de deur parkeren, maar in een parkeervoorziening of stalling, betekent het voor alle verkeersstromen dat de 'bronnpunten' de bestemming zijn die toegang tot de stad geven. Van buiten de gemeente wordt 'Lelystad' verwezen, binnen de gemeentegrens zoveel mogelijk 'Centrum' en vanaf daar een verwijzing naar de bronpunten. Op het bronpunt maakt de bezoeker kennis met de stad. Het is belangrijk dat dit gastvrij gebeurt. Bij de parkeervoorziening begint de looproute van de voetgangers de stad in. De looproute wordt ondersteund door de bewegwijzering voor voetgangers en, indien mogelijk en wenselijk, een fysieke inrichting.

Ook bij de fietsers is de bewegwijzering er voor bezoekers. Het vaste woon-werkverkeer is bekend met de mogelijke routes en maakt daarin dagelijks zijn of haar keuze.

De wegwijzers voor de interlokale bestemmingen staan er voor de dagjesmensen, bewoners van de stad die er incidenteel met de fiets op uit trekken en voor de lange afstandsfietzers die door Lelystad rijden, bijvoorbeeld van en naar Enkhuzen-Harderwijk. Beide groepen willen zo efficiënt, comfortabel, veilig mogelijk, door de stad naar buiten worden geleid. Daarvoor wordt gebruik gemaakt van de utilitaire fietswegwijzers en de fietsknooppunten routes.

De bezoekende voetganger betreedt de stad via een van de bronpunten. Voor de voetganger zijn dit bijvoorbeeld: NS-station, de parkeergarages, fietsenstallingen, etc. In het museumgebied Bataviastad is veel te zien en te beleven op het gebied van cultuur, maar ook leisure. De bewegwijzering voor voetgangers wordt opgebouwd rond de betreffende bestemmingen.

*Uitgangspunten beleid:*

- Het doorvoeren en bewaken van de samenhang van de soorten bewegwijzering op zich, maar ook waar deze elkaar opvolgen waar van vervoerwijze wordt veranderd.

## 2.1.6 Duurzaamheid en innovatie

De bewegwijzering is duurzaam. Voor bewegwijzering vraagt dat in het huidige tijdsbestek meer dan vooraf de benodigde middelen voor het beheer en onderhoud van het systeem in beeld brengen en vastleggen. In een tijd waarin gewerkt wordt aan de zelfsturende auto, ligt dynamisch verkeersmanagement voor de hand. Het is nog te vroeg om met zekerheid te zeggen hoe dit in de praktijk vorm zal krijgen.

Door gebruik te maken van zoveel mogelijk gestandaardiseerde bewegwijzering is onderhoud eenvoudig en kostenefficiënt. Gezamenlijk met een meer efficiënte plaatsing en dito systemen levert dit kostenbesparing op in de toekomst, en is daarmee duurzamer.

Ook de keuze van bestemmingen draagt bij aan de duurzaamheid van het systeem. Als bestemmingen snel wisselen vraagt dat om aanpassingen van het bewegwijzeringssysteem. Dat brengt niet alleen kosten met zich mee maar, bij een samenhangende bewegwijzering, ook om een inhoudelijke toets op de consistentie van het systeem.

Realtime-informatie is in opkomst. Bij realtime-informatie kan worden gedacht aan actuele reistijden, parkeerinformatie en bijvoorbeeld afwijkingen tijdens calamiteiten. In veel gemeenten treft de weggebruiker dan ook dynamische route-informatiepanelen en parkeerverwijssystemen aan. Echter, het aantal goede alternatieven voor realtime informatie via in-carsystemen en smartphone-apps neemt snel toe. Deze mogelijkheden geven de reizigers actuele informatie die precies op maat is toegesneden.

Het is derhalve zinvoller om te investeren in het beschikbaar stellen van realtime-informatie via het open data platform dan te investeren in dure systemen op straat. Verder blijven de reguliere kanalen als de gemeentelijke website en Twitter ook nog zeer bruikbaar.

Door actuele informatie over het wegennet en bijvoorbeeld de bezetting van parkeervoorzieningen beschikbaar te stellen via het Open Data Platform zullen nieuwe diensten ontstaan die het gemak van de weggebruiker verhogen. De gemeente stimuleert op die manier de ontwikkeling van nieuwe "verkeers-apps", die de weggebruikers informeren tijdens de reis. De hoeveelheid borden kan dan wellicht verder worden teruggebracht.

*Kader:*

- De bewegwijzering is duurzaam en toekomstgericht

*Uitgangspunten beleid:*

- Duurzaamheid is een uitgangspunt bij bewegwijzering
- Waar mogelijk of wenselijk onderzoek verrichten naar innovatie
- Dynamische en tijdelijke informatie wordt eventueel door de gemeente alleen digitaal ter beschikking gesteld, via de diverse mediakanalen en via het open data platform. De mogelijkheden hiervoor worden onderzocht.

## 3 Proces en rollen

Door vaststelling van de gemeentelijke kaders (vanuit de visie op bewegwijzering), en de beleidsregels en uitvoeringskaders wordt het volgende doel/effect bereikt:

*Er wordt primair uitvoering gegeven aan de wettelijke taken. Door het vaststellen van de gemeentelijke kaders zal in de uitwerking een eenduidig bewegwijzeringsstelsel ontstaan. Hierdoor wordt de vindbaarheid van objecten en routing verbeterd. Daarnaast wordt de attractiviteit en gastvrijheid verhoogd. Het te beheren areaal zal verminderen en zal doelmatig en efficiënt te beheren zijn.*

De raad neemt kennis van de visie, en stelt de (uit de visie gegenereerde) gemeentelijke kaders vast. Het college stelt een nota met beleidsregels en uitvoeringskaders vast, inclusief een uitvoeringsagenda.

### 3.0 Rol van de Raad

In het voorliggend visie document wordt de visie op bewegwijzering toegelicht. De uitwerking van de verschillende onderdelen vormen de basis voor de raad vast te stellen kaders. Het visie document is vanuit dit oogpunt de 'fundering' voor de beleids- en uitvoeringsnota die door het college wordt vastgesteld.

#### **De raad neemt kennis van:**

De visie 'Bewegwijzering in Lelystad' met de doelen, ambities en uitgangspunten, met betrekking op:

- De uitvoering van de wettelijke taken
- Lelystad als gastvrije stad
- Een samenhangend pakket ten behoeve van een bereikbaarheidsambitie en betrouwbare reistijden
- Afbakening van de verplichtingen en service van de Gemeente Lelystad aan haar weggebruikers
- Voorkomen van wildgroei
- Duurzaamheid

#### **De raad besluit:**

De gemeentelijke kaders:

- a. Objectwegwijzers alleen voor de belangrijkste bestemmingen (incl. lijst, zie bijlage A);
- b. Toeristisch, commerciële bewegwijzering en bewegwijzering naar bedrijven conform vastgestelde criteria en op kosten van de aanvrager;
- c. Voetgangersbewegwijzering alleen aan in het Stadshart en Batavia gebied;
- d. Straatnaambepording vereenvoudigen conform richtlijn;
- e. Verwijzingen die niet langer voldoen aan de 'Richtlijn bewegwijzering 2014' zullen worden verwijderd, binnen 5 jaar na de publicatie van deze richtlijn;
- f. De bewegwijzering is duurzaam en toekomstgericht.

### 3.1 Rol van het College

Het college maakt gebruik van het visie document, met de uitgangspunten en de door de raad vastgestelde gemeentelijke kaders om het beleid bewegwijzering verder uit te werken. De uitwerking krijgt vorm door middel van vaststelling van een beleidsnota. Daarnaast stelt het college een adaptieve uitvoeringsagenda vast die ingaat op maatregelen, kosteninschatting en prioriteit.

## **3.2 Financiën**

De in de uitvoeringsagenda genoemde maatregelen dienen uitgevoerd te worden binnen de beschikbare budgetten.

## **Bijlage A: Doelen, bestemmingen en objecten (gemotoriseerd verkeer)**



## Hoofdbewegwijzering (landelijk kader)

### *Bovenlokale doelen*

De hoofdbewegwijzering bevat de volgende bovenlokale doelen:

- Almere
- Dronten
- Emmeloord
- Enkhuizen
- Harderwijk

Deze doelen worden onafgebroken weergegeven op de hoofdbewegwijzering bij kruispunten en rotondes tussen hoofdwegen onderling.

De volgende bovenlokale doelen komen alleen buiten de bebouwde kom voor in verband met de eventuele aansluiting op de provinciale bewegwijzering:

- Swifterbant
- Elburg

Deze doelen worden niet overal doorverwezen, maar worden op strategische (kruis)punten geplaatst.

### *Bestemmingen met bovenlokaal belang:*

De hoofdbewegwijzering bevat de volgende bestemmingen met bovenlokaal belang:

- De Koploper<sup>1</sup>
- Station
- Ziekenhuis
- Uitvaartcentrum Ölandhorst
- Lelystad Haven
- Batavia Haven
- Agora
- P-route (centrumring, en eventueel bij het einde van de radiaal grenzend aan de centrumring)

### *Gebieden met bovenlokaal belang:*

De hoofdbewegwijzering bevat de volgende gebieden met bovenlokaal belang:

- Lelystad Airport
- Larserpoort
- Flevopoort
- Noordersluis
- Oostervaart
- Centrum
- Lelycentre
- Palazzo<sup>2</sup>
- Flevokust<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> Als regionaal calamiteitencentrum, komt ook op de huidige hoofdbewegwijzering voor, en wordt onafgebroken weergegeven

<sup>2</sup> Gebied Palazzo is in een later stadium aan de huidige bewegwijzering toegevoegd. Bij vervanging de bestemming definitief opnemen.

<sup>3</sup> Ten aanzien van het gebied 'Flevokust' betekent dit een toevoeging. Deze bestemming komt op de huidige hoofdbewegwijzering nog niet voor

De genoemde bestemmingen en gebieden worden, in tegenstelling tot de bovenlokale doelen en met uitzondering van De Koploper en Centrum, niet onafgebroken weergegeven.

## **Objectbewegwijzering (lokaal kader)**

### *Bedrijventerreinen:*

- Griend
- Jol
- Gildenhof
- Kempenaar
- Middendreef
- Ketelmeerstraat

### *Jachthavens:*

- Flevo Marina
- Deko Marina
- Lelystadhaven
- Houtribhaven

### *Sportparken:*

- Langezand
- Doggersbank
- Galjoen
- Schouw

### *Wijkcentra:*

- Tjalk
- Botter
- Warande
- Boswijk
- Voorstraat
- Kempenaar
- Lelystad Haven

### *Overige objecten:*

- Provinciehuis
- Tuin van Lelystad
- Rentray Flevoland
- P.I. Lelystad
- Politie