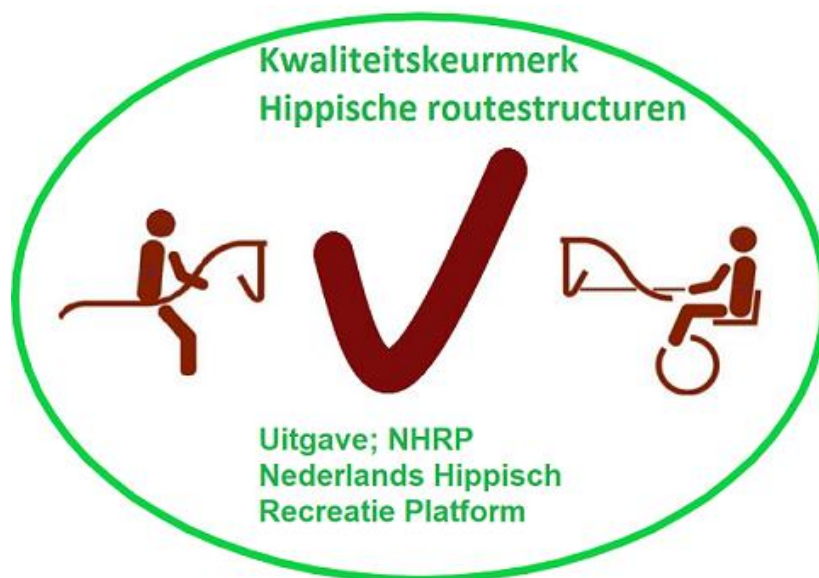


Brochure - NHRP richtlijnen voor het inrichten van hippische routestructuren. (ruiter- en menpaden, knooppunt-netwerken etc.).



De in deze brochure omschreven richtlijnen worden aanbevolen als basis voor het verkrijgen van het **NHRP Kwaliteitskeurmerk Hippische Routestructuren** en uitgegeven door het NHRP (Nederlands Hippisch Recreatie Platform).

Er zijn ook een aantal criteria waaraan een routestructuur **moet** voldoen om in aanmerking te komen voor het keurmerk. Deze criteria staan apart vermeld in de brochure **NHRP Criteria Kwaliteitskeurmerk Hippische Routestructuren**.

De bij het NHRP-aangesloten organisaties zijn;

M&RB	Manege & Ruiter Bond
R&M	Stichting Ruiters en Mennen
NHAV	Nederlandse Hippische Activiteiten Vereniging
NVVR	Nederlandse Vereniging voor Vrijetijds Ruiters
SRR	Stichting Rijvaardigheidsbewijzen Recreatieruiter
SHTN	Stichting Hippisch Toerisme Nederland

Inleiding

Van oudsher zijn er in het buitengebied veel verschillende soorten ruiter- en menpaden in allerlei variaties te vinden. Veelal door gebiedsbeheerders als thematische routestructuren aangelegd, met ieder een eigen wijze van inrichting en verschillen in routemarkering.

De laatste jaren zien we echter meer initiatieven om ook hippische routenetwerken op basis van knooppunten aan te leggen, zoals we al kennen voor de wandelaars en fietsers.

Een positieve ontwikkeling, die tegelijkertijd vraagt om specifieke deskundigheid van alle betrokkenen om optimaal rendement te halen uit de nieuwe routestructuren.

In dit document gaan we in op de diverse kenmerken waar een routenetwerk voor ruiters en menners aan zou moeten voldoen. Het uitgangspunt in deze brochure is een routestructuur op basis van genummerde knooppunten, maar de omschreven richtlijnen zijn in principe ook van toepassing op andere soorten routestructuren zoals themaroutes etc.

De omschreven richtlijnen zijn een gevolg van jarenlange praktische ervaring in de daadwerkelijke aanleg van routestructuren, intensief overleg met gebiedsbeheerders, routebureaus en op basis van gebruikservaringen van recreatieve ruiters en menners.

Inhoud;

1. Uitgangspunt hippische routestructuren
2. Doelgroep
3. Waar willen ruiters en menners rijden
4. Maak een routestructuur uitdagend en aantrekkelijk
5. Soorten routestructuren
6. Bestaande ruiters- en menpaden opnemen in knooppuntennetwerk
7. Ondernemers naast de routestructuur
8. Parkeerplaatsen voor trailers
9. Veiligheid in geding als men moet zoeken naar routemarkering
10. Vrije hoogte en breedte voor ruiters- en menpaden
11. Verkeersveiligheid tussen andere verkeersstromen
12. Prikkel draad en stroomdraad
13. Slagbomen, hekwerken en poorten als blokkades
14. Gehandicapten
15. Soorten routepalen en gewenste hoogte
16. Locatie routepalen op een knooppunt, afslag of oversteek
17. Locatie routepalen op een traject
18. Routemarkering niet op straatmeubilair
19. Eigen identiteit van een routestructuur
20. Internationale uniforme routesymbolen
21. Knooppunt en trajectborden
22. Knooppuntschema

1. Uitgangspunt Hippische routestructuren:

Belangrijk uitgangspunt is de wetenschap dat routestructuren voor ruiters en menners om een ander aanpak vragen dan netwerken voor bijvoorbeeld wandelaars en fietsers.

Waar fietsers en wandelaars even kunnen stoppen om de juiste route te zoeken, kan dit met paarden tot hachelijke situaties leiden die de verkeersveiligheid ernstig in gevaar kunnen brengen.

Ruiters en menners moeten bij het naderen van een kruising of splitsing van wegen bovendien veel meer handelingen verrichten dan andere gebruikersgroepen. De rijder moet het paard voorbereiden op een komende afslag, anticiperen op het overige verkeer, de juiste positie van het paard kiezen, richting aangeven etc. etc.

Het op een juiste, consequente, uniforme en overzichtelijke manier inrichten van knooppunten of afslagen binnen een routenetwerk is voor de doelgroep daarom van het grootste belang. We hebben immers te maken met levende dieren die om intensieve begeleiding en aandacht vragen tijdens het rijden. Hier mogen geen concessies aan worden gedaan.

2. Doelgroep:

De primaire doelgroep voor het gebruik van een hippisch routenetwerk op basis van knooppunten zijn toeristen, dus mensen van buiten het gebied. Hier dient de inrichting op te worden afgestemd.

3. Waar willen ruiters en menners rijden:

Met de inrichting van routestructuren moeten we ons steeds realiseren dat ruiters en menners bovenal zijn gericht op het rijden in natuurgebieden en rustig landelijk gebied. De natuur is uiteindelijk toch de omgeving bij uitstek waarin het paard zich thuis voelt en behoort. Deze voorkeur moet dan ook zo veel mogelijk worden benut. Niet simpelweg een doorsteek maken, maar zoveel mogelijk proberen met de routestructuur het gebied optimaal te benutten. Het rijden in stedelijk gebied en op verharde wegen met veel verkeer heeft niet de voorkeur van paardrijders. Uiteraard moeten soms compromissen worden gesloten om de noodzakelijke **verbindingen** te kunnen maken om een compleet netwerk te realiseren.

4. Maak een routestructuur uitdagend en aantrekkelijk:

Veel ruiters en menners stellen het op prijs om naast het "gewone" rijden ook uitgedaagd te worden door het nemen van enkele hindernissen die zich naast of in de directie omgeving van de routestructuur bevinden. Hierbij te denken aan een liggende boom, slootje, zwemvijver, doorwaadplaats of een veldje voor wat vaardigheids-oefeningen. Ook de aanwezigheid van verschillende rustplaatsen maakt het allemaal nog een stuk aantrekkelijker.

5. Soorten routestructuren:

Buiten de knooppuntnetwerken zijn er nog gewone **paardenpaden** en uitgezette **themaroutes** meestal per streek of gebied. Allen als suggestie om een rit te plannen en te rijden.

De routemarkering hierbij wijkt meestal af van de knooppuntnetwerken doordat ze veelal geen nummering hebben maar eigen specifieke kenmerken. We kennen van vroeger dit soort paden met veelal een markering van een hoefijzer, karrenwielte en nog vele andere varianten.

Sinds 2014 wordt ook voor gewone paardenpaden standaard een symbool gebruikt van een ruiter en/of menner. Voorbeeld hiervan is het huislogo van Staatsbosbeheer wat sinds 2015 in gebruik is voor haar eigen paardenpaden in de gebieden van Staatsbosbeheer (zie afbeelding).



6. Bestaande ruiters- en menpaden opnemen in knooppuntennetwerk:

Gemarkeerde paardenpaden en themaroutes kunnen separaat met hun eigen markering in tact blijven buiten een knooppuntennetwerk mits de markering duidelijk verschilt in uitstraling. De voorkeur gaat echter uit naar het opnemen in een knooppuntennetwerk.

Dit geldt ook voor vrije struinpaden waar van oudsher paarden welkom zijn, maar welke niet zijn gemarkeerd als zodanig.

7. Ondernemers naast de routestructuur:

Een netwerk inrichten op basis van aanwezige ondernemers is een verkeerde keuze omdat mensen op de eerste plaats een aantrekkelijke route willen rijden. Dus eerst een aantrekkelijke routestructuur vastleggen en nadien de paard-gerelateerde ondernemingen aansluiten op de nieuwe routestructuur. Dit geeft meer kans op succes.

8. Parkeerplaatsen voor trailers:

Voor het vervoer van de paarden is het belangrijk om een parkeervoorziening te vinden waar voldoende ruimte is voor de auto met trailer. Hier dient tijdens de inrichting van het netwerk rekening mee te worden gehouden.

Een personenauto met paardentrailer heeft een opstelruimte nodig van ongeveer 4 bij 15 meter met geopende laadklep. Hier komt nog drie meter bij voor het uitlopen van het paard achter de laadklep. De ruimte voor vrachtwagens is ongeveer gelijk aan de ruimte die omschreven is voor trailers. Bovendien is voor het opzadelen of optuigen van aangespannen wagens extra ruimte wenselijk. Om de veiligheid te verhogen zijn stevige aanbindpalen voor de paarden op deze plaatsen aan te bevelen.

9. Veiligheid in geding als men moet zoeken naar routemarkering:

Bij de inrichting van routestructuren is het belangrijk om steeds rekening te houden met de veiligheid voor mens en dier, aantrekkelijkheid van de te rijden route en uniformiteit van routemarkering. Bovendien moet men bij de inrichting rekening houden met de snelheid van paarden, dit om te voorkomen dat men door de onoverzichtelijkheid een aanwijzing mist. Te moeten stoppen of omkeren om markeringsbordjes te zoeken kan met een paard leiden tot levensgevaarlijke situaties.

Tijdens het rijden mogen routemarkeringen op geen enkele wijze vragen oproepen of om uitleg behoeven. Dus steeds voldoende markeringsbordjes plaatsen, consequent op gelijke hoogte en op een eenduidige manier in het veld geplaatst. Het mag immers geen puzzelroute worden.

Het routenetwerk dient bij voorkeur tweezijdig bewegwijzerd te worden en in principe geschikt te zijn voor zowel ruiters als menners.

10. Vrije hoogte en breedte voor ruiters- en menpaden:

De beschikbare vrije hoogte voor zowel ruiters als menners is minimaal 3 meter. De vrije breedte voor ruiters bedraagt minimaal 1,5 meter en minimaal 2 meter voor menners.

11. Verkeersveiligheid tussen andere verkeersstromen:

Drukke verkeerswegen, viaducten, bruggen, spoorwegovergangen etc. dient men zo veel mogelijk te mijden, echter dit is niet steeds te voorkomen. Zorg daarom voor goede informatie hierover om verrassingen te voorkomen.

Bij gevaarlijke trajecten moeten er ruim voldoende uitwijkmogelijkheden zijn.

Op trajecten met vrachtverkeer en groot landbouwverkeer kan het rijden in de berm een goed alternatief zijn, mits de berm minimaal twee meter breed is.

Indien er fietspaden aanwezig zijn wordt het gebruik door ruiters en menners om veiligheidsredenen veelal gedoogd. Uiteraard dient men rekening te houden met diegene waar het pad voor is bedoeld want de wet is leidend. Bovendien dient men rekening te houden met plaatselijke APV voorschriften voor zowel het rijden met een paard in een berm als op een fietspad. Een mogelijk kan zijn om de APV door de betreffende gemeente te laten aanpassen.

Ook ecoducten zijn een goed alternatief om de onveilige verkeersdruk te mijden. Onderzoek heeft aangetoond dat het gebruik van ecoducten door paarden geen negatief effect heeft op overige dieren die er gebruik van maken.

12. Prikkeldraad:

Het is onwenselijk en zelfs gevaarlijk als een routestructuur wordt aangelegd in de directe nabijheid (binnen 1,5 meter) van prikkeldraad. Paarden kunnen levensgevaarlijke verwondingen oplopen als ze verstrikt raken hierin. Ook stroomdraad is niet wenselijk binnen die afstand.

13. Slagbomen, hekwerken en poorten als blokkades:

Steeds meer natuurgebieden worden afgesloten voor autoverkeer, wat vervolgens een belemmering vormt voor ruiters en menners. Dit geldt ook voor de inrichting van begrazingsgebieden.

Inmiddels zijn er goede oplossingen om paarden toe te laten en ongewenst bezoek te weren. Voorbeeld hiervan is de carterbreker voor het weren van auto's en het toestaan van menwagens. Voor toegang tot begrazingsgebieden is het automatisch sluitend paardentourniquet een goede oplossing.



14. Gehandicapten:

Voor ruiter- en men paden geldt een vrije doorgang van twee meter breed. Door deze vrije doorgang hebben ook speciale rijtuigen voor gehandicapten zoals huifbedden toegang. Door trajecten in te richten voor ruiters en menners wordt de routestructuur vanzelf geschikt voor gehandicapten.



15. Soorten routepalen en gewenste hoogte:

Veel gebiedsbeheerders willen geen kunststof routepalen in hun gebieden. Hier dient dus rekening mee te worden gehouden. Een goede keuze hierin is FSC en PEFC gecertificeerd hout, zoals kastanjarahout, of het iets minder duurzame eikenhout.

De meest geschikte hoogte van de routepalen en dus de markeringsbordjes is tussen de 60 en 90 cm boven maaiveld. Een goede hoogte om te zien als ruiter en menner en bovendien minder kans op hinderlijke begroeiing.



Voor montage van de routebordjes van standaard 9 cm breed moeten twee ruime vlakken worden voorzien (10cm). De bordjes mogen niet uitsteken i.v.m. aansprakelijkheid bij ongevallen.

16. Locatie routepalen op een knooppunt, afslag of oversteek:

Alle afslagen, of deze onderdeel zijn van een knooppunt, een aparte afslag of een oversteek worden gelijk behandeld. Per afslag of oversteek wordt bij het benaderen hiervan één routepaal voorzien met twee bordjes.

Alle routepalen dienen steeds geplaatst te worden op een afstand van 5 tot 10 meter **vóór** de kruising, afslag of oversteek en in principe aan de rechterzijde van het traject. Die afstand is nodig in verband met de eerder omschreven snelheid en de handelingen die een ruiter of menner voor het ingaan van de afslag moet verrichten. De veiligheid van de ruiter, menner en de overige verkeersdeelnemers is hier van groot belang. Er is immers geen tijd om te puzzelen.

17. Locatie routepalen op een traject:

Bij een overzichtelijke situatie waar bijvoorbeeld geen begroeiing aanwezig is kan bij een oversteek volstaan worden met het plaatsen van één trajectpaal. Dit is de enige uitzondering waarbij een routepaal zich dan soms links van de weg bevindt.

Te veel markeringen hebben geen zin, maar te lang niets laten weten geeft ongewenste onrust en onduidelijkheid. Het is immers geen puzzeltocht. Daarom is het bij doorgaande wegen of paden zonder afslagen raadzaam om na iedere 500 meter een trajectbordje plaatsen. Als trajecten meer dan 2 kilometer lang zijn is een trajectbordje met als extra een knooppunt**nummer** ter herinnering aan te bevelen, dit om aan te geven naar welk knooppunt men onderweg is.

18. Routemarkering niet op straatmeubilair:

Routebordjes bevestigen aan straatmeubilair anders dan routepalen is ongewenst. Dit meubilair is vaak van een andere eigenaar die niets van doen heeft met routestructuren. Hierdoor is de kans groot is dat de routemarkering wordt verwijderd.

Indien er op de locatie van de te plaatsen trajectpaal al een trajectpaal van een andere recreatiegroep staat, dan kan deze eventueel worden gebruikt, mits deze op een vergelijkbare gewenste locatie staat en het bordje tussen de 60 en 90 cm kan worden geplaatst. Dit geldt niet voor knooppuntpalen. Uniformiteit is immers van zeer groot belang.

19. Eigen identiteit van een routestructuur:

Het is van belang om op markeringsbordjes van een bepaald routenetwerk een eigen kleur en tekst te plaatsen. Dit voor de herkenning en om een onderscheid te maken met eventuele andere paardenpaden en routestructuren. De kleur en lay-out worden veelal bepaald door de eigenaar/beheerder van het routenetwerk.

20. Internationale uniforme routesymbolen:

Vanaf 2014 is er binnen Nederland, België en Duitsland meer eenheid in het gebruik van symbolen op hippische routemarkeringen.

In plaats van afbeeldingen van hoefijzers, wieltjes, paardenhoofden, teksten etc. etc. met allerlei verschillende betekenissen worden vanaf die tijd markeringsbordjes ook in Nederland voorzien van een duidelijke afbeelding van een **ruiter** en **menner**.

De duidelijkheid en uniformiteit is bovendien op verzoek van gebiedsbeheerders en voor hen van groot belang om beter te kunnen handhaven.



België



Nederland



Duitsland

21. Knooppunt-en trajectborden:

Per knooppunt wordt een knooppunt-routebord (foto 1) voorzien en aan de achterzijde een eerste trajectbord met ondersteunend een knooppuntnummer met pijl waar men heen rijdt om de te route gemakkelijk te volgen.



Foto 1 Knooppuntbord

Tussen twee knooppunten bevindt zich het traject. Dit kan worden gemarkeerd met een trajectbord zonder knooppuntnummer (foto 2).



Foto 2 Trajectbordjes zonder knooppuntnummer. Pijl op twee en tien uur voor meer duidelijkheid.

Bij een afstand groter dan 2 km tussen twee knooppunten is een herinnering aan te bevelen met een knooppuntnummer (foto 3) toegevoegd. Hierdoor is steeds bekend naar welk knooppunt men onderweg is.



Foto 3 Trajectbord met herinneringsnummer

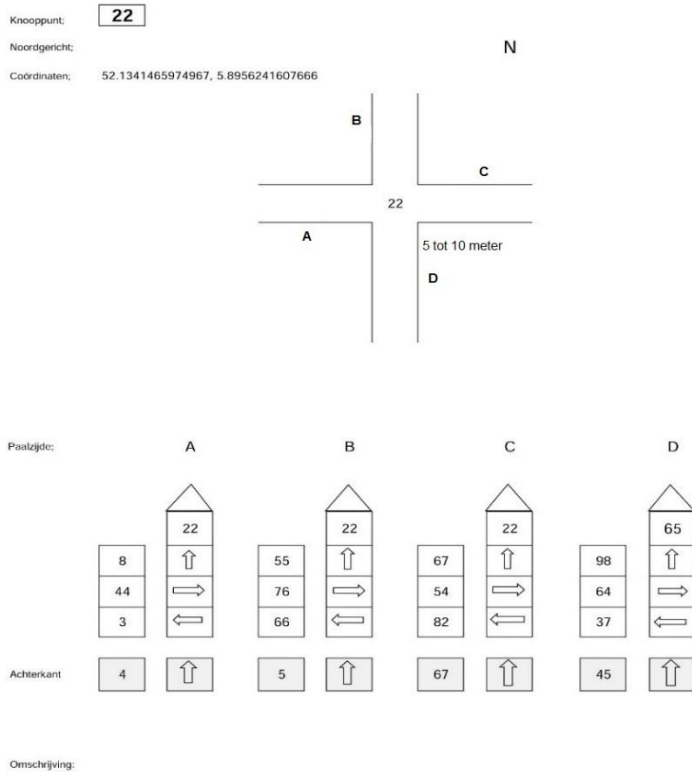


Foto 4. Meners geen toegang

Als een bepaalde groep bij uitzondering geen toegang heeft wordt dit met een kruis aangegeven, zie foto 4.

22. Knooppuntschema:

In onderstaand knooppuntschema ziet u als voorbeeld de inrichting van een knooppunt. Binnen een traject wordt iedere afslag gezien als een gedeelte van een knooppunt.



Wilt u de brochure **Criteria Kwaliteitskeurmerk Hippische Routestructuren** aanvragen of wenst u aanvullende of andere informatie dan kunt u zich richten tot het NHRP via info@nhp.nl