



MONTFERLAND

# Richtlijn bebording

Verkeersborden

Beleid voor plaatsing, sanering, onderhoud en beheer



september 2015

## Inhoudsopgave

1. Inleiding .....	3
2. Bebording .....	4
4. Richtlijnen toepassing RVV-borden .....	7
5. Inrichting rotonde.....	26
6. Richtlijnen plaatsen verkeersborden .....	<b>Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.</b>
7. Acties en ambities.....	28

# 1. Inleiding

De gemeente Montferland streeft naar een integraal verkeersbordenbeleid met daarin uniforme normen voor plaatsing en beheer. Het verkeersbordenbeleid moet zorgen voor eenduidigheid in de uitvoering en plaatsing van borden en voor kostenbesparing.

## 1.1. De situatie nu

Net als in veel gemeentes staan ook in de gemeente Montferland veel borden. De ambitie is om minder borden in het straatbeeld te hebben. De gemeente wenst een analyse van de huidige bebording op functionaliteit en nut en op basis daarvan een sanering.

Voor analyse en sanering is beleid nodig. Op dit moment heeft de gemeente Montferland geen eigen verkeersbordenbeleid. De verkeersborden worden geplaatst conform de wettelijke eisen en richtlijnen.

## 1.2 Inventarisatie

Goed beleid is gebaseerd op goede informatie. Om inzicht te krijgen in het bordenbestand heeft de gemeente Montferland de bebording geïnventariseerd. Op basis van deze inventarisatie kunnen analyses worden gemaakt, waaronder een toetsing van verkeersmaatregelen en een saneringsanalyse. Zie hiervoor hoofdstuk 7: *Acties en ambities*.

## 1.3 Duurzaam veilig

De gemeente Montferland streeft een duurzaam veilig ingericht wegennet na en streeft ook naar een werkwijze gebaseerd op de principes van "Shared Space" en Natuurlijk sturen. De openbare ruimte vormt het hart van de samenleving: een gebied om in te verblijven, anderen te ontmoeten, activiteiten te ondernemen of te ontspannen. Het streven bij de inrichting van de openbare ruimte is om hierbij te komen tot een balans tussen verkeer, verblijf en alle andere ruimtelijke functies.

## **2. Bebording**

Bebording informeert weggebruikers, bevordert de veiligheid op de weg en zorgt voor een vlotte doorstroming van verkeer. In dit hoofdstuk vindt u een inleiding op functie, rol en toepassing van verkeersborden.

### **2.1 Verkeersborden**

#### **2.1.1 Rol en functie van verkeersborden**

Verkeersborden vormen tezamen met verkeerslichten en verkeerstekens op het wegdek de verkeerstekens zoals die zijn gedefinieerd in het RVV1990. Als deze verkeerstekens een gebod of verbod inhouden, zijn de weggebruikers verplicht hieraan gevolg te geven.

Verkeerstekens worden met mate ingezet. Vooraleerst moet de weginfrastructuur het gewenste verkeersgedrag afdwingen of ondersteunen. Vanuit kostenoogpunt bestaat echter de neiging om verkeersproblemen eerder op te lossen met verkeerstekens – en met name verkeersborden – dan met infrastructurele maatregelen. Royaal gebruik van verkeerstekens heeft als nadeel dat ze aan overtuigingskracht verliezen. Bovendien kan de regelgeving via de verkeersborden zo omvangrijk worden dat de weggebruiker deze gaat negeren en zijn eigen weg zoekt.

#### **2.1.2 Toepassing**

In de 'Uitvoeringsvoorschriften BABW' staan de algemene bepalingen over de toepassing van de verkeersborden:

- Borden worden slechts toegepast als de inrichting van de weg in overeenstemming is met wat bij de afzonderlijke borden is voorgeschreven.
- Borden worden niet toegepast als daarmee een regeling wordt beoogd die overeenkomt met een gedragsregel of een ander verkeersteken. Ook als het gewenste gedrag voortvloeit uit de weginrichting blijven borden achterwege.
- Verkeersborden die een gevaar aanduiden, worden slechts toegepast als het gevaar voor de weggebruikers onvoldoende of niet tijdig waarneembaar is.

### **3. KADERS**

#### **3.1 Wet- en regelgeving**

Er is momenteel geen vastgesteld gemeentelijk beleid voor het plaatsen van (verkeers-)borden. De verkeersborden worden geplaatst conform de wettelijke eisen en richtlijnen.

##### **3.1.1 Wetgeving**

Alle wetgeving die betrekking heeft op wegen en verkeer is ondergebracht in de Wegenverkeerswet (WVW 1994). Daaronder zijn als Algemene Maatregel van Bestuur (AmvB) de RVV 1990 en de BABW tot stand gekomen.

##### **Wegenverkeerswet 1994 (WVW)**

De wettelijke basis voor de toepassing van verkeerstekens is artikel 14 WVW 1994:

“Bij algemene maatregel van bestuur worden regels vastgesteld omtrent het toepassen van verkeerstekens en onderborden alsmede omtrent het treffen van maatregelen op of aan de weg tot een wijziging van de inrichting van de weg of tot het aanbrengen of verwijderen van voorzieningen ter regeling van het verkeer. Bij ministeriële regeling worden nadere regels vastgesteld betreffende het toepassen van verkeerstekens en onderborden. Bij ministeriële regeling worden voorschriften vastgesteld betreffende inrichting, plaatsing, kleur, afmeting en materiaal van verkeerstekens en onderborden.”

##### **RVV**

Het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 is een uitvoeringsbesluit bij de Wegenverkeerswet 1994. In het RVV zijn de verkeersregels en verkeerstekens te vinden die in Nederland van toepassing zijn. Daar moet zowel de weggebruiker als de wegbeheerder zich aan houden. Dit betekent voor verkeersborden dat geen andere bebording mag worden toegepast dan vermeld in bijlage I van het RVV 1990. Hoofdstuk III, paragraaf 2 met daarin de artikelen 76 t/m 81 regelen de verkeerstekens op het wegdek.

Alle verkeersborden en verkeerstekens volgens bijlage I van het RVV 1990 staan in het VNVF Bordenboek (2012). Het VNVF Bordenboek beschrijft de criteria voor het plaatsen van verkeersborden en verkeerstekens. Deze regels vloeien voort uit de Uitvoeringsvoorschriften BABW en zijn leidend.

##### **BABW**

De BABW geeft nadere instructies over de plaatsing en verwijdering van verkeerstekens. Hierin wordt tevens geregeld voor welke verkeerstekens er een verkeersbesluit moet worden genomen. De Uitvoeringsvoorschriften BABW geven aan waar, wanneer en hoe de verkeerstekens moeten worden geplaatst.

##### **3.1.2 Verkeersbesluiten**

Voor het plaatsen of verwijderen van de meeste verkeersborden en verkeerstekens is een verkeersbesluit noodzakelijk. Dit is geregeld in artikel 15 van de Wegenverkeerswet (WVW 1994). Voor welke verkeerstekens dit geldt, is geregeld in artikel 12 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het wegverkeer (BABW).

Wegbeheerders moeten vanaf 1 januari 2013 verkeersbesluiten elektronisch bekend maken in de Staatscourant. Door gebruikmaking van de Verkeersbesluiten-applicatie kunnen wegbeheerders aan deze verplichting voldoen.

##### **3.1.3 Verkeersveiligheid en aansprakelijkheid**

De wegbeheerder is altijd verantwoordelijk voor een goed en veilig wegennet binnen haar gemeentegrens. Dit is geregeld in artikel 6:174 BW. Die aansprakelijkheid geldt ook als er een incident gebeurt op een locatie waar verkeersborden en verkeerstekens ontbreken, maar waar deze wel worden verwacht. Met deze wetenschap zal er zeer kritisch gekeken moeten worden naar de al dan niet ‘noodzakelijke’ bebording binnen de gemeente.

### **3.1.4 CROW-richtlijnen**

De CROW-richtlijnen geven een handvat voor inrichtingskeuzes en geven richtlijnen voor plaatsing, onderhoud en beheer van verkeersborden, verkeerstekens en bewegwijzering. Deze richtlijnen zijn opgesteld door werkgroepen van deskundigen op basis van ervaringen uit de praktijk.

### **3.1.5. Wetgeving en richtlijnen in relatie tot gemeente Montferland**

Op basis van de algemene (landelijke) regels en richtlijnen worden de beleidsuitgangspunten voor de gemeente Montferland vastgesteld. In toekomstige situaties wordt het plaatsen van verkeerstekens hieraan getoetst.

## **3.2. Duurzaamheid**

Duurzaamheid is een kernwaarde van de gemeente Montferland. Deze kernwaarde dient ook tot uiting te komen in het bordenbeleid.

### **3.2.1 Duurzaam Veilig**

De principes van het Duurzaam Veilig-programma, Shared Space en Natuurlijk sturen zijn een belangrijk uitgangspunt.

Speciale aandacht ook voor toegankelijkheid van de weg voor weggebruikers met een beperking. Want daar waar verkeersborden en bewegwijzering zorgen voor veiliger en gestroomlijnder verkeer, zijn deze objecten tegelijkertijd een obstakel op de openbare weg.

Daarom zijn de uitgangspunten voor het bebordingsbeleid:

- hoe minder hoe beter
- hoe zorgvuldiger geplaatst, hoe veiliger

### **3.2.2 Duurzaam beheer**

In onderhoud en beheer komt duurzaamheid tot uiting in hergebruik van gesaneerde borden en het maximaliseren van de levensduur met behoud van kwaliteit.

## 4. Richtlijnen toepassing RVV-borden

Alle verkeersborden en verkeerstekens volgens bijlage I van het RVV 1990 en de regels voortkomend uit de uitvoeringsvoorschriften BABW zijn in eerste instantie leidend. Deze worden gebruikt om te bepalen op basis waarvan bepaalde verkeersborden toegepast worden en op basis waarvan ze kunnen worden gesaneerd.

### 4.1 Algemene saneringsrichtlijnen

Om te kunnen beoordelen of een bord behouden of gesaneerd kan worden zijn een aantal saneringsregels gebruikt. We onderscheiden:

- Algemene saneringsregels
- Specifieke saneringsregels
- Bewust dereguleren

#### 4.1.1 Algemene saneringsregels

Algemene saneringsregels zijn relatief eenvoudig vast te stellen en uit te voeren. Het betreft:

- a) Verwijderen herhalingsborden
- b) Verwijderen overbodige borden (borden die algemene regels aanduiden, gevaar- en aanduidingsborden waar de situatie duidelijk is, vooraankondigingsborden)
- c) Saneren juridisch onjuiste of wettelijk tegenstrijdige borden (bordencombinaties met dezelfde strekking, borden op de verkeerde plaats, borden en verkeerstekens met dezelfde strekking).

#### 4.1.2 Specifieke saneringsregels

Bij specifieke saneringsregels kunnen specifieke keuzes worden gemaakt, waardoor het bordenaantal vermindert. In tegenstelling tot de algemene saneringsregels is hier geen sprake van overbodige of wettelijk tegenstrijdige borden. De borden zijn in beginsel juist geplaatst. Maar door bijvoorbeeld een kleine (infrastructurele) maatregel, zoals het plaatsen van een paaltje of markering, kan het verkeersbord eventueel verdwijnen. Het gaat hier om de volgende keuzes:

- d) Vervanging door markering;
- e) Vervanging door inrichting en/of verkeerstechnische maatregelen;
- f) Verdergaande zonale toepassing van verkeersborden.

#### 4.1.3 Bewuste deregulatie

Bewuste deregulatie is vanuit verkeersoogpunt de meest ingrijpende. Er wordt hierbij ingespeeld op het inzicht en de eigen verantwoordelijkheid van de weggebruiker. De omgevings situatie is zodanig dat het plaatsen van een bord niet nodig zou moeten zijn.

- g) Dereguleren, het bewust weglaten van verkeerstekens.






Welke regel de voorkeur heeft, is sterk afhankelijk van de verkeerssituatie. Dit geldt vooral voor de bewuste deregulering. Deze stap heeft de meeste impact voor de openbare ruimte en de weggebruiker.

## 4.2 Toepassing en sanering per RVV-categorie

In de volgende paragrafen wordt per RVV-categorie in hoofdlijnen uitgelegd wanneer en hoe er in deze situatie gesaneerd kan worden.

### 4.2.1 A-categorie

De A-categorie betreft 'Snelheid'.

RVV-nummer	Afbeelding	Omschrijving	Gebruik
A1		Maximumsnelheid	Borden met maximumsnelheid van 50 km/u niet plaatsen onder een komportaal of bebouwde kombord (H1). 'Losse' borden met maximumsnelheid 50 km/u zijn niet nodig binnen de bebouwde kom.
A2		Einde maximumsnelheid	
A3		Maximumsnelheid op een elektronisch signaleringsbord	
A4		Adviessnelheid	Adviessnelheden worden alleen toegepast wanneer er sprake is van een gevaarpoint of als de naderende bestuurders niet goed genoeg kunnen zien met welke snelheid ze het gevaarpoint veilig kunnen passeren en alleen als het verschil met de maximumsnelheid meer dan 20 km is.
A5		Einde adviessnelheid	

Zonale toepassing van snelheidsbebording is de meest effectieve maatregel voor een rustiger straatbeeld. Daar waar de reguliere A1-bebording nog wordt gebruikt, wordt kritisch gekeken naar de inrichting van de weg en de nut en noodzaak van het verkeersbord.

Uitgangspunten:

- Bij ingang bebouwde kom zoveel mogelijk zonaal toepassen van maximum snelheidsborden;
- Bord A1 met maximumsnelheid wordt niet herhaald binnen de bebouwde kom.
- Zone 30 km/u borden worden niet herhaald.
- Zone 60 km/u borden worden niet herhaald.
- Adviessnelheden worden alleen toegepast wanneer er sprake is van een gevaarpoint of als de naderende bestuurders niet goed genoeg kunnen zien met welke snelheid ze het gevaarpoint veilig kunnen passeren.








#### Opmerking:

Er worden geen snelheidsverlagingen toegepast als de weg niet goed ingericht is (bijv. Van 80 naar 60km/u). De weginfrastructuur moet passen bij het snelheidsregime.

### 4.2.1 B-categorie



De B-categorie betreft 'Voorrang'.

RVV-nummer	Afbeelding	Omschrijving	Gebruik
B1		Voorrangsweg	Niet plaatsen in vierkant 400mm (oud-RVV)  Op een voorrangsweg buiten de bebouwde kom mag in de berm geparkeerd worden
B2		Einde voorrangsweg	Niet toepassen als de B06 het einde van de voorrangsweg duidelijk maakt
B3		Voorrangskruispunt	Niet toepassen binnen de bebouwde kom
B4		Voorrangskruispunt zijweg links	
B5		Voorrangskruispunt zijweg rechts	
B6		Verleen voorrang aan bestuurders op kruisende weg	Niet op een fietspad waar een oversteek met VRI wordt geregeld
B7		Stop; verleen voorrang aan bestuurders op de kruisende weg	Alleen plaatsen als er slecht zicht is op de kruising

In de meeste gevallen voldoen de algemene verkeersregels bij het bepalen van de voorrangssituatie. Dat betekent dat op gelijkwaardige kruispunten bestuurders van rechts voorrang hebben en rechtdoorgaand verkeer voorrang heeft op afslaand verkeer. Uitzonderingen hierop zijn kruisingen van verharde wegen met onverharde wegen (verschil in hiërarchie). Wil men hierbuiten de voorrang regelen, dan zijn verkeerstekens nodig.

Om borden van de B-categorie te kunnen saneren, wordt gekeken naar gelijkwaardige wegen waarvan er één een voorrangsweg is. Door hier bewust te dereguleren kan een kruispunt gelijkwaardig worden gemaakt en de aanwezige voorrangsbordering worden verwijderd.

Uitgangspunten:

- Voorrangsborden worden niet toegepast bij kruisingen tussen verharde en onverharde wegen. Daar waar verwarring ontstaat over de voorrangssituatie worden voorrangsborden wel toegepast.
- Voorrangsborden worden niet toegepast bij een zijweg/aansluiting met een uitritconstructie.
- Geen voorrangsregeling binnen 30- en 60 km-zones.
- In een 30 km-zone wordt de B6 alleen toegepast bij een vrijliggende busbaan of bij een hoofdfietsroute die als zodanig herkenbaar is en waarop beperkt gemotoriseerd verkeer aanwezig is.
- Bord B1 wordt niet toegepast binnen erven (zie uitvoeringsvoorschriften BABW).
- Bord B1 en B6 worden niet dubbel toegepast, bijvoorbeeld zowel langs de rijbaan als langs het vrijliggende fietspad. Een B6 bord langs het fietspad voldoet, indien dit vrijliggende fietspad duidelijk onderdeel uitmaakt van de hoofdrijbaan.
- Bord B6 wordt niet geplaatst op een fietspad waar een oversteek met VRI wordt geregeld.
- Voorrangsborden worden niet toegepast bij kruispunten van fietspaden onderling.
- Daar waar mogelijk kunnen haaiantanden op het wegdek volstaan. Denk hierbij bijvoorbeeld aan kruisingen tussen wegen en fietspaden.
- Bord B7 wordt alleen geplaatst als er slecht zicht is op de kruising.
- B3, B4 en B5 worden zo dicht mogelijk bij het actiepunt geplaatst, waardoor de relatie met de zijweg of het kruispunt behouden blijft. De borden mogen nooit als voorwaarschuwingsbord worden gebruikt.






**Opmerking:**












Volgens de Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens moet de toepassing van haaiantanden met een zelfstandige betekenis, als bedoeld in artikel 80 van het RVV 1990 (dus zonder bord B6 en soms zonder bord B3, B4, B5 op een kruisende weg) beperkt blijven tot:










- Fietspaden en parallelle erftoegangswegen wanneer de aanwezigheid van een van deze borden verwarring zou kunnen geven voor andere bestuurders.
- De ten opzichte van de doorgaande weg ondergeschikte zijtak van een T-kruispunt, maar alleen wanneer het informele voorrangsgedrag overeenkomt met de voorrangsregeling.

**4.2.3 C-categorie**

De C-categorie betreft 'Geslotenverklaringen'.

RVV-nummer	Afbeelding	Omschrijving	Gebruik
C1		Gesloten in beide richtingen voor voertuigen, ruiters en geleiders van rij- of trekdieren of vee	
C2		Eenrichtingsweg, in deze richting gesloten voor voertuigen, ruiters en geleiders van rij- of trekdieren of vee	
C3		Eenrichtingsweg	
C4		Eenrichtingsweg	
C5		Inrijden toegestaan	

C6		Gesloten voor motorvoertuigen op meer dan twee wielen	
C7		Gesloten voor vrachtauto's	
C7a		Gesloten voor autobussen	
C7b		Gesloten voor autobussen en vrachtauto's	
C8		Gesloten voor motorvoertuigen die niet sneller kunnen of mogen rijden dan 25 km/u	
C9		Gesloten voor ruiters, vee, wagens, motorvoertuigen die niet sneller kunnen of mogen dan 25 km/u en brommobielen alsmede fietsen, bromfietsen en gehandicaptenvoertuigen	
C10		Gesloten voor motorvoertuigen met aanhangwagens	
C11		Gesloten voor motorfietsen	
C12		Gesloten voor alle motorvoertuigen	
C13		Gesloten voor bromfietsen en voor gehandicaptenvoertuigen met in werking zijnde motor	
C14		Gesloten voor fietsen en voor gehandicaptenvoertuigen zonder motor	wordt niet toegepast langs rijbanen met een vrijliggend fietspad waarbij G11 geplaatst is

C15		Gesloten voor fietsen, bromfietsen en gehandicaptenvoertuigen	wordt niet toegepast langs rijbanen met een vrijliggend (brom)-fietspad waarbij G12a geplaatst is
C16		Gesloten voor voetgangers	
C17		Gesloten voor voertuigen en samenstellingen van voertuigen die, met inbegrip van de lading, langer zijn dan op het bord is aangegeven	
C18		Gesloten voor voertuigen die, met inbegrip van de lading, breder zijn dan op het bord is aangegeven	
C19		Gesloten voor voertuigen die, met inbegrip van de lading, hoger zijn dan op het bord is aangegeven	
C20		Gesloten voor voertuigen waarvan de aslast hoger is dan op het bord is aangegeven	
C21		Gesloten voor voertuigen en samenstellen van voertuigen, waarvan de totaal massa hoger is dan op het bord is aangegeven	
C22		Gesloten voor voertuigen met bepaalde gevaarlijke stoffen	
C22a		Gesloten verklaring voor vrachtauto's die niet voldoen aan de eisen, genoemd in artikel 86d	

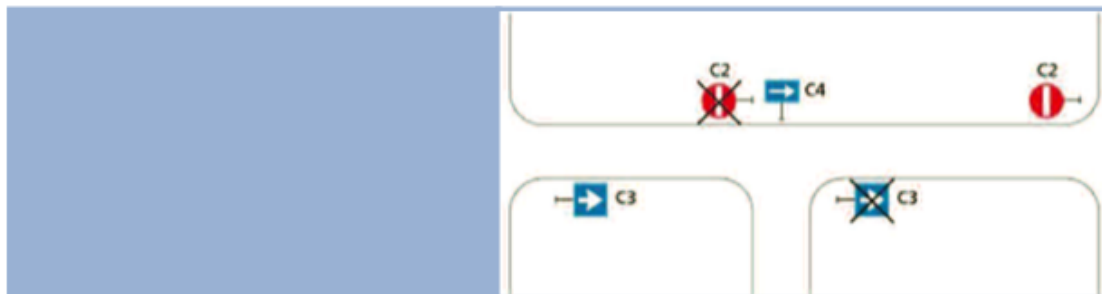
Een geslotenverklaring met een van bovenstaande verkeersborden geeft aan voor welke categorie voertuigen een bepaalde weg is afgesloten. In het algemeen kan ervan worden uitgegaan dat deze borden goed staan en weloverwogen zijn geplaatst. Al kan het voorkomen dat bepaalde verkeerssituaties dusdanig zijn gewijzigd dat een dergelijk bord niet (meer) nodig is.

Wat echter wel veel voorkomt is de toepassing van bord C13, C14 of C15 op de hoofdrijbaan in combinatie met bord G11 of G12a op het fietspad. Beide borden hebben echter dezelfde strekking: het C-bord kan in zulke gevallen worden gesaneerd. Een ander veelvoorkomende combinatie is bord

C1 op een T-kruispunt met bord C4 of D4 of D5 op de andere richting. Ook dit is overbodig, en ook hier gaat bord C4, D4 of D5 boven het 'C'-bord.

Uitgangspunten:

- Bord C2,C3 wordt niet toegepast bij T-kruisingen waar de toepassing van bord C4 mogelijk is.



- Bord C13, C14 of C15 wordt niet toegepast langs rijbanen met een vrijliggend fietspad waar bord G11 (verplicht fietspad) of G12a (verplicht fiets/bromfietspad) geplaatst is.
- Fysiek inrijden onmogelijk maken voor bepaalde categorieën verkeer.
- Bord C22a, aanpassing BABW wordt uitgewerkt door het ministerie. Officiële tekst is nog niet bekend. Bord combineren met oOB09 of OB11.

#### 4.2.4 D-categorie

De D-categorie betreft 'Rijrichting'.

RVV-nummer	Afbeelding	Omschrijving	Gebruik
D1		Rotonde, verplichte rijrichting	Niet gebruiken als waarschuwing voor een rotonde
D2		Gebod voor alle bestuurders het bord voorbij te gaan aan de zijde die de pijl aangeeft	
D3		Bord mag aan beide zijden worden voorbijgegaan	
D4		Gebod tot het volgen van de rijrichting die op het bord is aangegeven	

D5		Gebod tot volgen van de rijrichting die op het bord is aangegeven	
D6		Gebod tot het volgen van een van de rijrichtingen die op het bord zijn aangegeven	
D7		Gebod tot het volgen van een van de rijrichtingen die op het bord zijn aangegeven	

Wanneer D-borden juist zijn geplaatst, valt er weinig te saneren. Bord D1 moet altijd op het middengedeelte van een rotonde worden geplaatst en borden D2 en D3 uitsluitend op middengeleiders.

Borden van de D-categorie zijn, indien juist geplaatst, vrijwel altijd noodzakelijk. In deze categorie kan daarom geen onderscheid gemaakt worden tussen Algemene en Specifieke saneringsregels. Het bord D4 heeft altijd de voorkeur boven het bord C1 of C2 (respectievelijk geslotenverklaring en geslotenverklaring in één richting).

Uitgangspunten:









- Bord D1 wordt niet gebruikt als waarschuwingsbord voor rotondes.
- De borden D2 en D3 worden niet toegepast op andere plaatsen dan aan het begin van een middengeleider. In de uitvoeringsvoorschriften BABW is bepaald dat binnen de bebouwde kom de borden D2 en D3 voorzien worden van een reflecterende gele koker, verticaal onder het bord geplaatst.








- D02ro\_BB22 en D03\_BB22 worden niet toegepast op plaatsen in combinatie met doorgetrokken markering
- De overige D-categorie borden worden altijd voor het actiepunt geplaatst.





#### 4.2.5 E-categorie

De E-categorie betreft 'Parkeren en stilstaan'.



RVV-nummer	Afbeelding	Omschrijving	Gebruik
E1		Parkeerverbod	
E2		Verbod stil te staan	
E3		Verbod fietsen en bromfietsen te plaatsen	
E4		Parkeergelegenheid	Toepassing op parkeerterrein met parkeervak indeling met ruimte om buiten de vakken te parkeren
E5		Taxistandplaats	
E6		Gehandicaptenparkeerplaats	
E7		Gelegenheid voor het onmiddellijk laden en lossen van goederen	
E8		Parkeergelegenheid alleen bestemd voor de voertuigcategorie die op het bord is aangegeven	

E9		Parkeergelegenheid alleen bestemd voor vergunninghouders	
E10		Parkeerschijfzone	
E11		Einde parkeerschijfzone	
E12		Parkeergelegenheid voor openbaar-vervoer-reizigers bij een Parkeer- en Reishalte	
E13		Parkeergelegenheid ten behoeve van carpoolers	

Borden op basis van gemeentelijke verordeningen

RVV-nummer	Afbeelding	Omschrijving	Gebruik
E9(zone)		Zone parkeergelegenheid alleen bestemd voor vergunninghouders	
E9(zone)		Einde zone parkeergelegenheid alleen bestemd voor vergunninghouders	
(BW111zb)		Zone betaald parkeren	
(BW111ze)		Einde zone betaald parkeren	



(BW111)		Betaald parkeren	
(E201)		Parkeerevces	

Conform de basiskennmerken van het wegontwerp geschiedt parkeren op een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom op de rijbaan. Daardoor gelden er in principe geen parkeerverboden tenzij er een in de wet opgenomen grond aanwezig is. Daarbij kan gedacht worden aan doorstroming.

Een parkeerverbod of verbod tot stilstaan kan op een andere manier worden opgelost, bijvoorbeeld door het parkeren fysiek onmogelijk te maken. Voor een parkeerverbod of verbod tot stilstaan geldt, net als bij de A-categorie, dat gekeken moet worden naar zoveel mogelijk zonale toepassing van de borden. Als kanttekening moet hierbij worden vermeld dat zonale toepassing geldt voor beide zijden van de weg.

Maatregelen die kunnen worden genomen om het aantal borden te verminderen, zijn onder andere het aanbrengen van een (onderbroken) gele kantopsluiting dat het parkeer- of stopverbod aangeeft.





Uitgangspunten:

- Waar mogelijk parkeerverboden zonaal toepassen.
- Parkeer- en stopverboden niet toepassen op plaatsen waar het verbod om te parkeren of stil te staan (buiten de parkeervakken) al uit een andere regel volgt, bijvoorbeeld door aanwezigheid van bord E4.
- Parkeerverbodzone, zone niet te groot maken of in ieder geval duidelijk aangeven.

#### 4.2.6 F-categorie

De F-categorie betreft 'Overige geboden'.

RVV-nummer	Afbeelding	Omschrijving	Gebruik
F1		Verbod voor motorvoertuigen om elkaar onderling in te halen	Niet toepassen indien de infrastructuur en/of markeringen al afdwingen dat niet ingehaald mag worden
F2		Einde verbod voor motorvoertuigen om elkaar onderling in te halen	
F3		Verbod voor vrachtauto's om motorvoertuigen in te halen	




F4		Einde verbod voor vrachtauto's om motorvoertuigen in te halen	
F5		Verbod voor bestuurders door te gaan bij nadering van verkeer uit tegengestelde richting	Niet toepassen binnen een 30- of 60 km-zone
F6		Bestuurders uit tegengestelde richting moeten verkeer dat van deze richting nadert voor laten gaan	Niet toepassen binnen een 30- of 60 km-zone
F7		Keerverbod	
F8		Einde van alle door verkeersborden aangegeven verboden	

Uitgangspunten:

- Het bord F01 niet toepassen indien de infrastructuur en/of markeringen al afdwingen dat niet ingehaald mag worden.
- Borden F5 en F6 bij wegversmallingen niet toepassen binnen een 30- of 60 km-zone.

#### 4.2.7 G-categorie

De G-categorie betreft 'Verkeersregels'.

RVV-nummer	Afbeelding	Omschrijving	Gebruik
G5		Erf	
G6		Einde erf	
G7		Voetpad	

G8		Einde voetpad	
G9		Ruiterpad	
G10		Einde ruiterpad	
G11		Verplicht fietspad	
G12		Einde verplicht fietspad	
G12a		Verplicht fiets/bromfietspad	
G12b		Einde verplicht fiets/bromfietspad	
G13		Onverplicht fietspad	
G14		Einde onverplicht fietspad	



Tot deze categorie behoren bordes die onder andere (verplichte) fietspaden, erven en auto(snel)wegen aanduiden.

#### Uitgangspunten:

- Bord G11 wordt niet toegepast op (rode) fietsstroken met fietssymbolen.
- Bord G7 wordt niet toegepast op voetpaden binnen een 30 km-zone waar het onwaarschijnlijk is dat er andere weggebruikers komen.
- Bord G7 wordt niet toegepast als er een trottoirband aanwezig is.
- Geen erven binnen een 30 km-zone.
- Indien een erf binnen een 30 km-zone ligt, dan geen G6 bij einde erf/begin 30-km zone.
- Geen einde fiets- en of bromfietspad indien dit duidelijk blijkt uit de inrichting.

#### 4.2.8 H-categorie

De H-categorie betreft 'Bebouwde kom'.

RVV-nummer	Afbeelding	Omschrijving	Gebruik
H1		Bebouwde kom	
H2		Einde bebouwde kom	






Omdat na het passeren van het bebouwde kom-bord in beginsel altijd een maximumsnelheid van 50 km/u geldt, zijn deze borden wettelijk verplicht. Als er een andere snelheid geldt, dan wordt dit onder het H-bord met een snelheidsbord aangegeven. Vaak is dat een zonebord 30 km/u voor ingaand verkeer en een zonebord 60 km/u voor uitgaand verkeer.











Uitgangspunten:

- Borden met maximumsnelheid van 50 km/u niet plaatsen onder een komportaal of bebouwde kom-bord (H1).

#### 4.2.9 J-categorie

De J-categorie betreft 'Waarschuwing'.

RVV-nummer	Afbeelding	Omschrijving	Gebruik
J1		Slecht wegdek	
J2		Bocht naar rechts	
J3		Bocht naar links	
J4		S-Bocht(en) eerst naar rechts	
J5		S-Bocht(en) eerst naar links	

J8		Gevaarlijk kruispunt	
J9		Rotonde	
J10		Overweg met slagbomen	
J11		Overweg zonder slagbomen	
J20		Slipgevaar	
J21		Kinderen	
J22		Voetgangersoversteekplaats	
J23		Voetgangers	
J24		Fietsers en bromfietsers	
J25		Losliggende stenen	

J37		Gevaar	
J38		Verkeersdrempel	
J39		Beweegbaar obstakel	

Terughoudendheid is geboden bij het toepassen van waarschuwingsborden. De reden hiervoor is dat deze borden hun effect moeten behouden. Bij te veel waarschuwingsborden op een korte afstand is het voor de verkeersdeelnemer moeilijker te anticiperen op de eventuele gevaren.

Veel waarschuwingsborden zijn geplaatst in situaties waar een aanpassing van de weginrichting beter was geweest. Vaak uit kostenoverweging.

Uitgangspunten:


- Geen waarschuwing voor een uitrit die volgens de CROW-richtlijnen is geconstrueerd.
- Geen waarschuwingen binnen een 30 km-zone.
- Borden J1, J20 en J25 alleen toepassen gedurende de periode dat het gevaar zich voordoet.
- Bord J21, J23 en J24 niet toepassen indien de plaats waar wordt overgestoken bij een kruising of splitsing van wegen ligt.
- Bord J22 niet toepassen bij voetgangersoversteekplaatsen. Hier hoort bord L2.
- Bord J37 alleen toepassen in combinatie met een onderbord waarop de aard van het gevaar wordt aangegeven.
- Bord J38 niet toepassen als de markering van de drempel voldoende is en de drempel normaal te nemen is bij de maximaal toegestane snelheid.






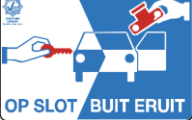
#### 4.2.10 K-categorie

De K-Categorie betreft 'Bewegwijzering'.

#### 4.2.11 L-categorie

De L-categorie betreft 'Informatie'.

RVV-nummer	Afbeelding	Omschrijving	Gebruik
L1		Hoogte onderdoorgang	

L2		Voetgangersoversteekplaats	
L3		Bushalte	
L8		Doodlopende weg	Niet toepassen indien het zicht zodanig goed is dat men kan zien dat de weg doodloopt en er genoeg ruimte is om te keren
L9		Vooraanduiding doodlopende weg	
L10		Vooraanduiding verkeersmaatregel voor de aangegeven richting	
L207		Waarschuwing geen waardevolle spullen achterlaten	

De 'L'-borden geven informatie over de wegsituatie, bijvoorbeeld doodlopende wegen. Niet alle borden zijn verplicht, met uitzondering van de aankondiging van een zebrapad of een bushalte (L2 en L3). Enkele borden L8 kunnen gesaneerd worden in het kader van bewuste deregulering, bijvoorbeeld wanneer het zicht zodanig goed is dat men kan zien dat de weg doodloopt.

Uitgangspunten:

- Bord L8 niet toepassen indien het zicht zodanig goed is dat men kan zien dat de weg doodloopt.
- Bord L207 niet noodzakelijk. Indien het bord beschadigd is of de einde levensduur is bereikt wordt het bord niet vervangen. Het zogenaamde uitstervingsbeleid is hier van toepassing.

#### 4.2.12 Onderborden

Daar waar het RVV-bord verduidelijkt wordt met een onderbord, mag dit uitsluitend een uitzondering of een nadere uitleg van het betreffende bord aanduiden. Alle andere toevoegingen in de vorm van een onderbord worden niet toegepast. Ook dubbelzinnige teksten ten opzichte van het RVV-bord hebben geen enkele toevoeging (bijvoorbeeld het onderbord met de tekst "alleen in de vakken" bij een E4).

Uitgangspunten:

- Geen onderborden OB505 plaatsen bij G11 of G12a als (brom-)fietspaden asmarkering hebben.



- C-categorie borden mogen in hun werking alleen worden ingeperkt, d.m.v. het woord 'uitgezonderd'.
- G-categorie borden, ofwel regimeborden, mogen in hun werking wel worden uitgebreid. Bijvoorbeeld G07-zone met het onderbord: fietsen toegestaan.

#### 4.2.13 Overige borden

Bebording die niet in de RVV 1990 en de Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens genoemd zijn, vallen onder de Overige bebording. Dit zijn bijvoorbeeld borden die vragen om extra attentie bij een school, of de aanduiding van recreatieve routes. Deze borden kunnen zonder juridische consequenties worden verwijderd. De vraag is of dat gezien de functionaliteit overal wenselijk is.

Informatieborden kunnen soms vervangen worden door een RVV-bord. Dit is voor de weggebruiker duidelijker en eenduidiger.

In de gemeente Montferland worden de volgende informatieborden gebruikt:

- Gemeente Montferland (bij de grens van de gemeente)





#### 4.2.15 Bebakening

RVV-nummer	Afbeelding	Omschrijving	Gebruik
BB11		Bochtschilden	
BB12		Bochtschild	
BB15		Rood-wit geblokt hek (schrikhek)	Terughouden beleid in de toepassing hiervan
BB21		Zwart-witte verkeerszuil	Worden alleen gebruikt voor bebakening van obstakels
BB22		Gele verkeerszuil	Worden alleen gebruikt in combinatie met bord D2 of D3

#### Uitgangspunten:

- Schrikhekken worden toegepast op locaties waar het verkeer extra geattendeerd moet worden op een wijziging in de straatinrichting. Het wordt toegepast bij T-splittingsen, scherpe bochten en wegversmallingen, en ook daar waar direct naast de weg een diepe greppel of water is.
- Zwart-witte verkeerszuilen worden alleen gebruikt voor bebakening voor obstakels.
- In de uitvoeringsvoorschriften BABW is bepaald dat binnen de bebouwde kom de borden D2 en D3 voorzien worden van een reflecterende gele koker, verticaal onder het bord geplaatst.
- Indien het bord D2 of D3 is bevestigd aan een mast kan de gele koker achterwege blijven.
- De gele verkeerszuil (BB22) mag niet gebruikt worden voor bebakening van obstakels.

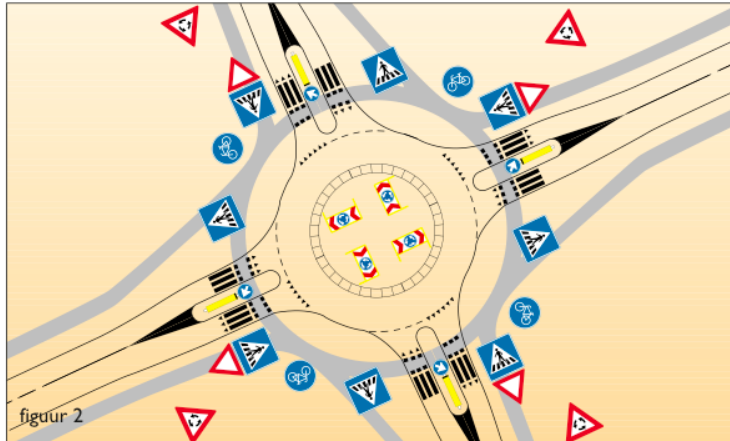
#### 4.2.16 Voorlichtingsborden VVN

Slechts campagnegewijs toestaan.

## 5. Richtlijnen plaatsing verkeersborden

### 5.1 Inrichting rotonde

De rotondes in de gemeente Montferland zijn niet eenduidig ingericht. In afbeelding 5.1 wordt een standaard inrichting van de rotonde binnen de bebouwde kom weergegeven. De J09 wordt alleen geplaatst in situaties waarbij het verkeersplein moeilijk herkenbaar is.



Afbeelding 5.1 Inrichting Rotonde Bibeko

### 5.2 Inrichting zone poort

#### Toepassing Zone poort

- Bij een wegvak breedte kleiner dan 7 meter wordt de bebording aan één zijde van de weg geplaatst.
- Bij een wegvak breedte van 7 meter en meer wordt de bebording aan beide zijde van de weg geplaatst.
- Bij het begin van de zone worden de borden altijd rechts van de weg geplaatst.
- De borden begin van de zone en het einde zone worden altijd ruggelings geplaatst.
- Bord afmeting 53x67cm wordt binnen de bebouwde kom toegepast.
- Zoneborden geplaatst bij voorkeur aan een lichtmast dan wel flespaal.
- Zoneborden geplaatst in portaal alleen in overleg met wegbeheerder.
- De zonepoort is een rechte lijn waarop de zone borden staan uitgelijnd.
- Begin van de zonepoort wordt extra aangegeven met markering. Voor zonering in de A-categorie wordt witte markering gebruikt, voor parkeerverbodzone een gele markering en voor een parkeerschijfzone een blauwe markering
- Scheve zonepoorten zijn niet gewenst.



(voorbeeld zonepoort aan twee zijden van de weg geplaatst)



(voorbeeld zoneportaal aan één zijde van de weg geplaatst)

### 5.3 Inrichting komgrens

#### Toepassing komborden

- Bij een wegvak breedte kleiner dan 7 meter wordt de bebording aan één zijde van de weg geplaatst.
- Bij een wegvak breedte van 7 meter en meer wordt de bebording aan beide zijde van de weg geplaatst.
- Bij het ingaan van de kom worden de borden altijd rechts van de weg geplaatst.
- De borden ingang kom en uitgang kom worden altijd ruggelings geplaatst.
- Bij de grenzen van de gemeente wordt op het kombord ook de gemeentenaam opgenomen.

### 5.3 Inrichting bij scholen

De inrichting van schoolomgevingen blijft maatwerk. In het kader van verkeersveiligheid is de herkenbaarheid van belang en kan bijvoorbeeld gedacht worden aan het bord op onderstaande foto.wha



## 6. Acties en ambities.

Om inzicht te krijgen in de resultaten van een saneringsronde op het gebied van verkeersborden wordt eerst een pilot met een eerste deelgebied uitgevoerd. Hierdoor kunnen ervaringen opgedaan worden en vervolgens kunnen de resultaten tegen de richtlijnen aangehouden worden. Deze worden dan daar waar nodig bijgesteld en kunnen vastgesteld worden. Deze richtlijnen zijn dan uitgangspunt voor de andere deelgebieden.

Ook kan dan inzicht worden verkregen in het “overblijvende” bordenareaal. Wat is de veroudering en wat is wanneer aan vervanging toe. Hieruit kan een kostenraming gemaakt worden wat ook weer input is voor de overige deelgebieden.

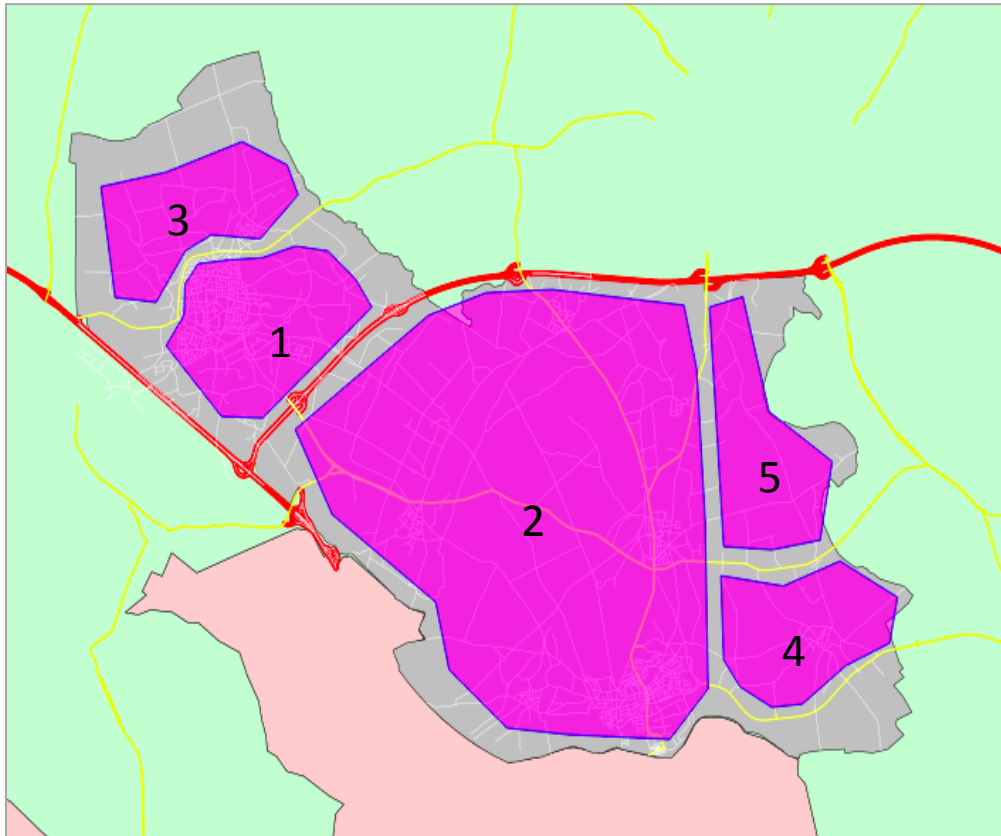
Bij het opstellen van het saneringsvoorstel zal ook getracht worden de verkeersbesluiten boven tafel te krijgen.

### 7.1 Analyse inventarisatie en sanering per deelgebied

De verkeersborden en straatnaamborden in de gemeente Montferland zijn geïnventariseerd en geïmporteerd in de dataset SignCloud voor verdere analyse en bewerking.

De gemeente Montferland is te verdelen in 5 deelgebieden (sponzen):

1. De spons van Didam, Oud Dijk en Nieuw Dijk
2. De spons van de kernen om de Montferlandse berg
3. De spons van Greffelkamp en Loil
4. De spons van Azewijn
5. De spons van Vethuizen en Wijnbergen-Zuid



Per deelgebied wordt een saneringsvoorstel gedaan zodat dit projectgewijs uitgevoerd kan worden.