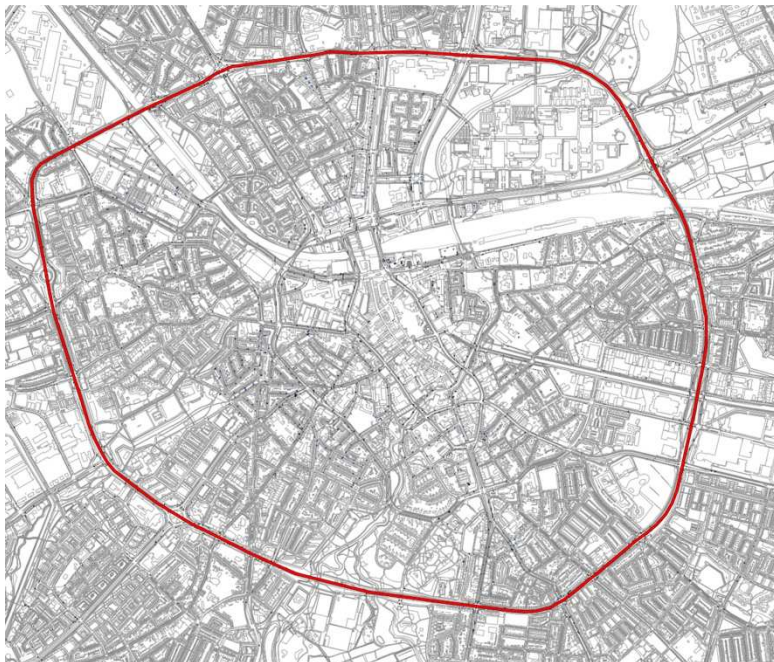


Rapport bebording Ring Eindhoven

Beleid voor plaatsing



25 januari 2017

Inhoudsopgave

1 Inleiding	3
2. Advies snelheidsregime Ring Eindhoven	4
3. Richtlijnen plaatsen verkeersborden Ring Eindhoven.....	6
Bijlage I – Kruising overzicht.....	12
Bijlage II – Snelheidsaanduiding op de Parallelwegen van de Ring	44
Bijlage III - Wet- en regelgeving	57
Bijlage IV - Voorschriften voor de afzonderlijke borden	59
Bijlage V - Begrippen.....	70

1 Inleiding

De gemeente Eindhoven streeft naar een integraal bordenbeleid op de Ring met uniforme normen voor plaatsing en beheer. In dit rapport vindt u de richtlijn voor bebording op de Ring.

In het visiedocument “Eindhoven op weg” wordt de Ring als allerbelangrijkste weg in de stad gezien. “De Ring als herkenbare en centrale verdeelroute”. De Ring als belangrijkste verdeler van het autoverkeer van en naar het centrum en waar de doorstroming van het autoverkeer gegarandeerd moet zijn. Een uniforme en eenduidige bebording op de Ring hoort hierbij.

De bebording op de Ring is verouderd en aan vervanging toe. Daarnaast blijkt er verwarring te zijn bij weggebruikers ten aanzien van het snelheidsregime op de Ring, wat frustratie oproept. Dit rapport geldt als input voor het op orde brengen van de bebording en bevat de richtlijn voor toepassing van bebording op de ring.

Bij de inventarisatie van de bebording is geconstateerd dat de toepassing van bebording voor bromfietsen op kruisingen van de Ring niet consequent is. Aanbevelingen voor deze situaties zijn ook in dit rapport opgenomen.

Dit rapport heeft betrekking op de volgende wegen van de Ring Eindhoven, inclusief de parallelwegen:

- Onze Lieve Vrouwestraat;
- Insulindelaan;
- Jeroen Boschlaan;
- Hugo van der Goeslaan;
- Piuslaan;
- Leostraat;
- Boutenslaan;
- Keizer Karel V Singel;
- Limburglaan;
- Botenlaan;
- Beukenlaan;
- Marconilaan;
- Kronehoefstraat;
- Pastoriestraat.

In dit rapport staat:

- Een advies voor het te hanteren snelheidsregime op de Ring Eindhoven en de parallelwegen;
- De richtlijn voor de toepassing van bebording op de Ring in het algemeen.
Daarnaast wordt ingegaan op de toepassing van verkeersborden ten aanzien van bromfietsoversteken, rijrichtingen en voorrang op kruisingen en het snelheidsregime op de van Ring Eindhoven en parallelwegen;

2. Advies snelheidsregime Ring Eindhoven

Binnen de bebouwde kom geldt een maximumsnelheid van 50 km/uur, deze snelheid vloeit voort uit de bebouwde komborden (H1). In de wetgeving is opgenomen dat op kruisingen, na een wegvak met een afwijkende snelheid, de snelheid terug gaat naar 50 km/uur. Voor de meeste weggebruikers is dit niet bekend en onduidelijk. Aanvullend op de wetgeving is de subregelgeving - Instructie "Snelheidsoverschrijdingen en snelheidsbegrenzers" waarin staat dat op kruisingsvlakken tussen twee wegvakken, waar 70 km/uur de maximumsnelheid is, niet gecontroleerd wordt op de maximumsnelheid van 50 km/uur. Hier wordt dan gehandhaafd op 70 km/uur.

De Ring Eindhoven is ontworpen als 70km/uur weg en voldoet aan alle infrastructurele kenmerken voor een 70km/uur weg. Op vrijwel de gehele Ring geldt dan ook een snelheid van 70 km/uur. Een aantal wegvakken vormt hierop een uitzondering.:

- de wegvakken voor en na verkeersplein Marconiplein;
- de wegvakken voor en na rotonde Tilburgseweg;
- de wegvak gelegen tussen verkeersplein Keizer Karel V plein en Hoogstraat;
- de wegvakken voor en na verkeersplein Insulindeplein.

Bij bovenstaande wegvakken is in het verleden een snelheidsregime van 50 km/uur ingesteld.

De twee verschillende snelheidsregimes op de Ring leiden tot onduidelijkheid naar de weggebruiker. Het advies is daarom om voor de gehele Ring Eindhoven één maximumsnelheid in te stellen van 70 km/uur. Voor de locaties waar nu 50 km/uur is ingesteld, is onderzocht of deze naar 70 km/uur gebracht kunnen worden in verband met de mogelijke gevolgen die deze verhoging in het kader van de Wet geluidhinder met zich meebrengt. Inmiddels is gebleken dat het in verband met de (theoretische) verhoging van de geluidsbelasting niet mogelijk is om op korte termijn de maximumsnelheid op de bedoelde wegvakken te verhogen. In het verdere rapport wordt er dan ook vanuit gegaan dat de maximumsnelheid hier 50 km/uur blijft.

Omdat op kruisende wegen het 50km/uur-regime van binnen de bebouwde kom geldt, wordt door aanwezigheid van rotondes en kruisingen met verkeerslichten het verkeer op de Ring gereguleerd, waardoor veilige aansluiting van 50km/uur wegen geborgd is.

De belangrijkste argumenten om voor de gehele Ring een maximumsnelheid van 70 km/uur in te stellen zijn:

Argumenten voor het instellen van 70 km/uur	
1.	De weg voldoet aan de inrichtingseisen van een 70 km/uur regime, de beoogde snelheid vloeit redelijkerwijs voort uit de aard en de inrichting van de weg en zijn omgeving.
2.	Een eenduidige inrichting en een consequente aanduiding van de maximumsnelheid is voor de weggebruiker duidelijker dan een steeds wisselende aanduiding van snelheden.
3.	Een eenduidige inrichting en een consequente aanduiding van de maximumsnelheid zorgt voor een vlotte doorstroming.
4.	Het 70 km/uur-regime past bij de instelling van de groene golf op (delen van) de Ring.
5.	Door gebruik van rotondes en kruisingen met verkeerslichten moet het verkeer snelheid terugnemen resp. wordt het verkeer gereguleerd, waardoor veilige aansluiting van 50km/uur-wegen geborgd is
6.	Volgens de instructie “Snelheidsovertredingen en snelheidsbegrenzers” mag op de kruisingsvlakken tussen twee wegvakken, waar 70 km/uur de maximumsnelheid is, 70 km/uur worden gereden.

3. Richtlijnen plaatsen verkeersborden Ring Eindhoven

3.1 Algemene richtlijnen

Verkeersborden

Voor de inrichting van de Ring wordt de algemeen geldende wet- en regelgeving gebruikt. Alleen voor het inrichten van het snelheidsregime geldt een afwijking op de te gebruiken bordafmeting.

Gebruik kleinere afmeting A1-bord (type I)

Binnen de wegcategorysering is de Ring in Eindhoven gecategoriseerd als een type II-weg met een maximumsnelheid van 70km/uur. In afwijking op de norm NEN3381 worden de verkeersborden op de Ring echter in de kleinere type I-afmeting geplaatst. De redenen hiervoor zijn dat type I:

- qua formaat beter past in de stedelijke omgeving;
- minder gevoelig is voor aanrijden;
- op een hoogte van 2,20m (gemeten vanaf de onderkant) geplaatst kan worden (BABW). In een stedelijke omgeving heb je te maken met fietsers en voetgangers waardoor verkeersborden hoger geplaatst moeten worden dan buiten de bebouwde kom in verband met de vrije hoogte. Het verkeersbord valt, hoger geplaatst, beter op binnen de stedelijke omgeving waar het verkeersbord moet concurreren in zijn omgeving (reclame-uitingen op lichtmasten, gevels e.d.). Het verkeersbord moet beter opvallen omdat er veel verkeer is en er meerdere rijstroken zijn. Staat het verkeersbord lager dan is deze door andere voertuigen (vrachtwagens) niet goed zichtbaar.

De wegen waarop type I wordt toegepast ondanks dat conform het snelheidsregime eigenlijk een type II vereist is, zijn:

Onze Lieve Vrouwestraat, Insulindelaan, Jeroen Boschlaan, Hugo van der Goeslaan, Piuslaan, Leostraat, Boutenslaan, Keizer Karel V Singel, Limburglaan, Botenlaan, Beukenlaan, Marconilaan, Kronehoefstraat en Pastoriestraat.

Bij toepassing van kleinere afmetingen van de verkeersborden ontstaat het volgende risico: Indien de weggebruiker een bekeuring krijgt voor bijvoorbeeld een snelheidsovertreding en hiertegen in beroep gaat omdat hij het snelheidsbord niet gezien heeft, dient de rechter dit te toetsen aan de wettelijke voorschriften¹. De rechter zou in dat geval het beroep deels

¹ Borden moeten voldoen aan de Wegenverkeerswet 1994. Het BABW en de Uitvoeringsvoorschriften BABW maken deel uit van de WVV94 De Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft overwogen (onder meer in de uitspraak van 12 augustus 2009 in zaak nr. 200809377/1/uur3) dat het College van Burgemeester en Wethouders bij het nemen van een verkeersbesluit een ruime beoordelingsmarge toekomt. Het is aan het college om alle verschillende bij het nemen van een dergelijk besluit betrokken belangen tegen elkaar af te wegen.

De rechter dient zich bij de beoordeling van een dergelijk besluit dan ook terughoudend op te stellen en te toetsen of het besluit niet strijdig is met wettelijke voorschriften, dan wel of de afweging van de betrokken belangen niet zodanig onevenwichtig is, dat het bestuursorgaan niet in redelijkheid tot dat besluit heeft kunnen komen.

gegrond kunnen verklaren. De snelheidsoverschrijding blijft hierbij in stand omdat binnen de bebouwde kom immers een maximumsnelheid geldt van 50 km/uur, tenzij anders is aangegeven. Indien geen andere snelheidsaanduiding gezien is, is dat dus het regime waaraan men zich moet houden. De rechter kan echter wel bepalen dat de bebording in de juiste afmetingen geplaatst moeten worden. Dit risico geldt voor alle bebording met afwijkende kleinere afmetingen op een 70 km/u weg.

Gebruik retroreflectieklasse III

Voorwaarde voor het gebruik van verkeersborden van kleinere afmeting is dat de verkeersborden wel in retroreflectieklasse III worden uitgevoerd voor extra goede opvallendheid en zichtbaarheid (advies NEN3381).

Algemene toepassingsvoorschriften

De algemene toepassingsvoorschriften zijn weergegeven in bijlage IV.

Markering

Geconstateerd is dat de markering verouderd is en/of op punten niet voldoet. De markering moet conform de algemene wet- en regelgeving op orde worden gebracht.

Zie ook de bijlages voor kaders wet- en regelgeving en specifieke toepassing verkeerstekens op het wegdek op de Ring.

3.2 Bebording ter aanduiding van de snelheid op de Ring Eindhoven

Zoals in het vorige hoofdstuk staat beschreven is het advies om op de hele Ring een maximumsnelheid van 70km/uur te hanteren. Zonder uitzonderingen om onduidelijkheid te voorkomen.

Aanduiding snelheid op wegvakken van de Ring

Het snelheidsregime op de Ring wordt aangegeven met verkeersbord A1 70km/uur. Na elke kruising van wegen moet het verkeersbord A1 70km/uur aan het begin van het nieuwe wegvak opnieuw geplaatst worden. Het is geen herhaling, het snelheidsregime begint telkenmale opnieuw, omdat een maximumsnelheid wordt ingesteld per wegvak. Men vervalt terug in het 50km/uur-regime indien het bord A1 70km/uur niet wordt geplaatst omdat de Ring binnen de bebouwde kom ligt van Eindhoven.

Aanduiding snelheid op kruisingen van de Ring

Bewust is het advies om **geen** verkeersborden A1 50 km/uur te plaatsen bij het oprijden van een kruising of rotonde. Dit om verwarring te voorkomen omdat dit ertoe kan leiden dat bij de weggebruiker de indruk wordt gewekt dat bij afwezigheid van de borden een maximumsnelheid van 70m/uur geldt. Volgens het begrip “wegvak”, en het BABW is binnen de bebouwde kom de terugval in snelheid van 50km/uur geregeld. Bij kruisingen met verkeerslichten kunnen/mogen weggebruikers met groen licht 70 km/uur rijden.²

² Gelet op de Instructie snelheidsoverschrijdingen en snelheidsbegrenzers wordt op kruisingsvlakken tussen twee wegvakken, waar 70 km/uur de maximumsnelheid is, niet gecontroleerd op de maximumsnelheid van 50 km/uur. Die snelheid wordt wel gehandhaafd indien op de naar de kruising leidende weg maar 50 km/uur mag worden gereden.

Aanduiding snelheid op kruisende wegen van de Ring

De meeste wegen richting het centrum zijn ingericht als 30 km-zone. De meeste wegen het centrum uitgaand zijn 50 km/uur wegen. Dit is niet overal consequent aangegeven met verkeersborden. In het kader van bordensanering worden zoveel mogelijk verkeersborden A1 50 km/uur binnen de bebouwde verwijderd.

Daar waar de wegen richting het centrum of het centrum uitgaand echter gescheiden rijbanen hebben, en dus eenzelfde wegbeeld als de Ring hebben, worden op deze wegen ondersteunend verkeersborden A1 50 km/uur geplaatst. Dit om verwarring bij de weggebruiker te voorkomen ten aanzien van de geldende maximum snelheid. De verkeersborden A1 50km/uur worden dan zowel links als rechts van de rijbaan geplaatst. Dit om te herinneren aan de algemene snelheidslimiet van 50 km/uur binnen de bebouwde kom.³

Conclusie:

- Het snelheidsregime op de Ring is 70km/uur
- Het snelheidsregime op aanpalende wegen aan de Ring is 50km/uur, m.u.v. de J.F. Kennedylaan en Eisenhowerlaan: hier geldt een maximumsnelheid van 70km/uur
- Op de Ring wordt het verkeersbord A1 70km/uur aan beide zijden van de rijbaan geplaatst. Direct na het verkeersbord D101 tot en met D105 in combinatie met verkeersbord C13
- Het verkeersbord A1 50km/uur wordt niet geplaatst nabij kruispunten en rotondes op de Ring;
- Verkeersborden A1 50km/uur worden alleen geplaatst op kruisende wegen die de Ring verlaten van of naar het centrum met gescheiden rijbanen.

3.3 Snelheidsaanduiding op de Parallelwegen van de Ring

In de huidige situatie geldt op de parallelwegen van de Ring overwegend een maximumsnelheid van 30km/uur. Direct aan deze parallelwegen staan woningen en vindt aansluiting van de achterliggende woongebieden plaats. De parallelweg valt daarmee in een verblijfsgebied en in het kader van Duurzaam Veilig wordt een verblijfsgebied binnen de bebouwde kom aangewezen als een 30 km/uur-zone. De maximumsnelheid is zonaal uitgevoerd. Aangegeven met het verkeersbord A0130zb en A0230ze.

Uitzondering hierop is de westelijke parallelweg van de Insulindelaan, tussen de Borneolaan en de Rietvinkstraat. Hier geldt een maximumsnelheid van 50 km/uur. Aan deze parallelweg staan geen woningen en is sprake van gescheiden rijbanen voor de verschillende verkeersdeelnemers. Het betreft een rechte weg die voldoet aan de inrichtingseisen van een 50 km/uur-regime.

³ BABW: “Binnen de bebouwde kom mag bord A1 worden geplaatst in afwijking van het bepaalde in Hoofdstuk II, Paragraaf 1 onder punt 2, om zonedig te herinneren aan de algemene snelheidslimiet van 50 km/uur.”

3.4 Voorrang ring Eindhoven

De Ring is aangeduid als voorrangsweg, wat wordt aangegeven met de verkeersborden B1 en B6 in combinatie met de verplichte markeringen. Dusdanig dat het verkeer op de Ring voorrang heeft op de kruisende wegen.

Uitzondering hierop is de rotonde Beukenlaan/Tilburgseweg. Het verkeer op de rotonde heeft voorrang. De voorrangsweg eindigt met verkeersbord B2.

Uitzondering hierop is het verkeersplein Limburglaan/Karel de Grotelaan en het verkeersplein Berenkuil. De voorrangsweg eindigt met verkeersbord B2.

3.5 Verplichte rijrichting Ring Eindhoven

Op een aantal locaties op de Ring Eindhoven wordt een verplichte rijrichting aangegeven. Dit zijn locaties waar vanaf de Ring een zijweg niet ingegaan mag worden (bijvoorbeeld het zuidelijke deel van de Gestelsestraat, vanaf de Boutenslaan) vanwege de doorstroming op de Ring en omdat dit gevaarlijke situaties kan opleveren. Ook betreft het in enkele gevallen een kruispunt met gescheiden rijbanen, waar extra nadruk gelegd wordt op de te volgen rijrichting om spookrijden te voorkomen (bijvoorbeeld de kruising O.L. Vrouwestraat/John F. Kennedylaan).

Op dit moment staan er op de kruising O.L. Vrouwestraat/John F. Kennedylaan ook verkeersborden C2 ter voorkoming van spookrijders. Het advies is om de verkeersborden D, die de verplichte rijrichting aangeven te handhaven, de verkeersborden C2 te verwijderen en de markering op te halen, deze is verouderd. Het is belangrijk dat de markering niet alleen opgehaald wordt maar ook beoordeeld wordt op de ondersteuning van de verkeersmaatregel. Zie bijlage II, locatie 18b.

De verkeersborden C2 worden gebruikt om een eenrichtingsweg aan te geven. Op genoemde locatie geldt geen eenrichtingsverkeer maar gaat het om een tweerichtingsweg met gescheiden dubbele rijbanen. De verkeersborden C2 zijn een oneigenlijke toepassing om te voorkomen dat weggebruikers de verkeerde rijbaan nemen bij het afslaan. Het is dus gebruikt als een waarschuwing en daar mag een gebodsbord niet voor gebruikt worden.

3.6 Inrichting bromfiets oversteek Ring Eindhoven

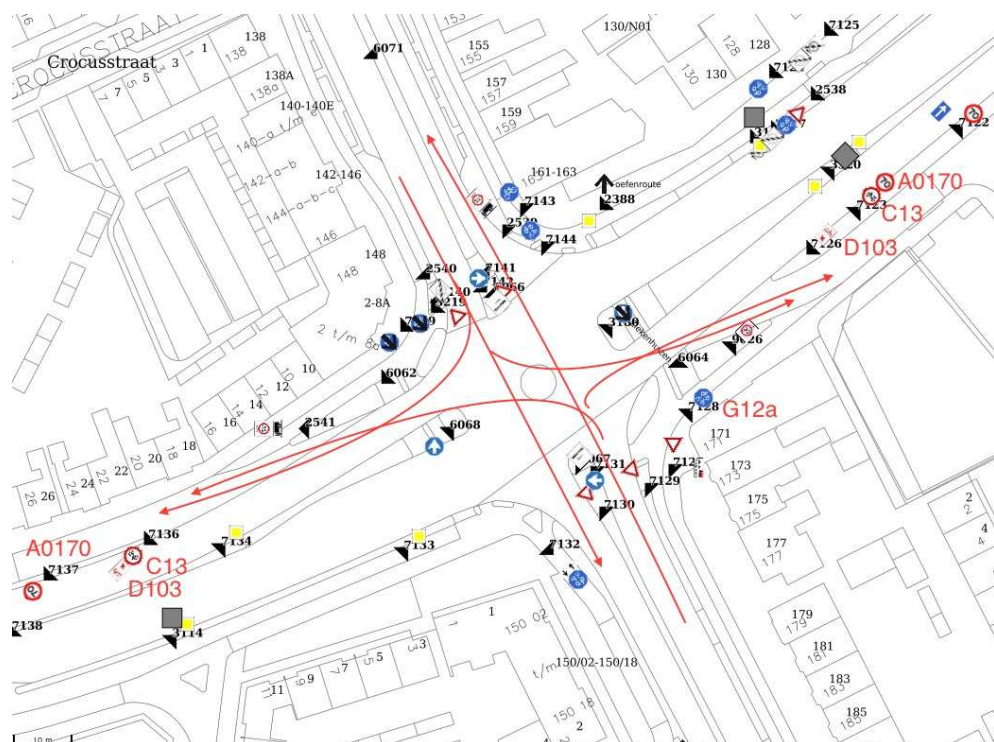
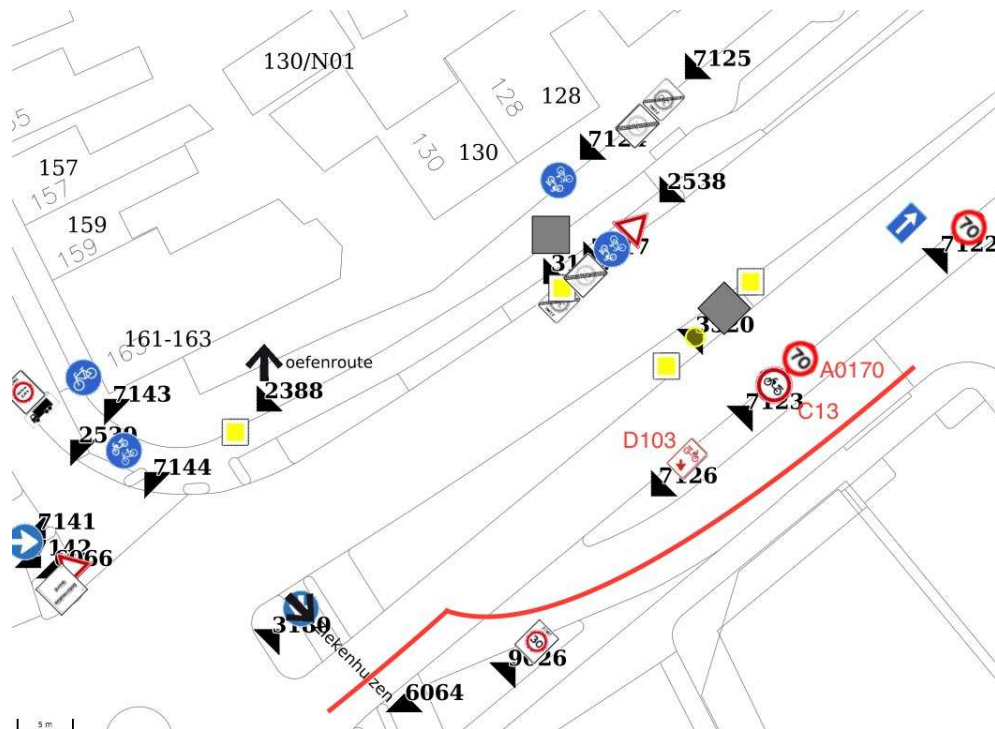
Het is niet toegestaan voor bromfietzers om op de Ring te rijden. Dit wordt aangegeven met verkeersbord C13. De bromfietzers zijn alleen toegestaan op de 30 km/uur en 50 km/uur wegen of op de verplichte brom/fietspaden (G12a).

Alleen ter hoogte van de kruisende wegen mag de bromfietser op de weg (de Ring) rijden. De bromfiets kruist het kruisend vlak met de Ring op de rijbaan. Op het kruisend vlak is de maximumsnelheid immers 50km/uur.

Voor de rechts- of links afslaande bromfiets worden de verkeersborden D103, D104 of D105 geplaatst. Na het kruisingsvlak is de maximumsnelheid op de Ring 70km/uur

aangegeven met verkeersbord A1 70km/uur. Verkeersbord A170km/uur wordt na iedere kruising geplaatst direct na bord D103, D104 of D105. Hierbij blijft de bromfiets binnen de maximumsnelheid van 50km/uur.

Wanneer de bromfiets zijn weg vervolgd op een verplicht fiets/bromfietspad wordt het bord G12a geplaatst. Op de hoofdrijbaan (Ring) wordt verkeersbord C13 alleen aan de rechterzijde van de rijbaan geplaatst.



3.7 Positie voetganger en fietser op de Ring Eindhoven

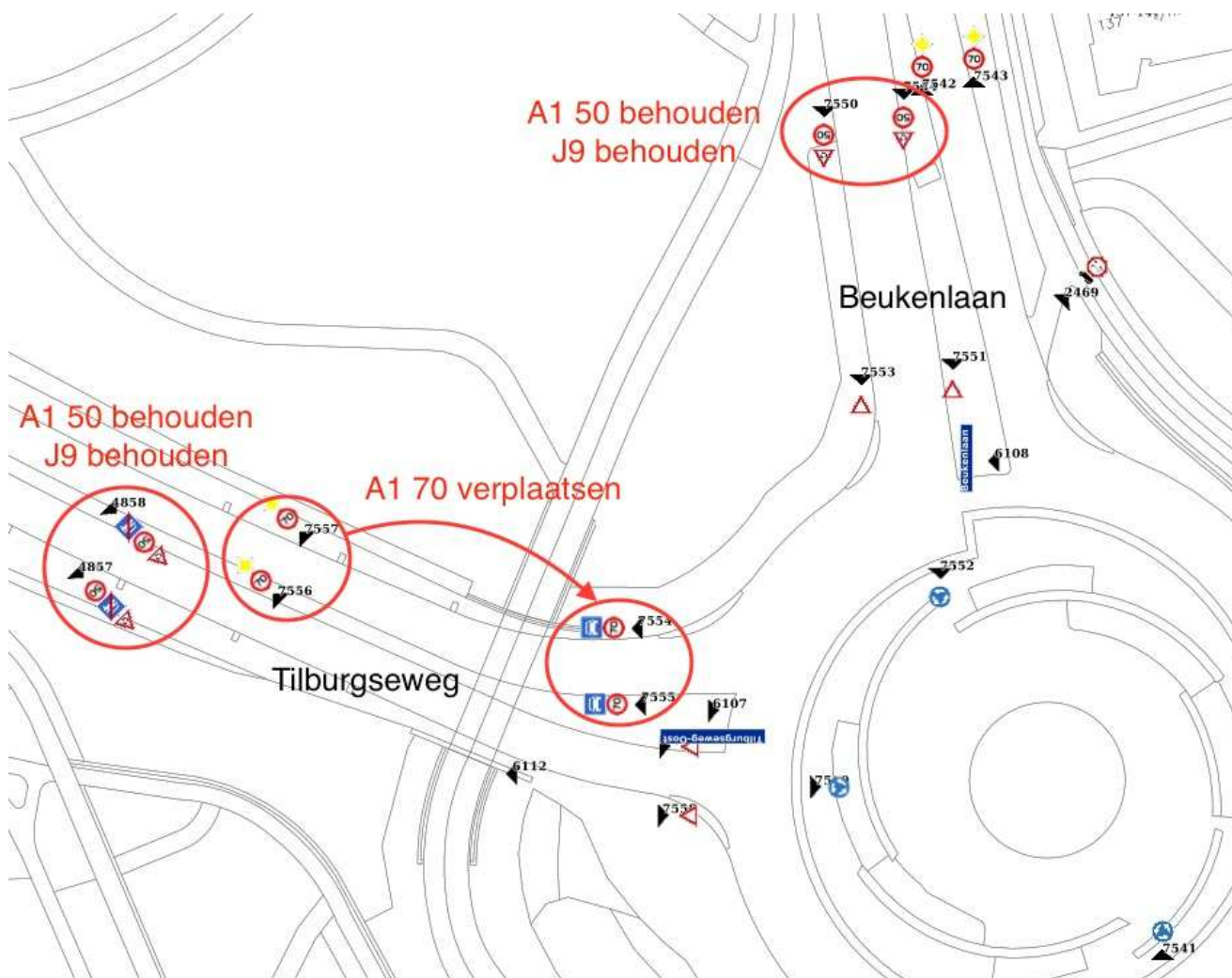
De Ring is een 70 km/u weg en zijn voetgangers en fietsers niet toegestaan. Voor fietsers zijn vrijliggende verplichte fiets- en of brom/fietspaden ingericht langs de Ring aangegeven met het verkeersbord G11 of G12a. Voetgangers maken gebruik van de voetpaden/trottoirs.

Ter hoogte van de kruisingen met de Ring zijn voor voetgangers en fietsers oversteekplaatsen ingericht door middel van VRI's en bijbehorende RVV-bebording (L2, G7, G11 en G12a) waardoor de plaats op de weg voor voetgangers en fietsers duidelijk is.

Bijlage I – Kruising overzicht

Per kruising wordt het advies met betrekking tot de verkeerstekens gegeven. De tekeningen geven zowel de borden van de huidige situatie aan als de nieuwe situatie (ten behoeve van de werkinstructie).

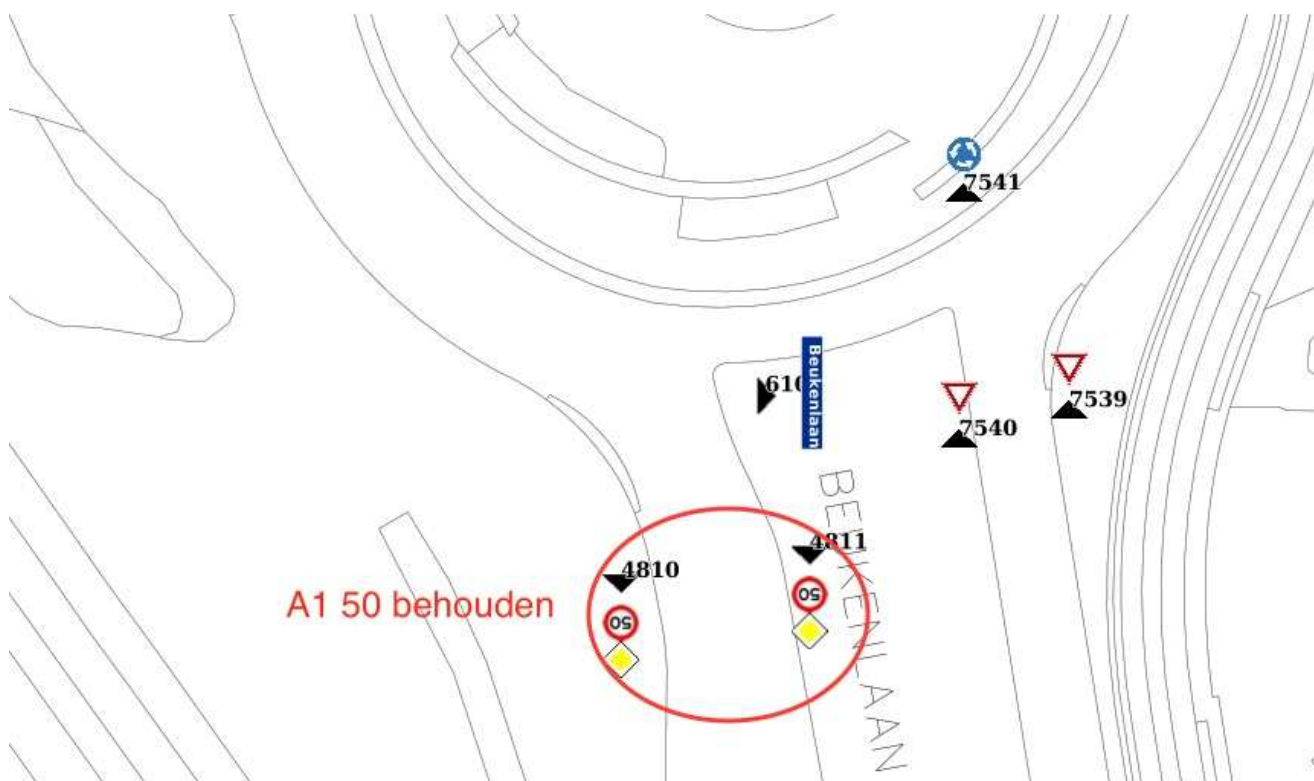




Locatie 1-1: Beukenlaan/Tilburgseweg

Advies

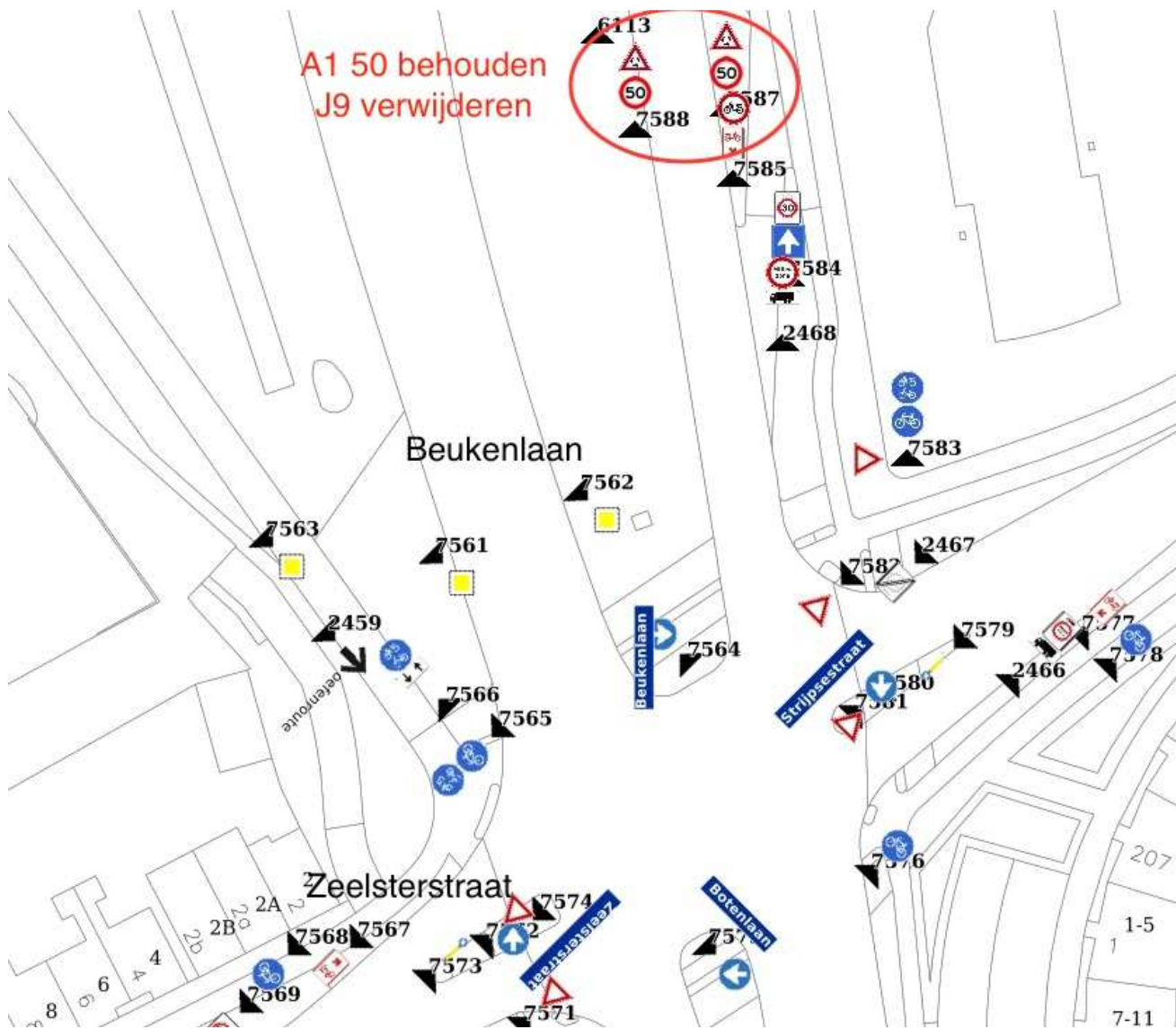
- verkeersborden A1 50km/uur behouden vanwege de relatief hoge snelheden die hier gereden worden.
- verkeersborden A1 70 km/uur verplaatsen, dichterbij de rotonde.
- Verkeersborden J9 handhaven op 70km/uur wegvak.



Locatie 1-2: Beukenlaan/Tilburgseweg

Advies

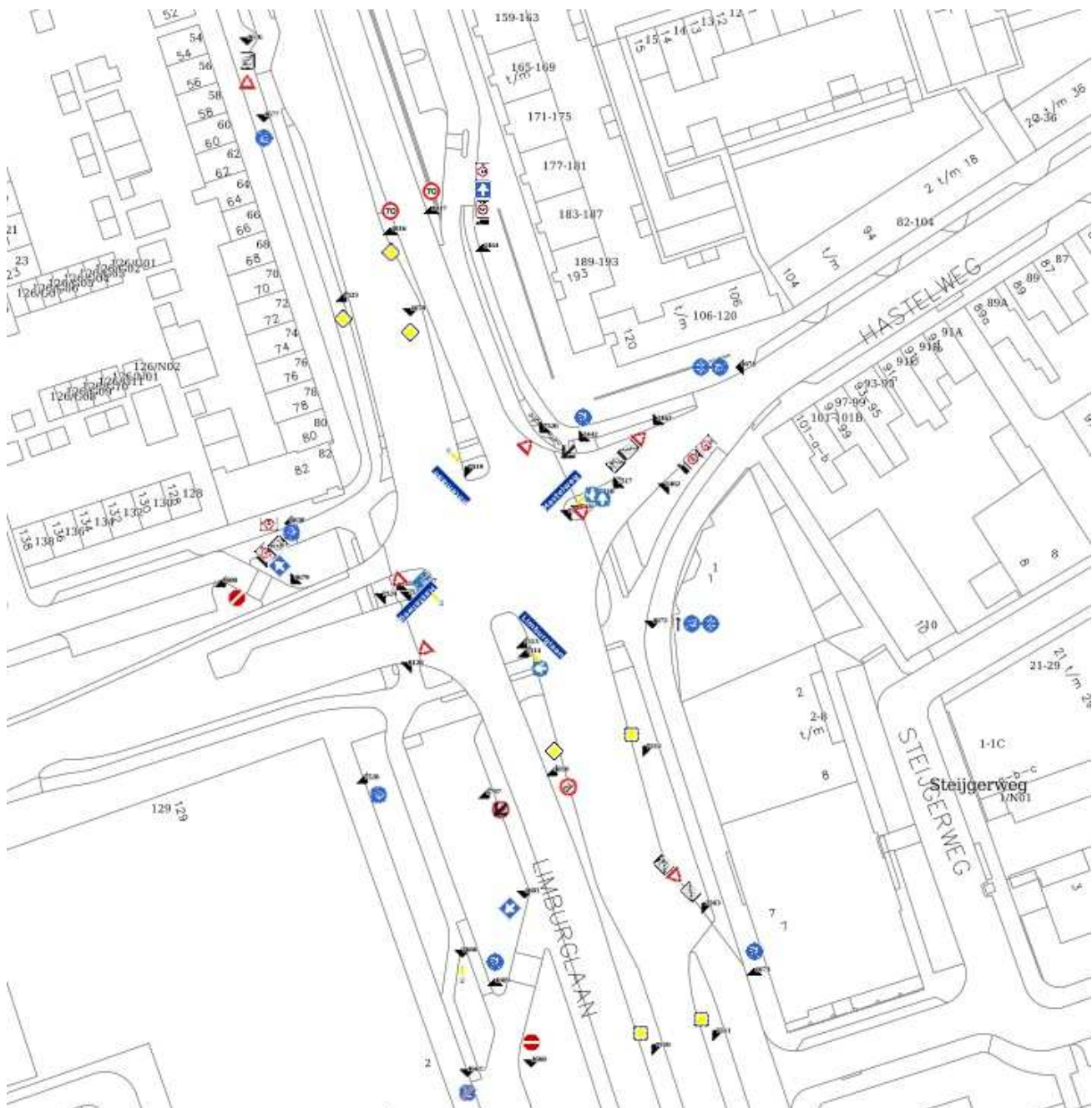
- verkeersborden A1 50km/uur behouden in verband met de Wet Geluidshinder



Locatie 2: Beukenlaan/Zeelsterstraat

Advies

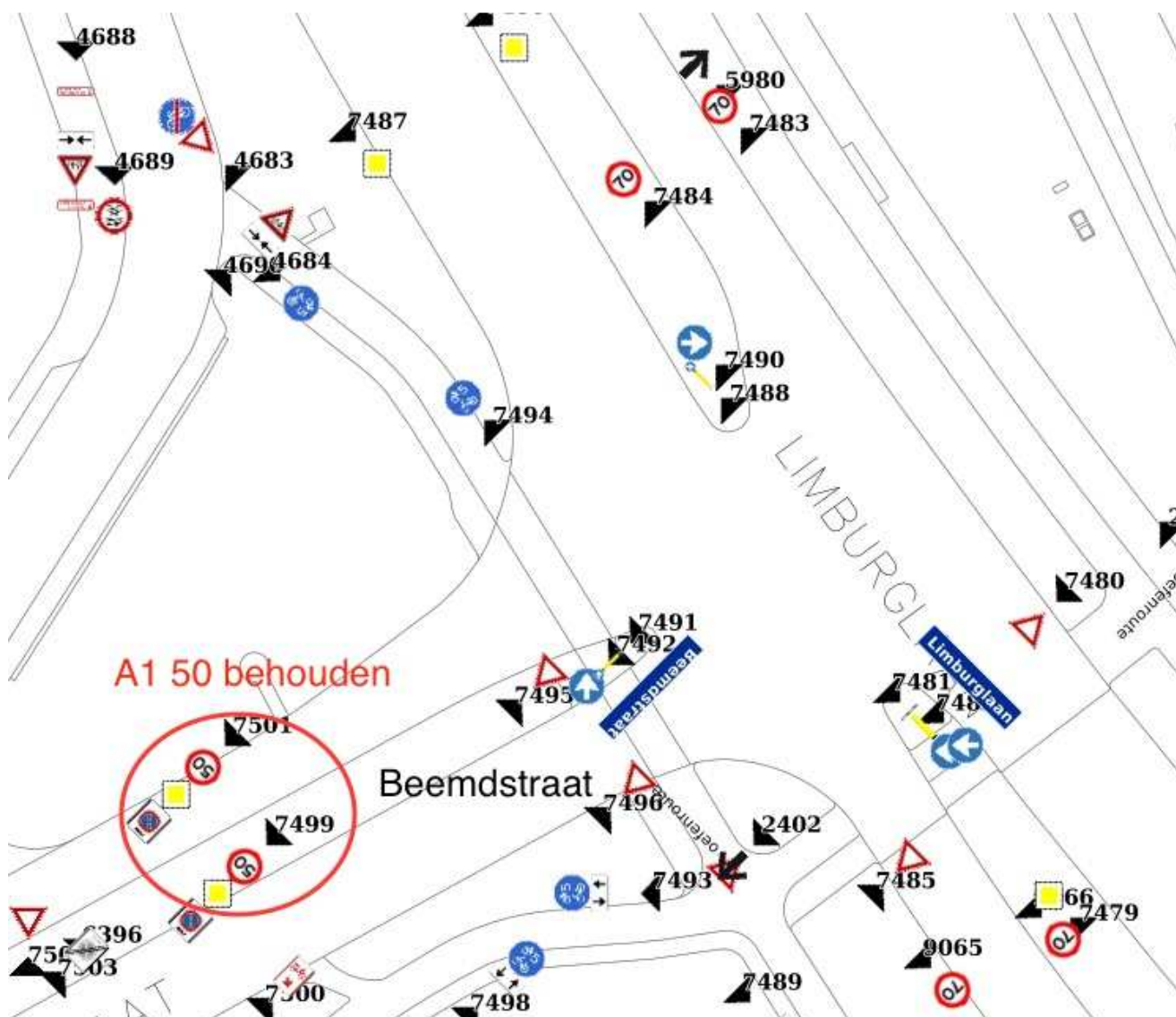
- alle verkeersborden A1 50km/uur behouden in verband met Wet Geluidshinder
- verkeersborden J9 verwijderen op 50 km/uur wegvakken



Locatie 3: Limburglaan/Hastelweg

Advies

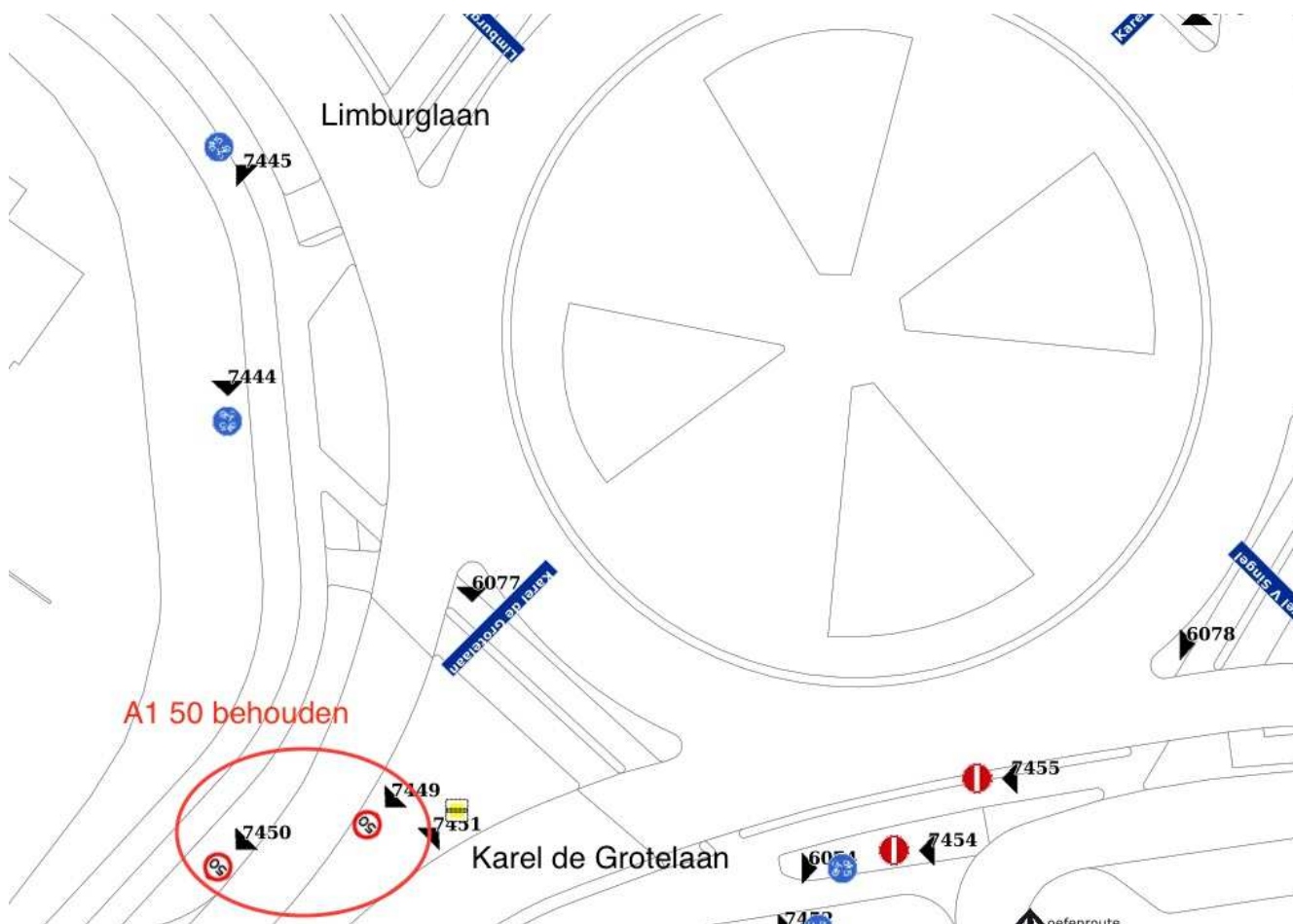
- geen wijzigingen



Locatie 4: Limburglaan/Beemdstraat

Advies

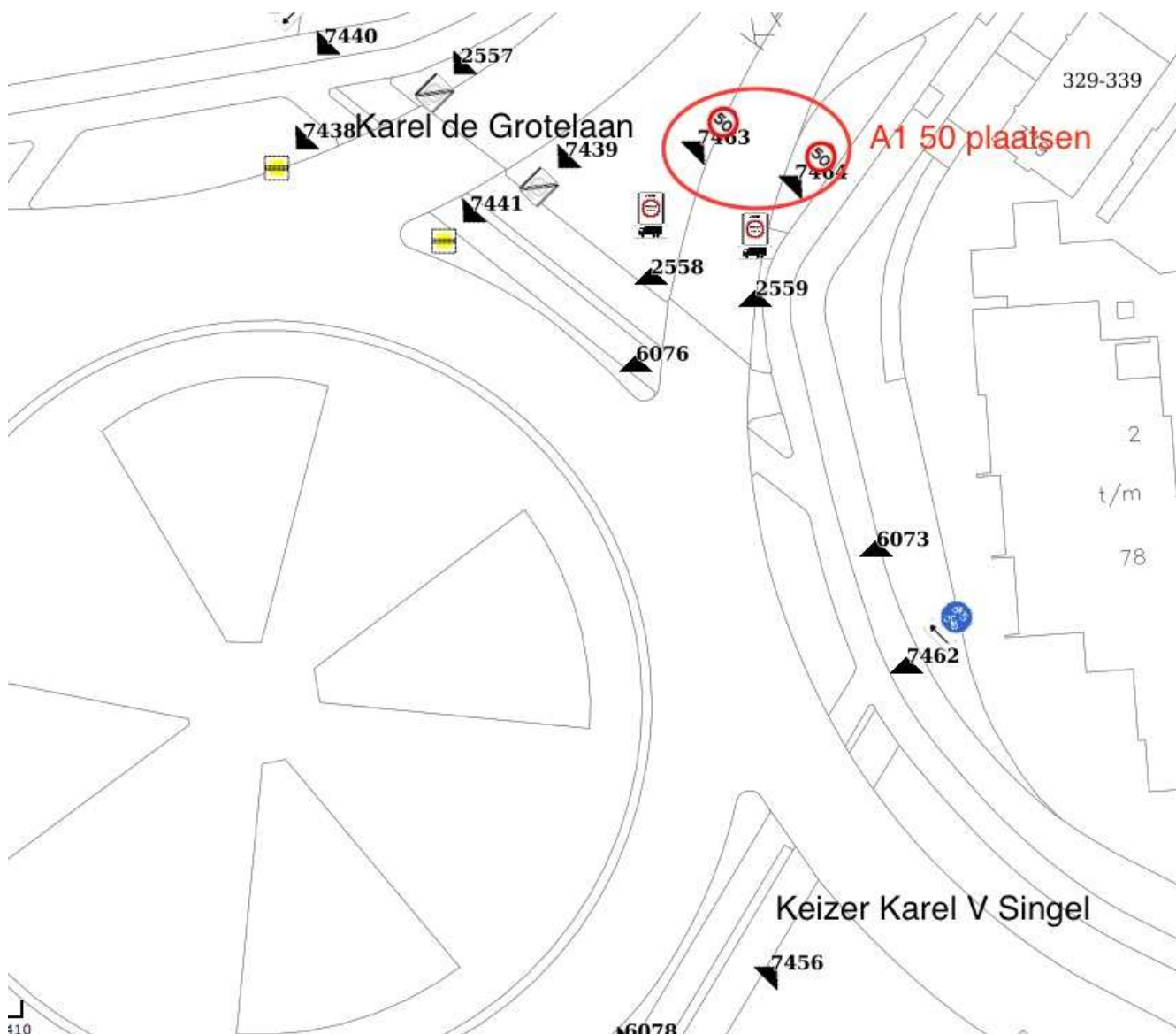
- verkeersborden A1 50 km/uur behouden in verband met gescheiden rijbanen



Locatie 5-1: Limburglaan/Karel de Grotelaan

Advies

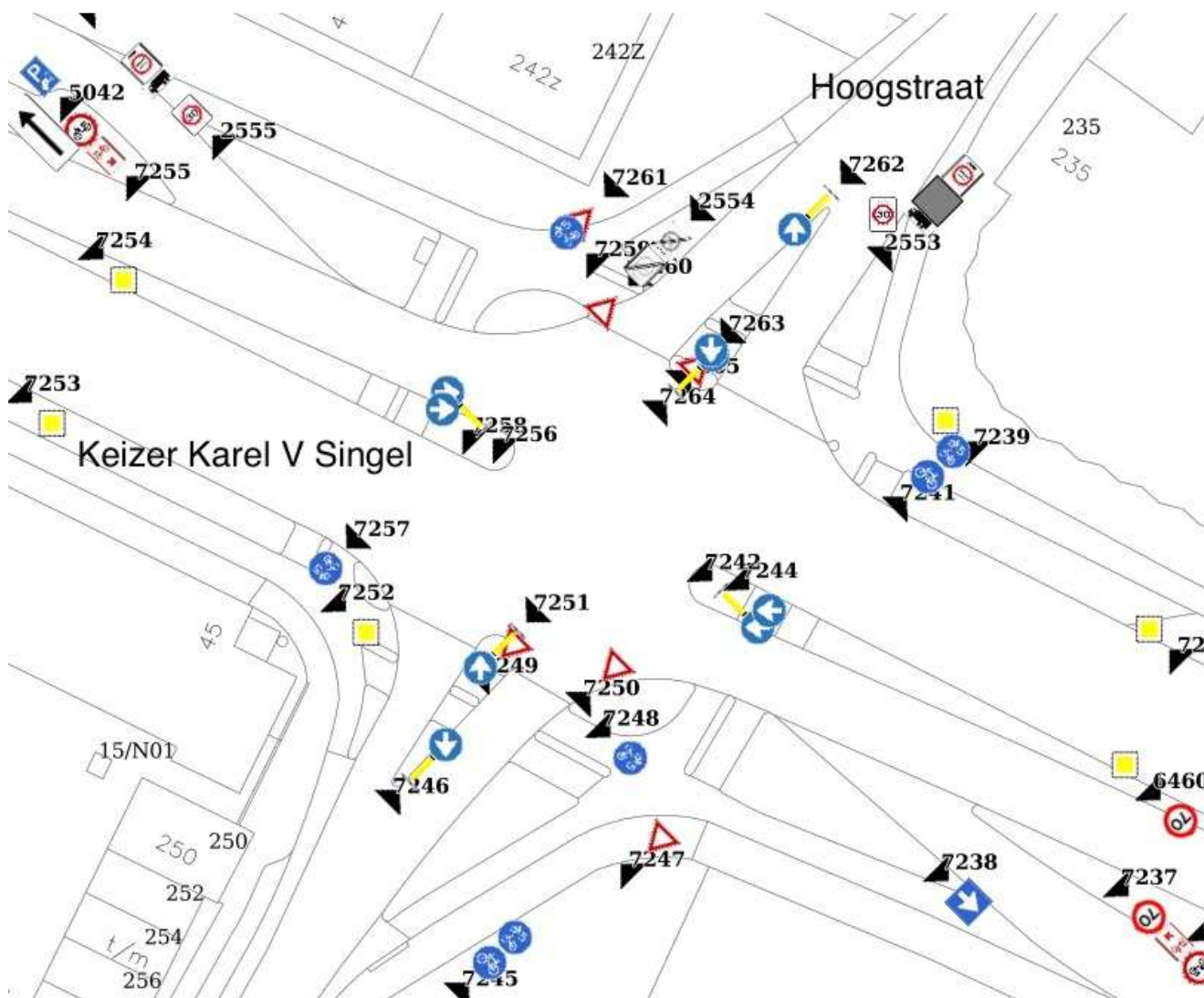
- verkeersborden A1 50 km/uur stad behouden in verband met gescheiden rijbanen



Locatie 5-2: Keizer Karel V Singel/Karel de Grotelaan

Advies

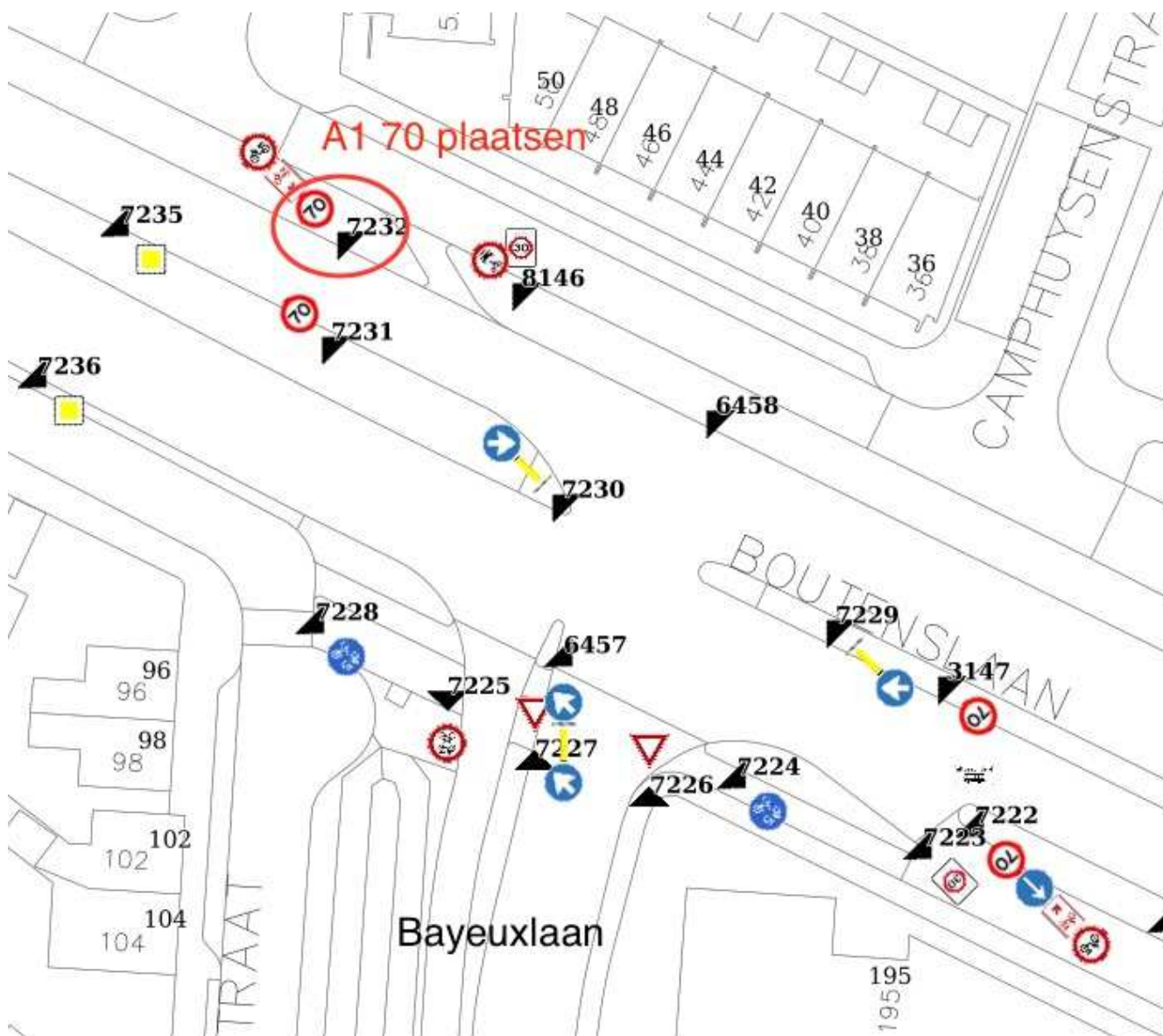
- verkeersborden A1 50 km/uur stad in plaatsen



Locatie 6: Keizer Karel V Singel/Hoogstraat

Advies:

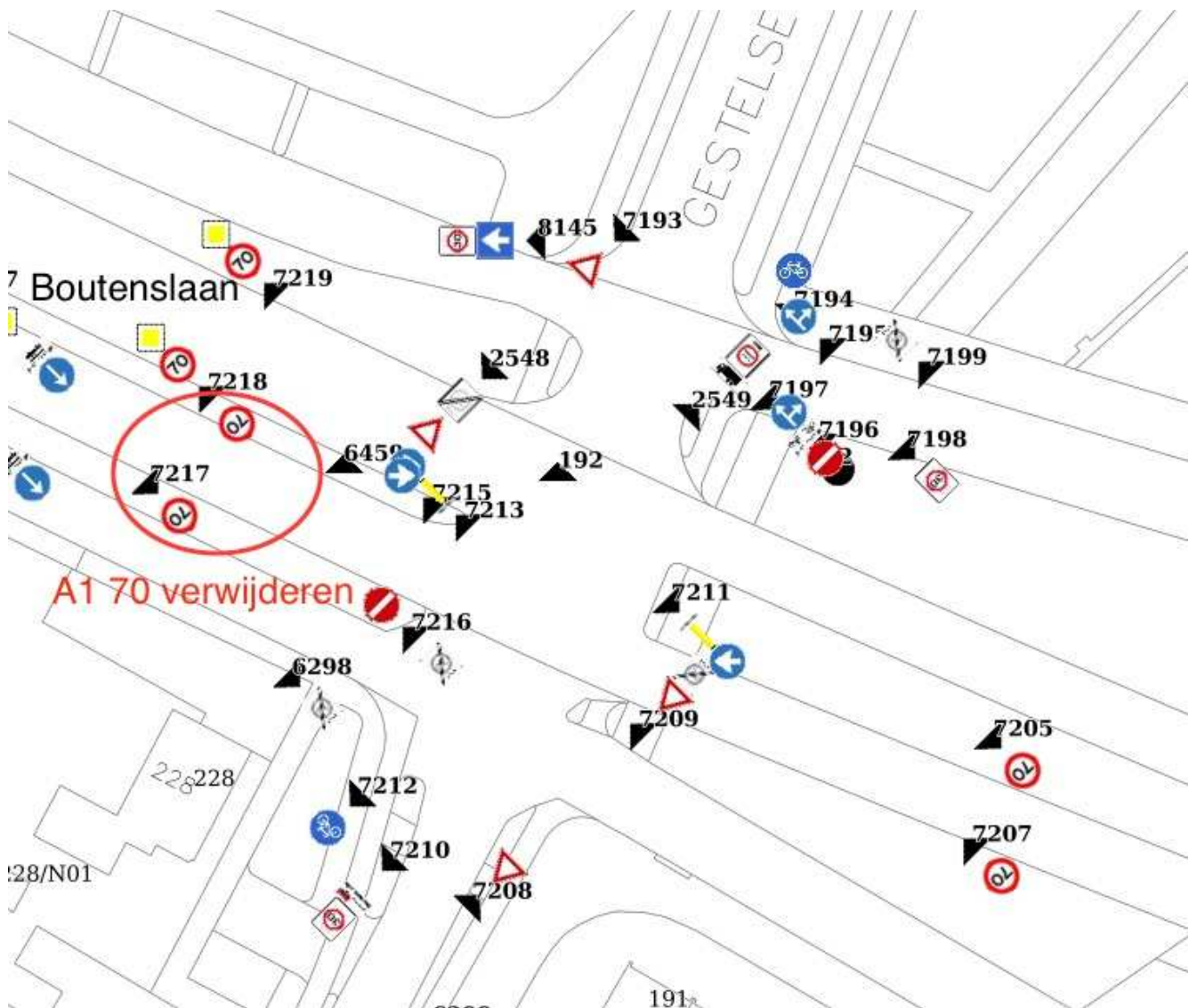
- geen wijzigingen, maximum snelheid wegvak tussen Keizer Karel V Plein en Hoogstraat blijft 50 km/uur vanwege de Wet Geluidshinder.



Locatie 7: Boutenslaan/Bayeuxlaan

Advies

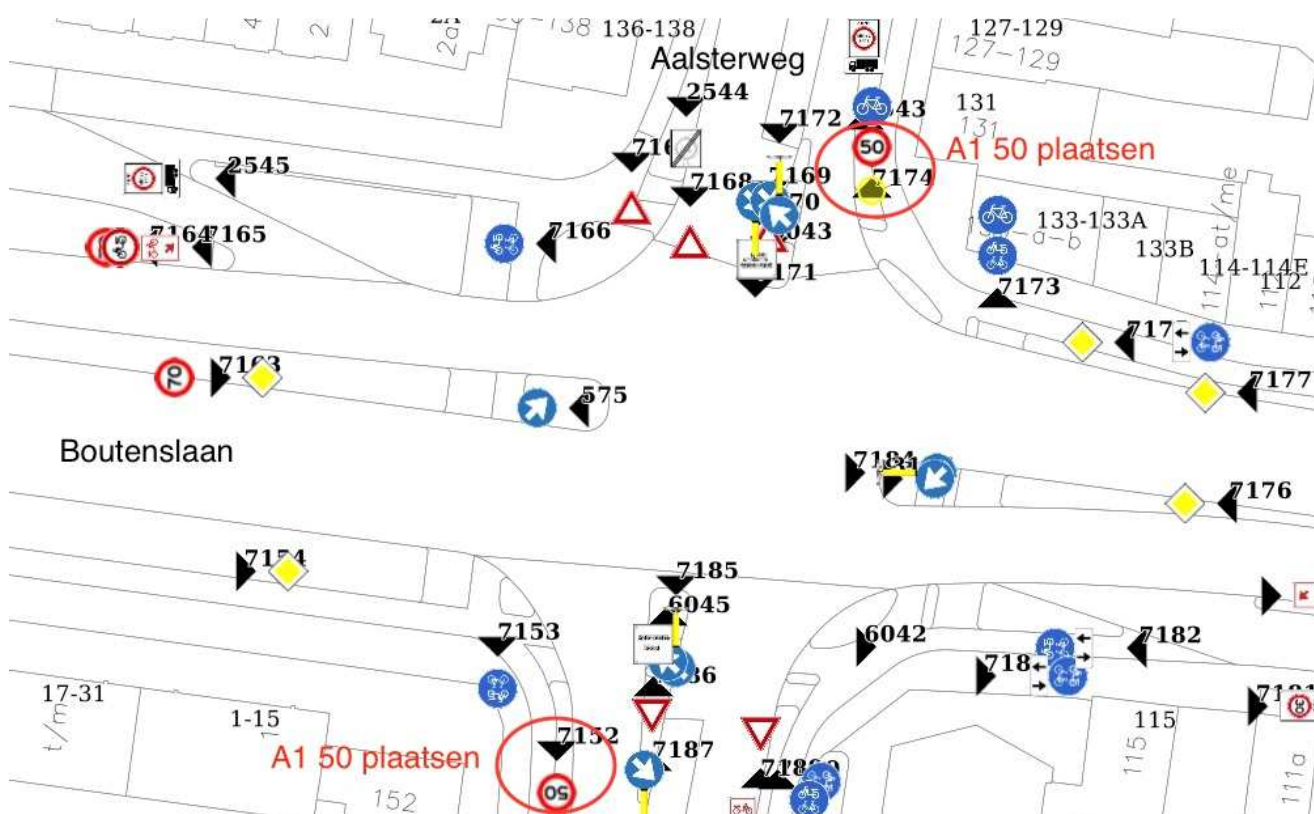
- verkeersbord A1 70 km/uur plaatsen.



Locatie 8: Boutenslaan/Gestelsestraat

Advies

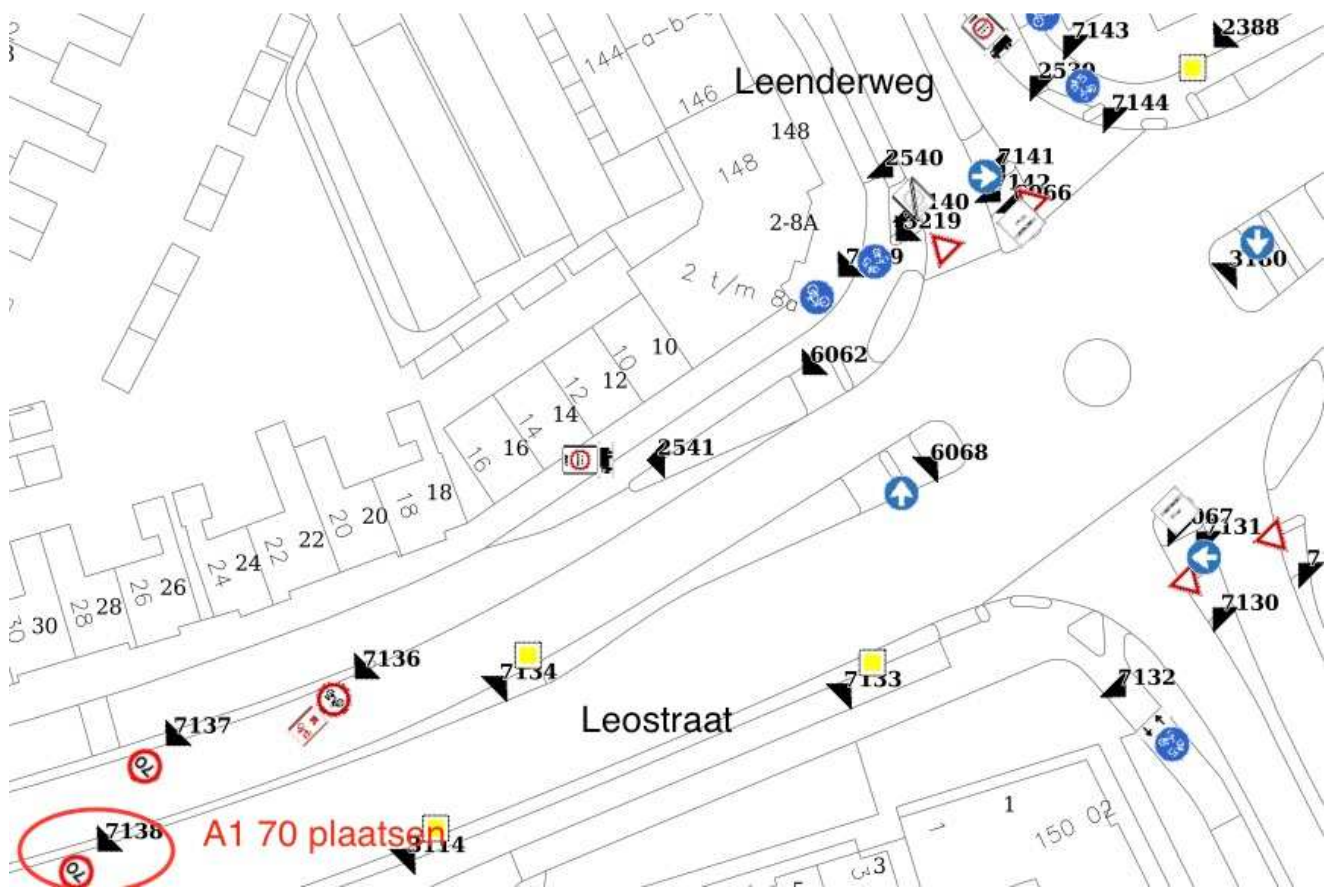
- verkeersbord A1 70 km/uur verwijderen.



Locatie 9: Boutenslaan/Aalsterweg

Advies

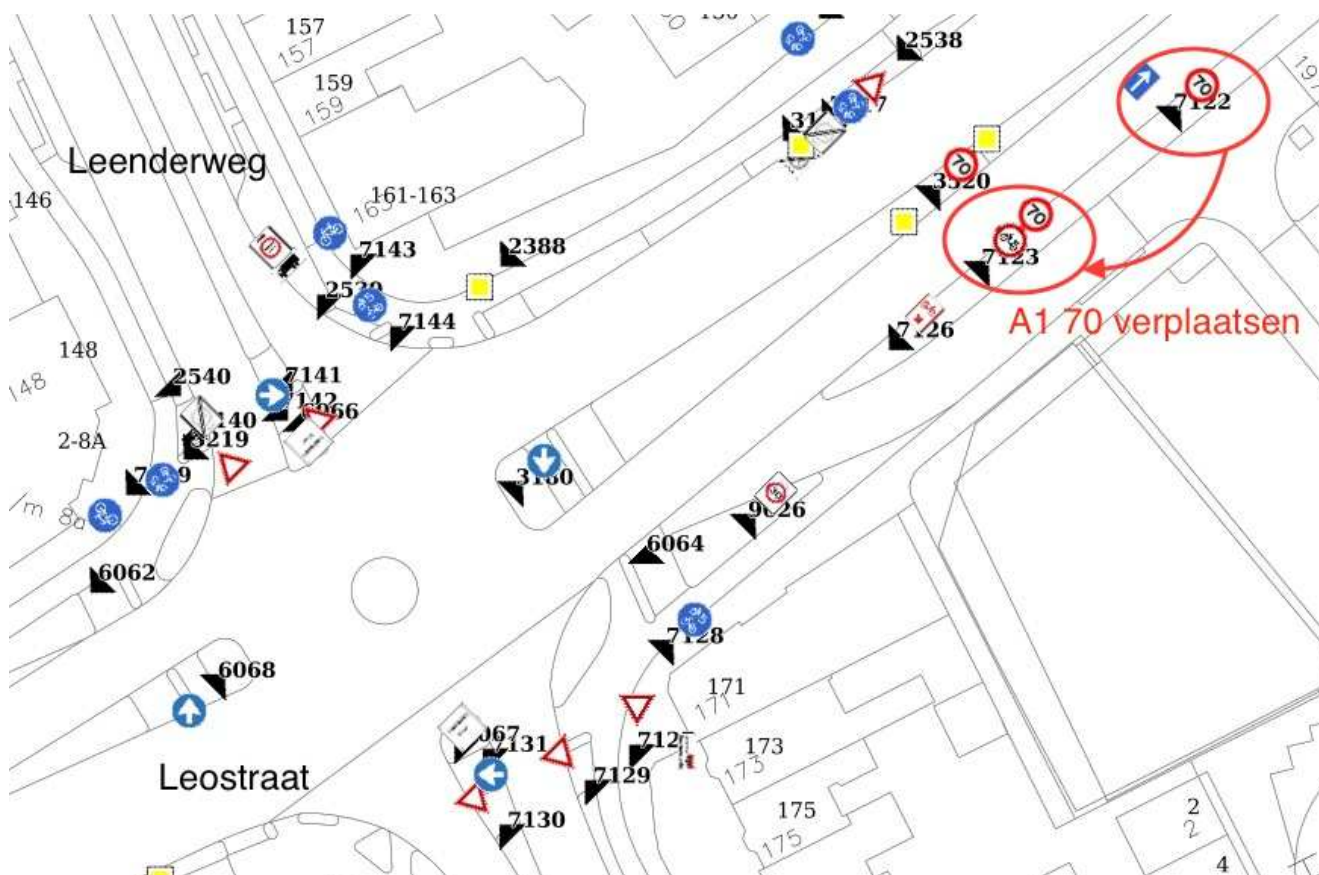
- verkeersborden A1 50 km/uur plaatsen in verband met gescheiden rijbanen.



Locatie 10-1: Leostraat/Leenderweg

Advies

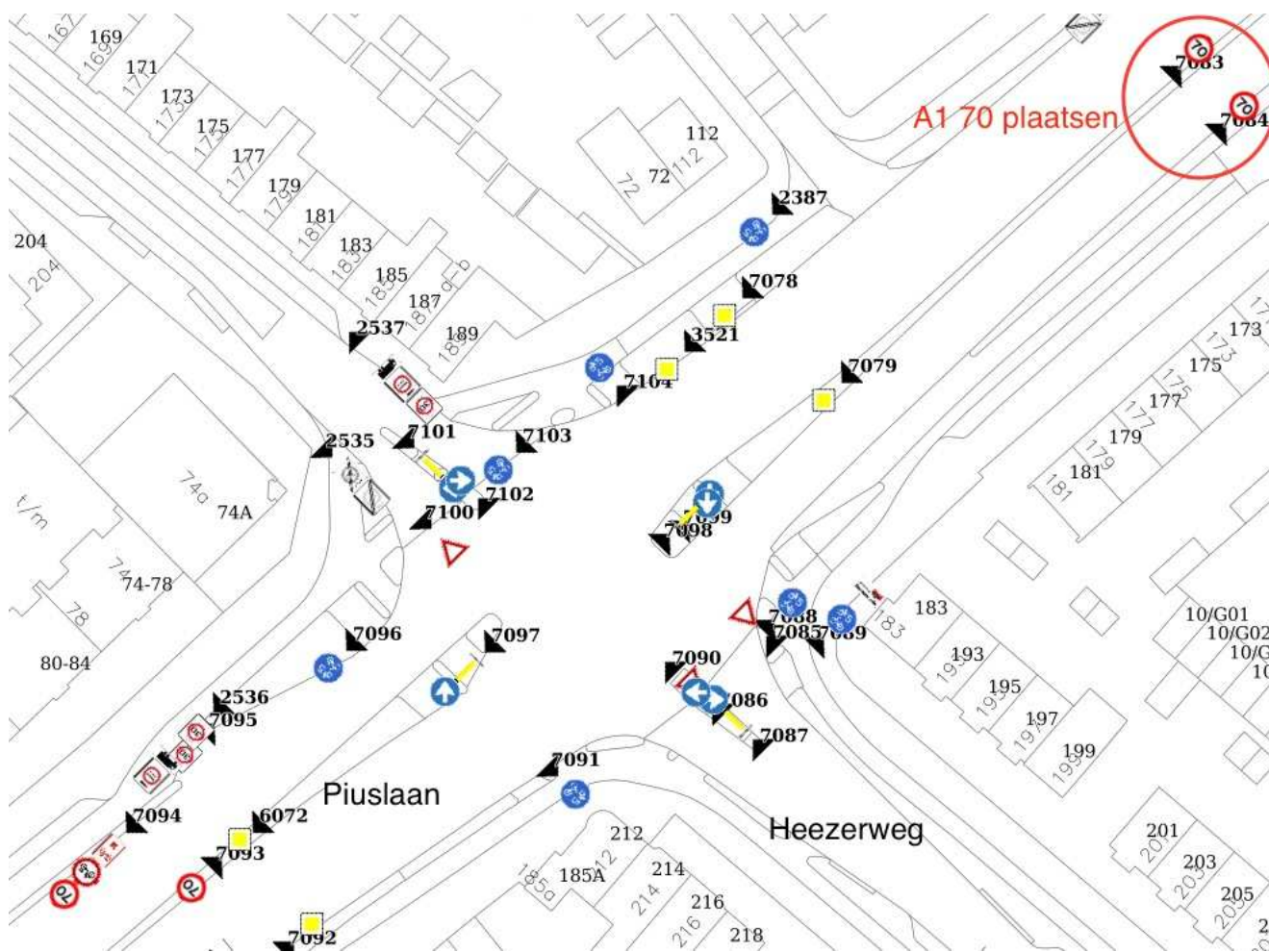
- verkeersbord A1 70 km/uur op drager plaatsen deze worden geplaatst nadat de brommer van de rijbaan is.



Locatie 10-2: Leostraat/Leenderweg

Advies

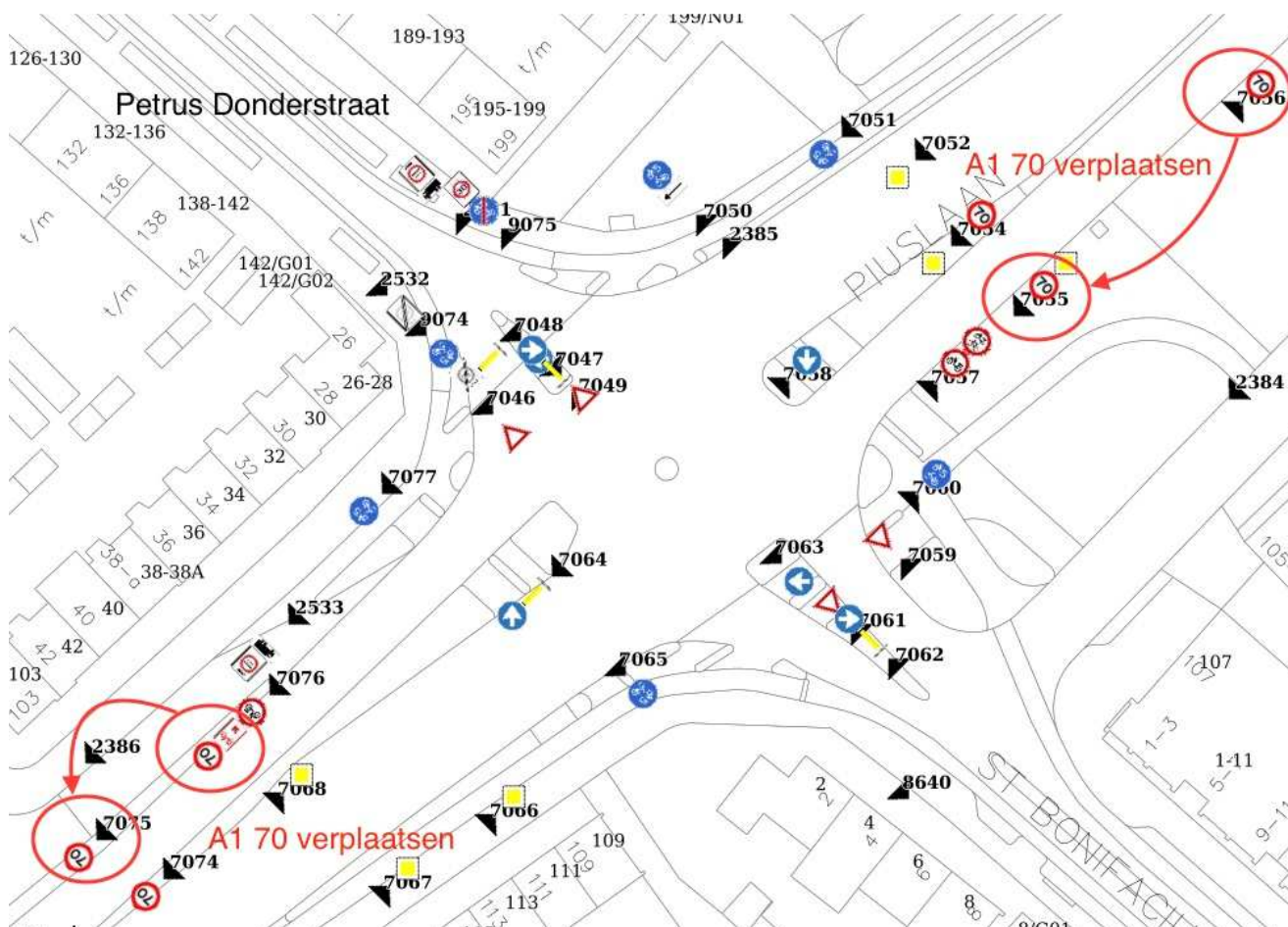
- verkeersbord A1 70 km/uur op drager plaatsen



Locatie 11: Piuslaan/Heezerweg

Advies

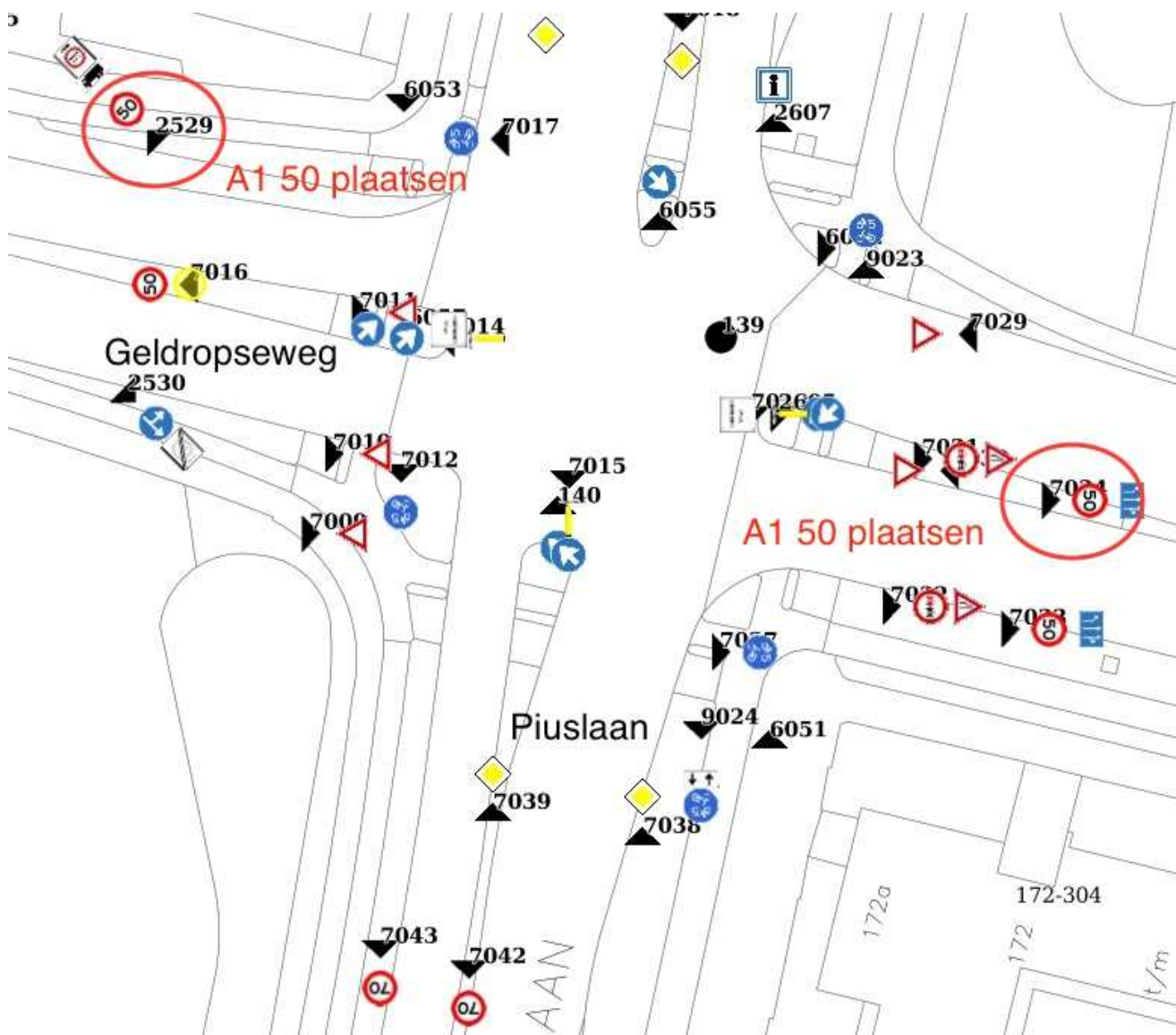
- verkeersborden A1 70 km/uur plaatsen



Locatie 12: Piuslaan/Petrus Dondersstraat

Advies

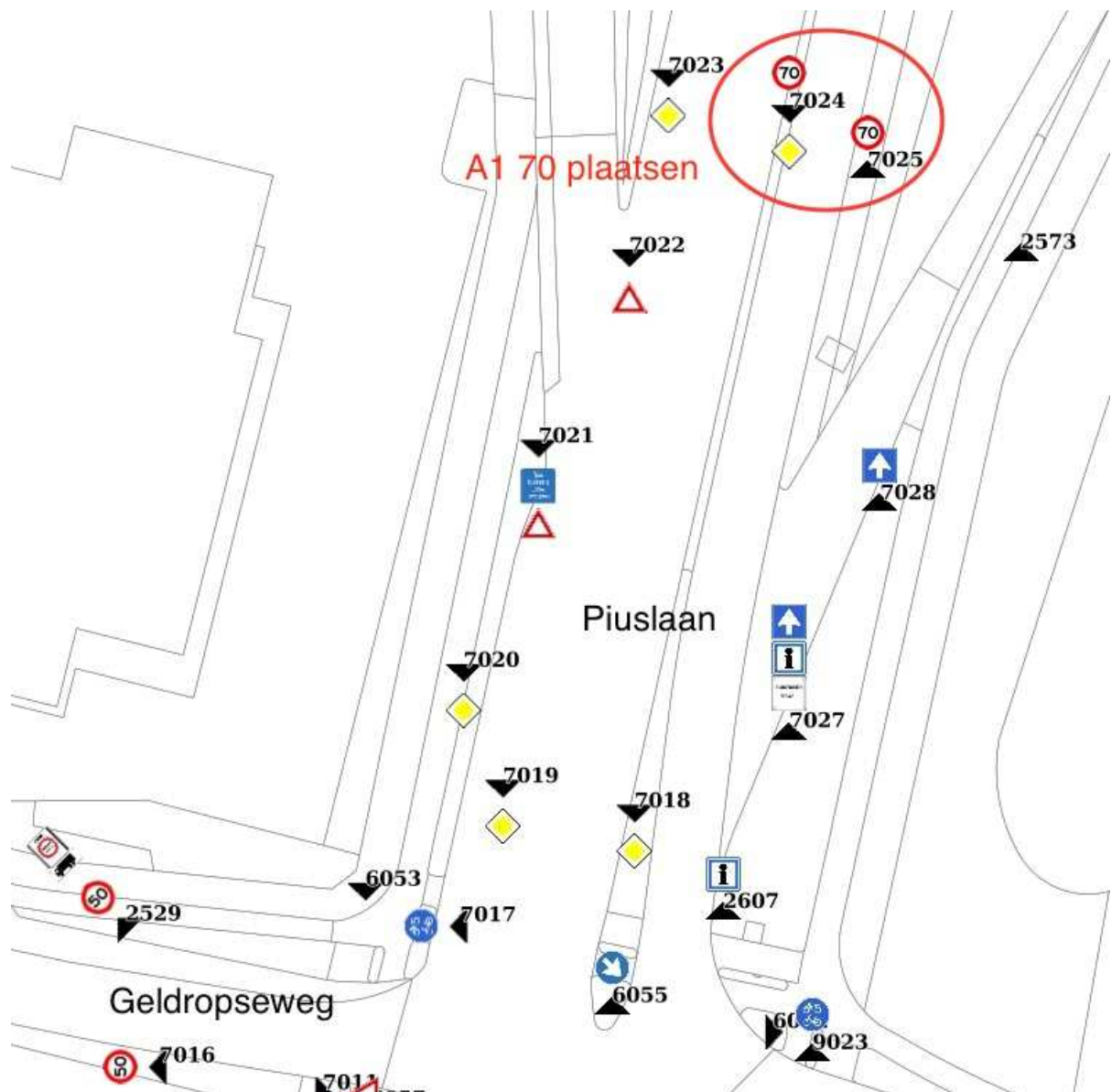
- verkeersborden A1 70 km/uur (ver)plaatsen



Locatie 13-1: Piuslaan/Geldropseweg

Advies

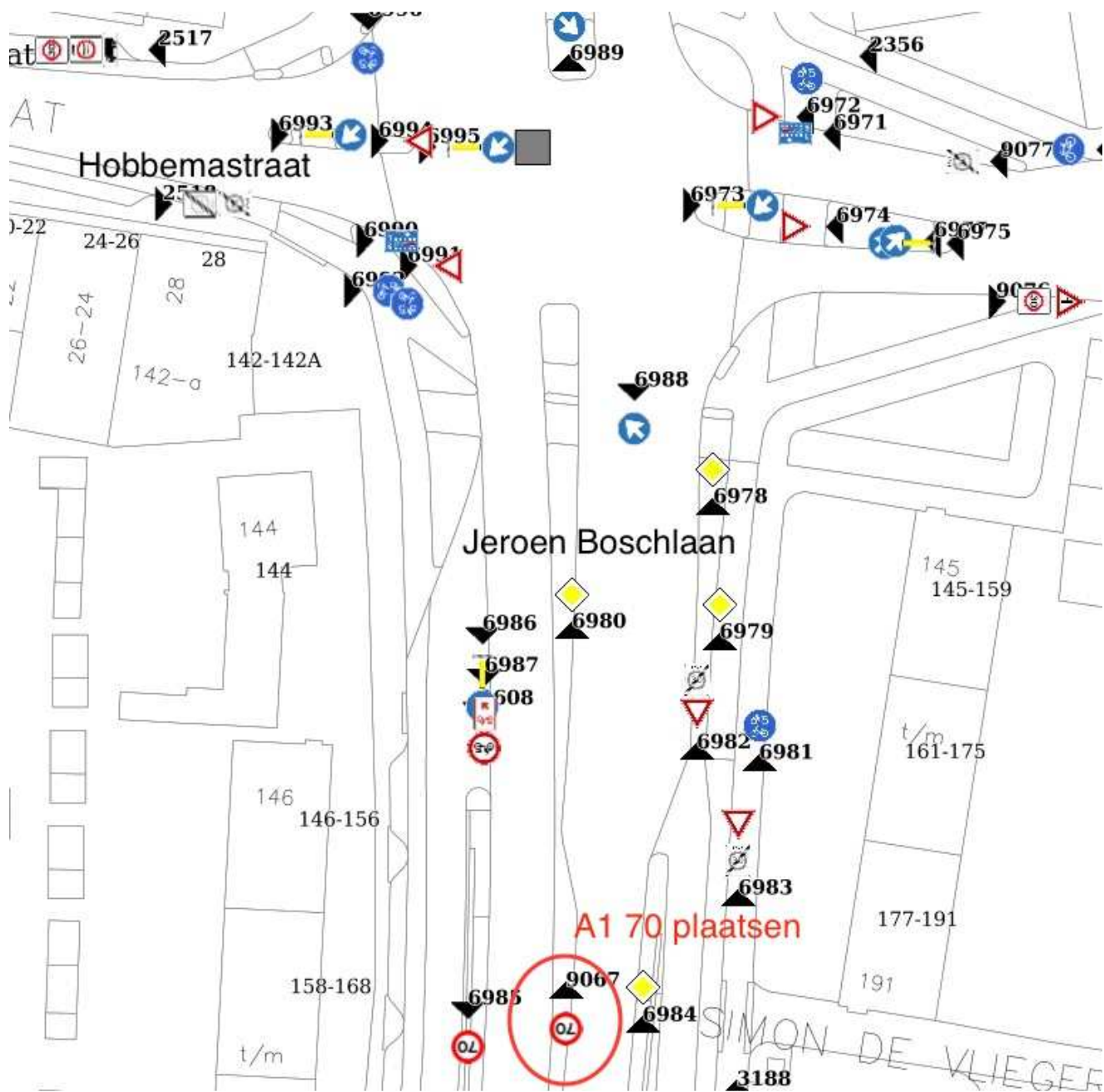
- verkeersborden A1 50 km/uur plaatsen in verband met gescheiden rijbanen



Locatie 13-2: Piuslaan/Geldropseweg

Advies

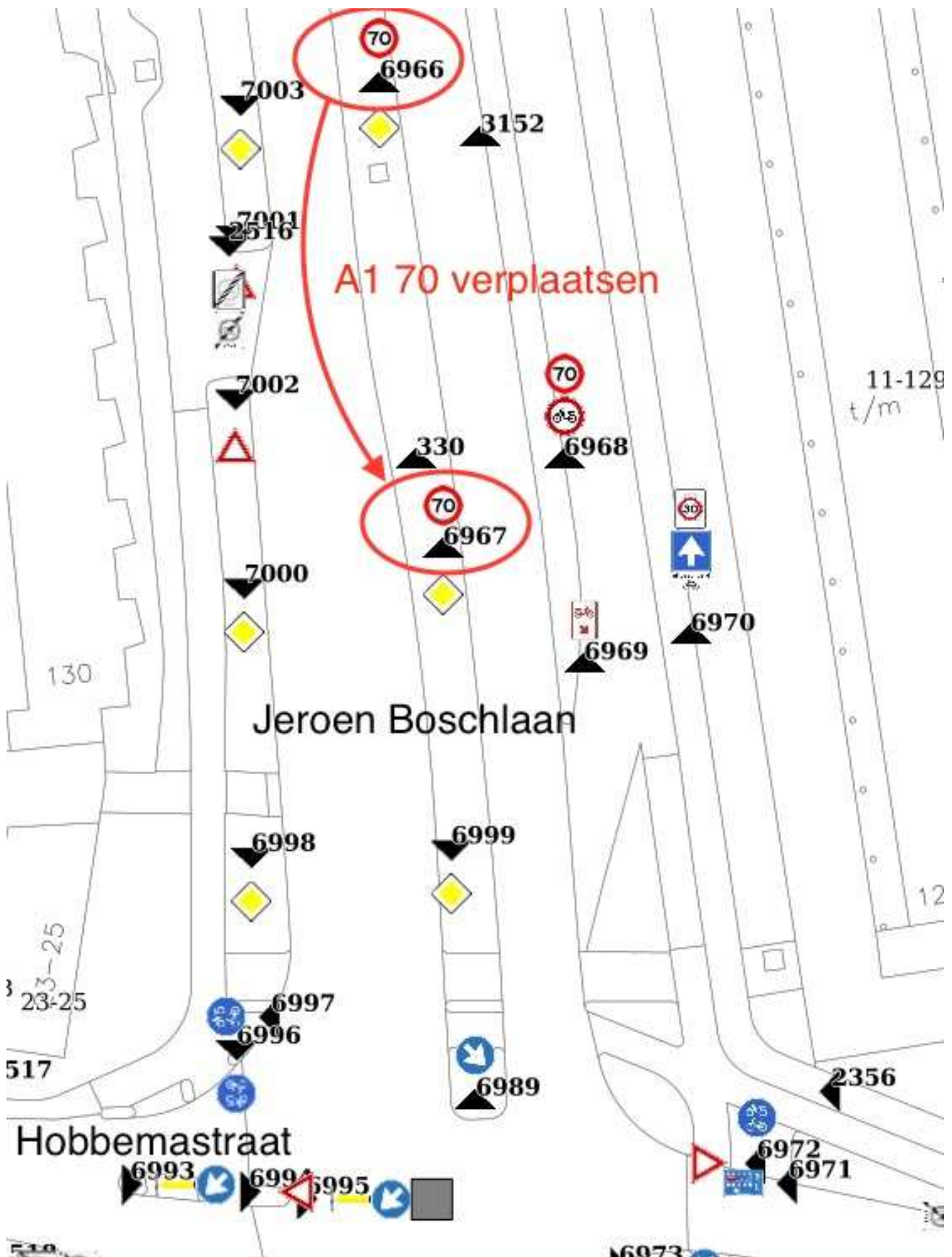
- Verkeersborden A1 70 km/uur plaatsen



Locatie 14-1: Jeroen Boschlaan/Hobbemastraat

Advies

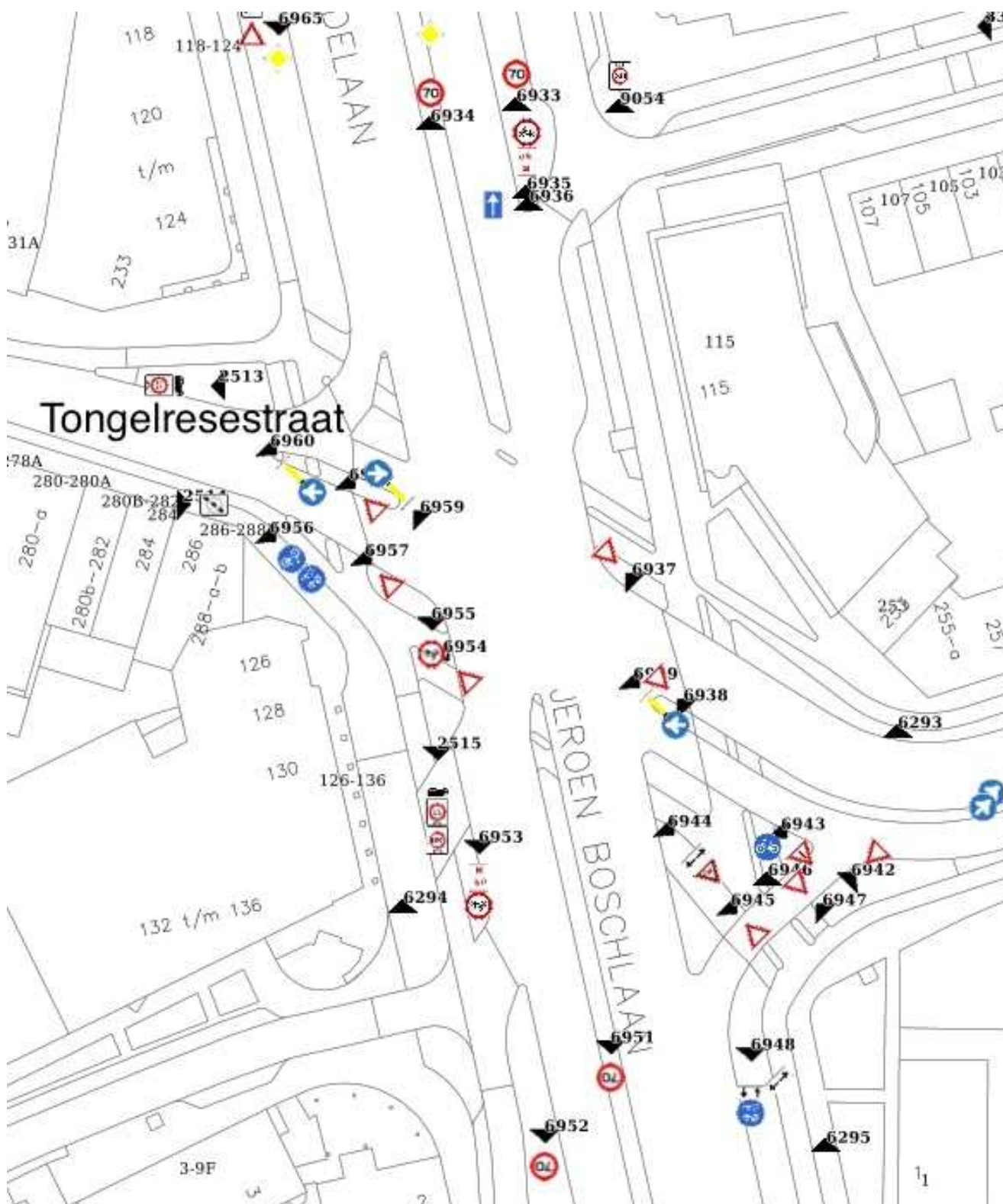
- verkeersbord A1 70 km/uur plaatsen



Locatie 14-2: Jeroen Boschlaan/Hobbemastraat

Advies

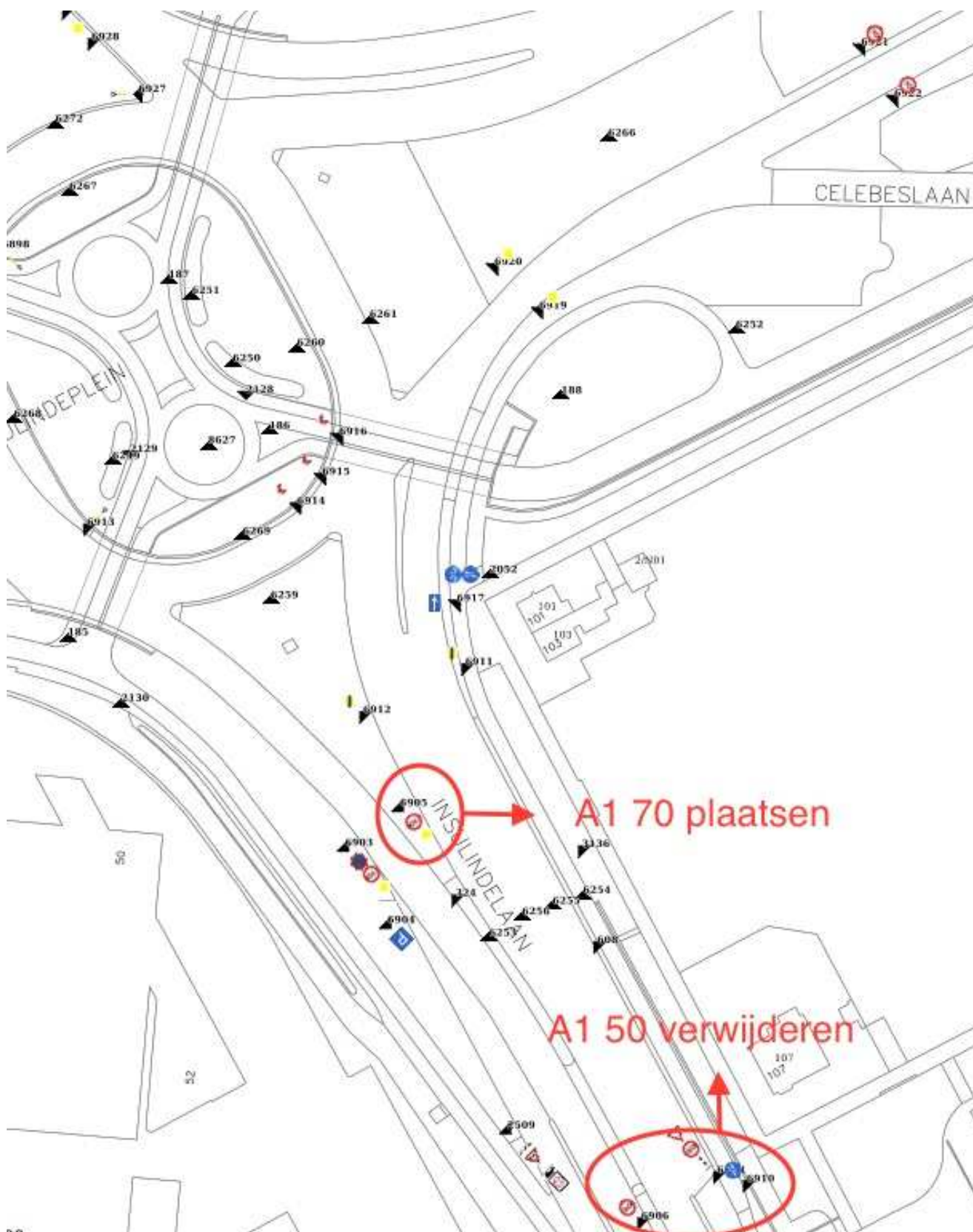
- verkeersbord A1 70 m/uur verplaatsen



Locatie 15: Jeroen Boschlaan/Tongelresestraat

Advies

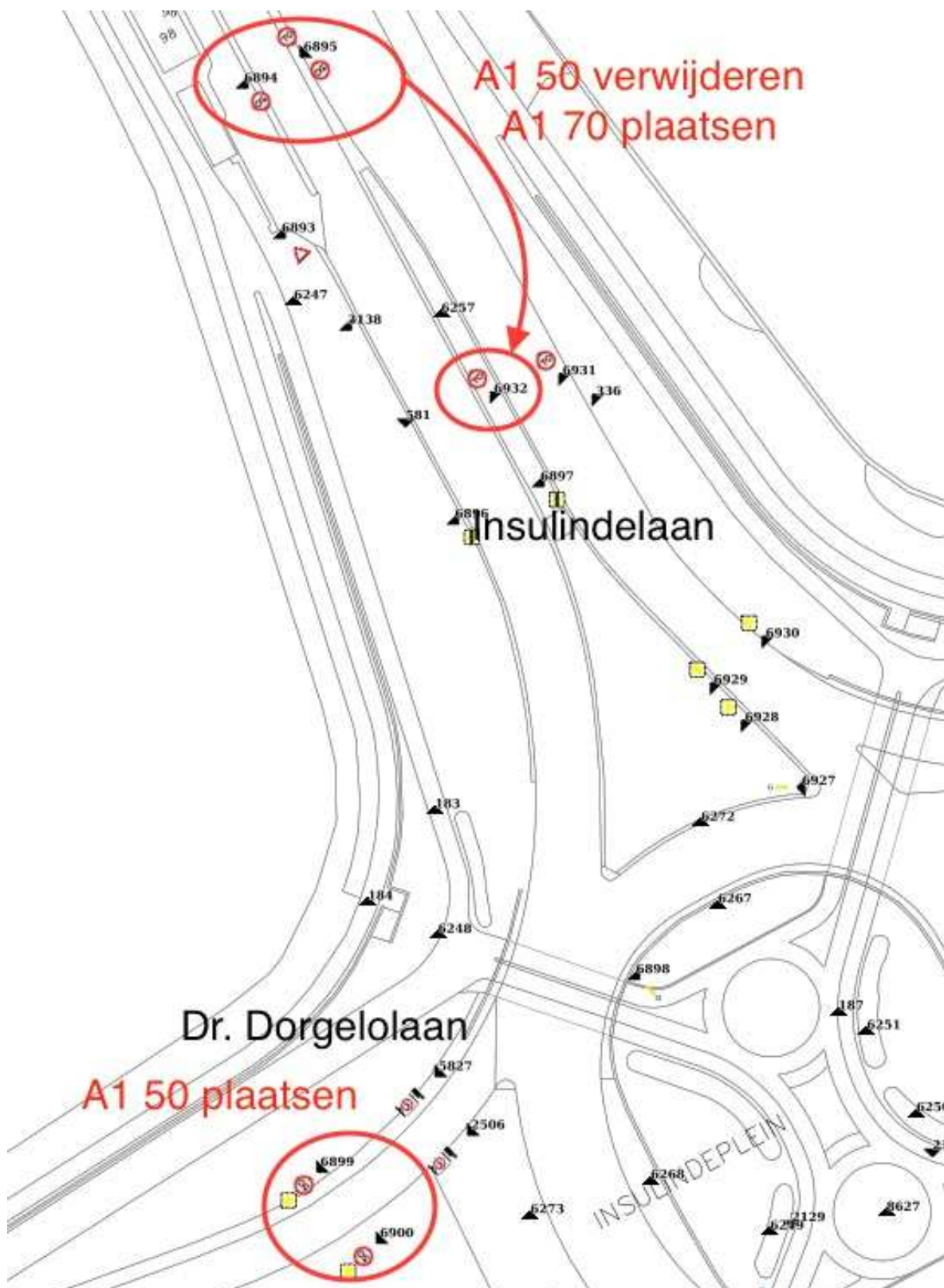
- geen wijzigingen



Locatie 16-1: Insulindelaan/Eisenhowerlaan

Advies

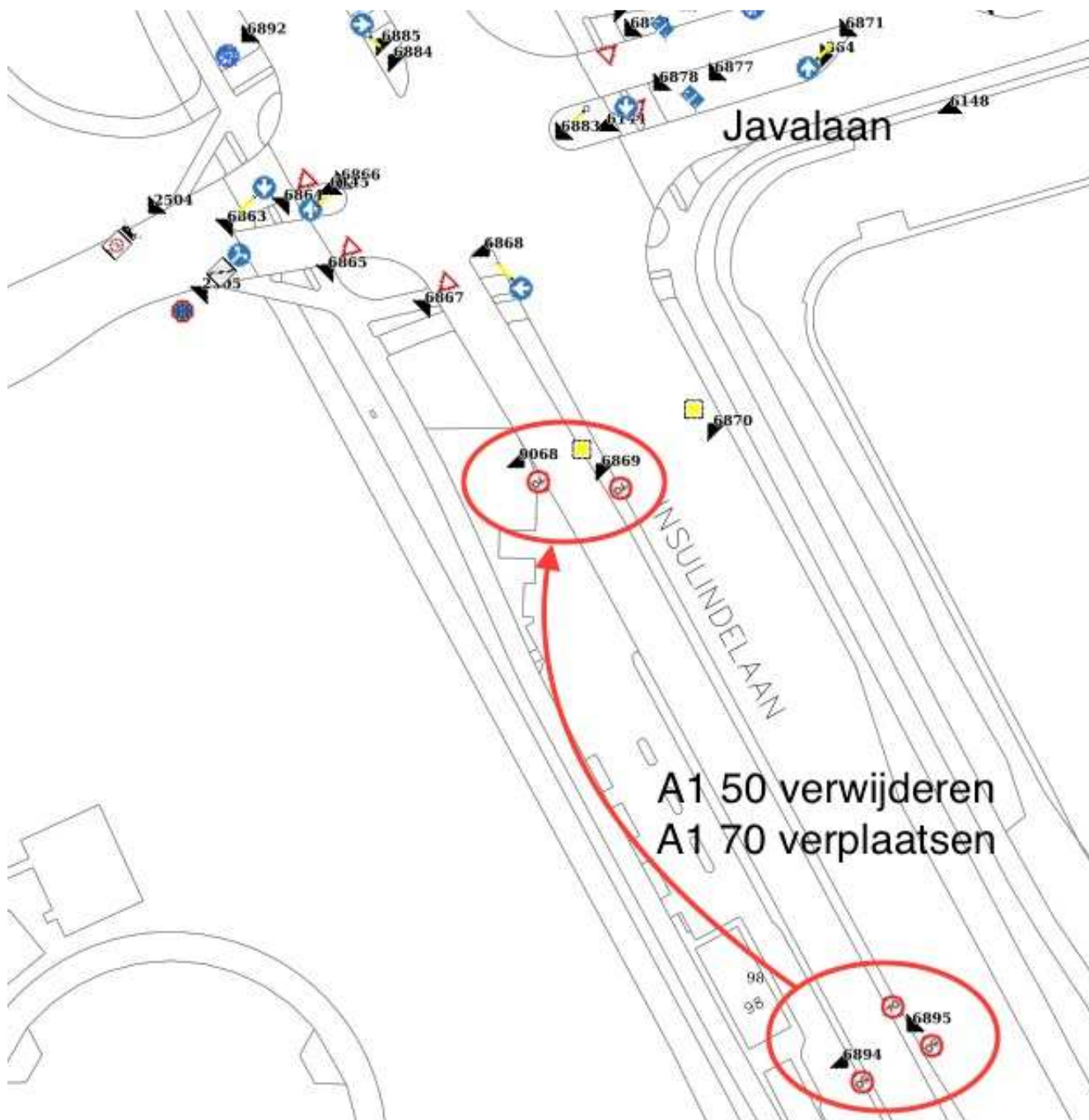
- verkeersborden A1 50km/uur verwijderen
- verkeersbord A1 70 km/uur plaatsen



Locatie 16-2 Insulindelaan/Dr. Dorgelolaan

Advies:

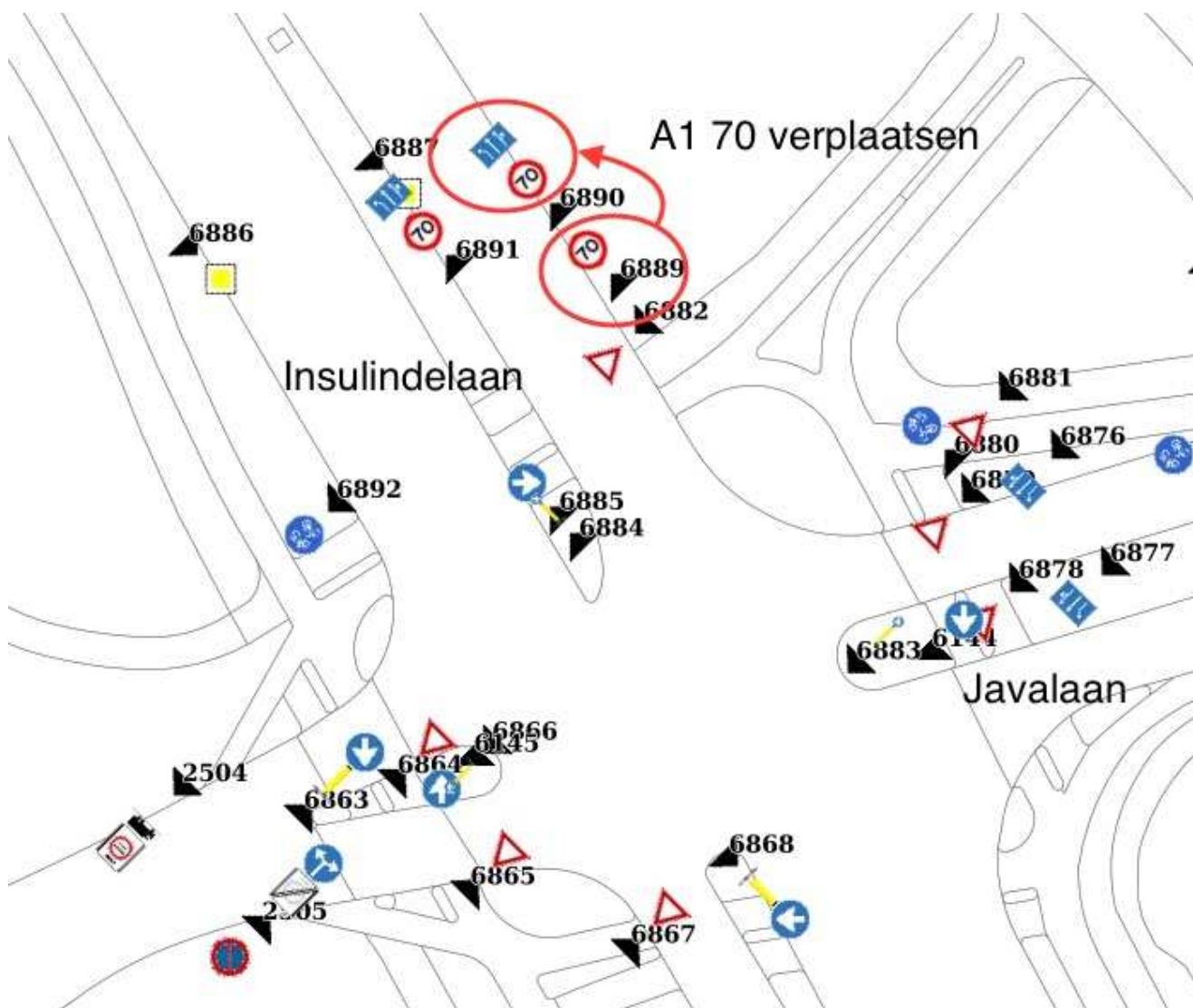
- verkeersborden A1 50km/uur verwijderen
- verkeersbord A1 70 km/uur verplaatsen
- verkeersborden A1 50 km/uur stad in plaatsen



Locatie 17-1: Insulindelaan/Javalaan

Advies

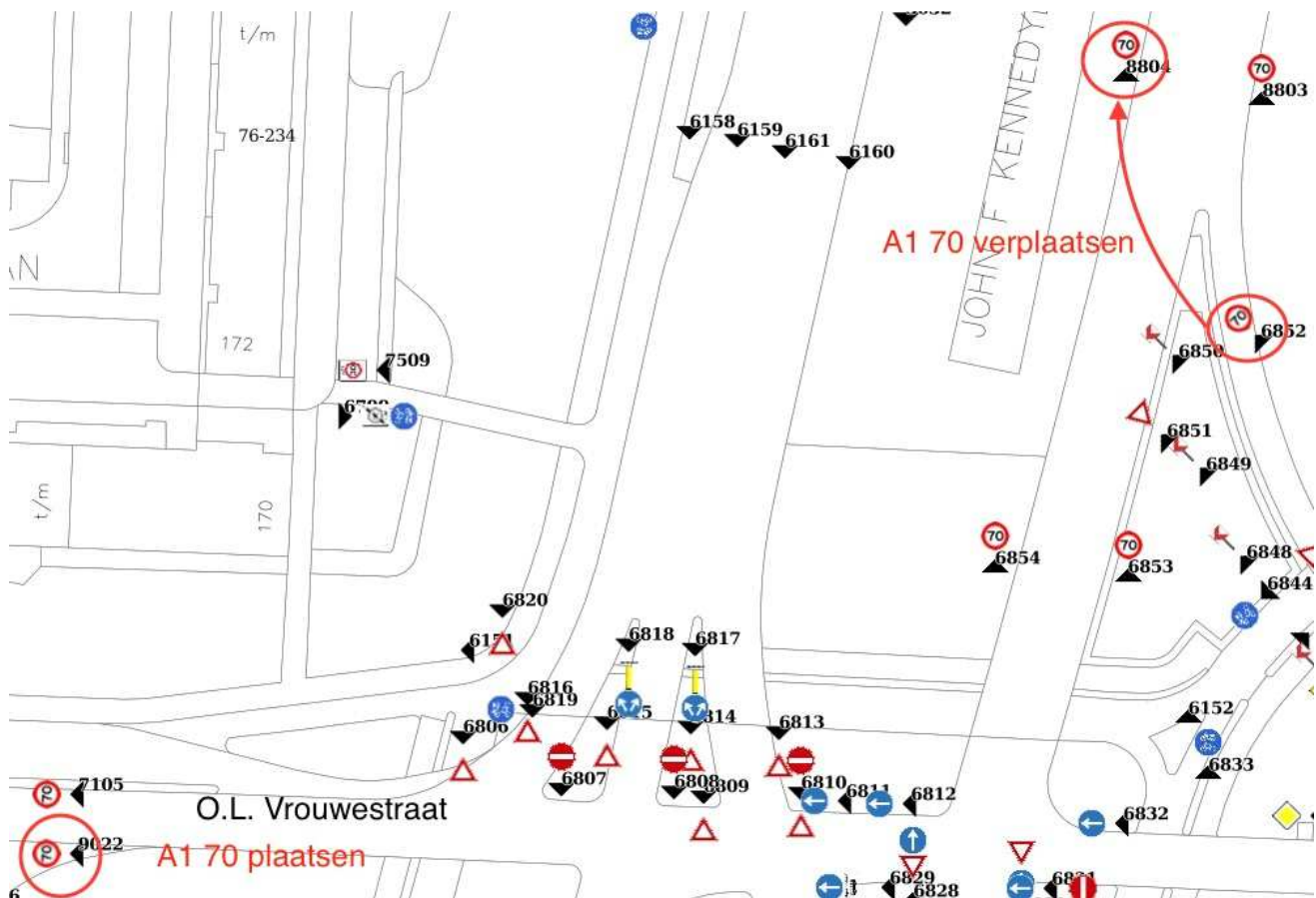
- verkeersbord A1 70 km/uur verplaatsen



Locatie 17-2: Insulindelaan/Javalaan

Advies

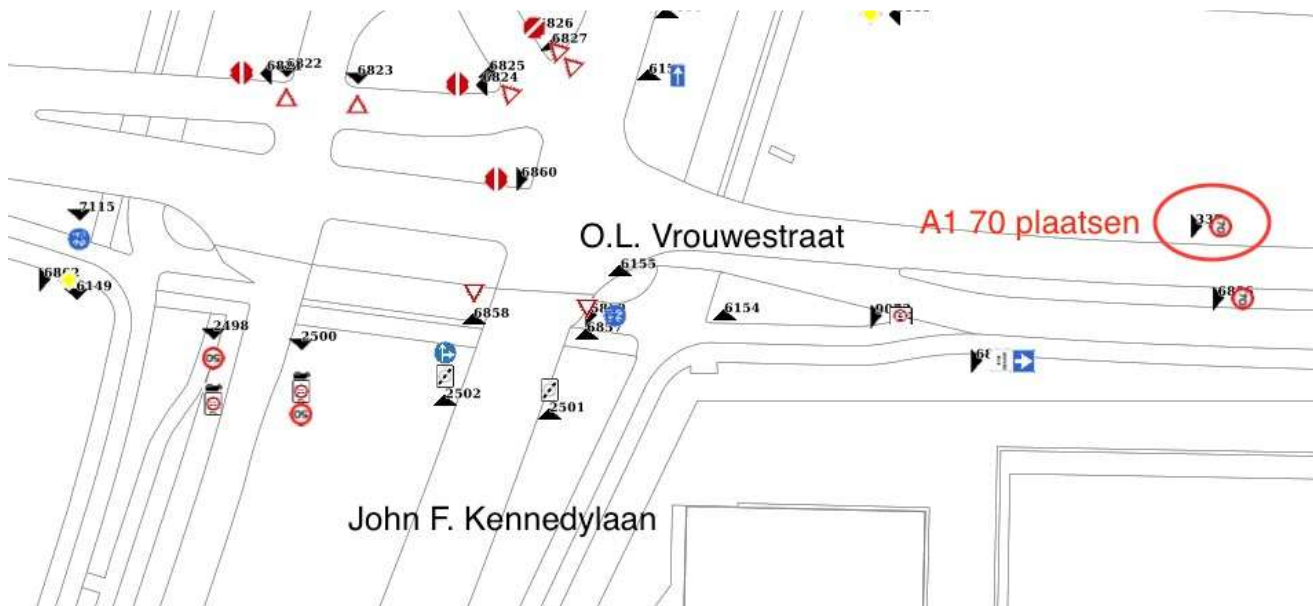
- verkeersbord A1 70 km/uur verplaatsen



Locatie 18-1: O.L. Vrouwestraat/John F. Kennedylaan

Advies

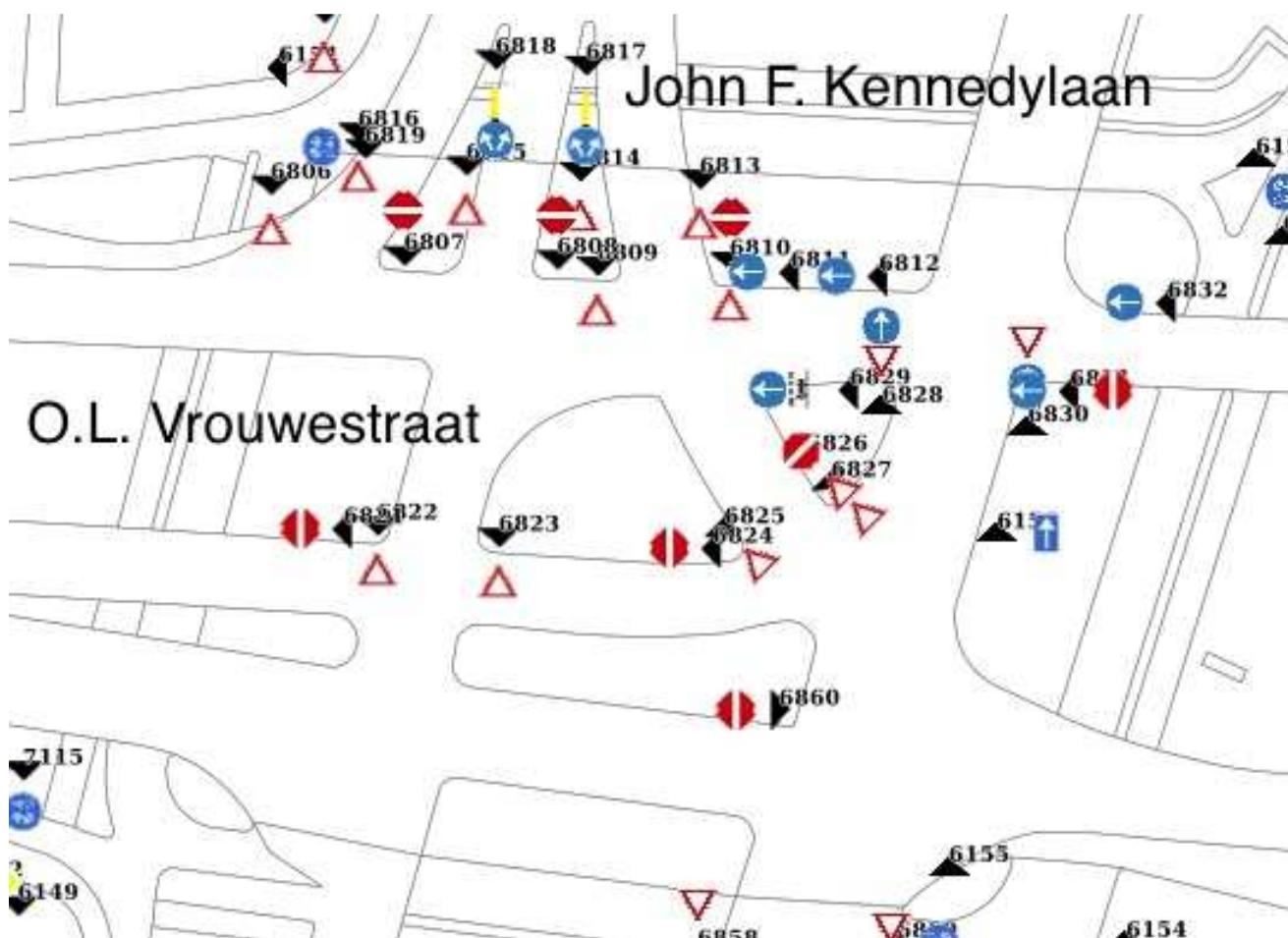
- verkeersbord A1 70 km/uur verplaatsen
- verkeersbord A1 70 km/uur plaatsen



Locatie 18-2: O.L. Vrouwestraat/John F. Kennedylaan

Advies

- verkeersbord A1 70 km/uur plaatsen

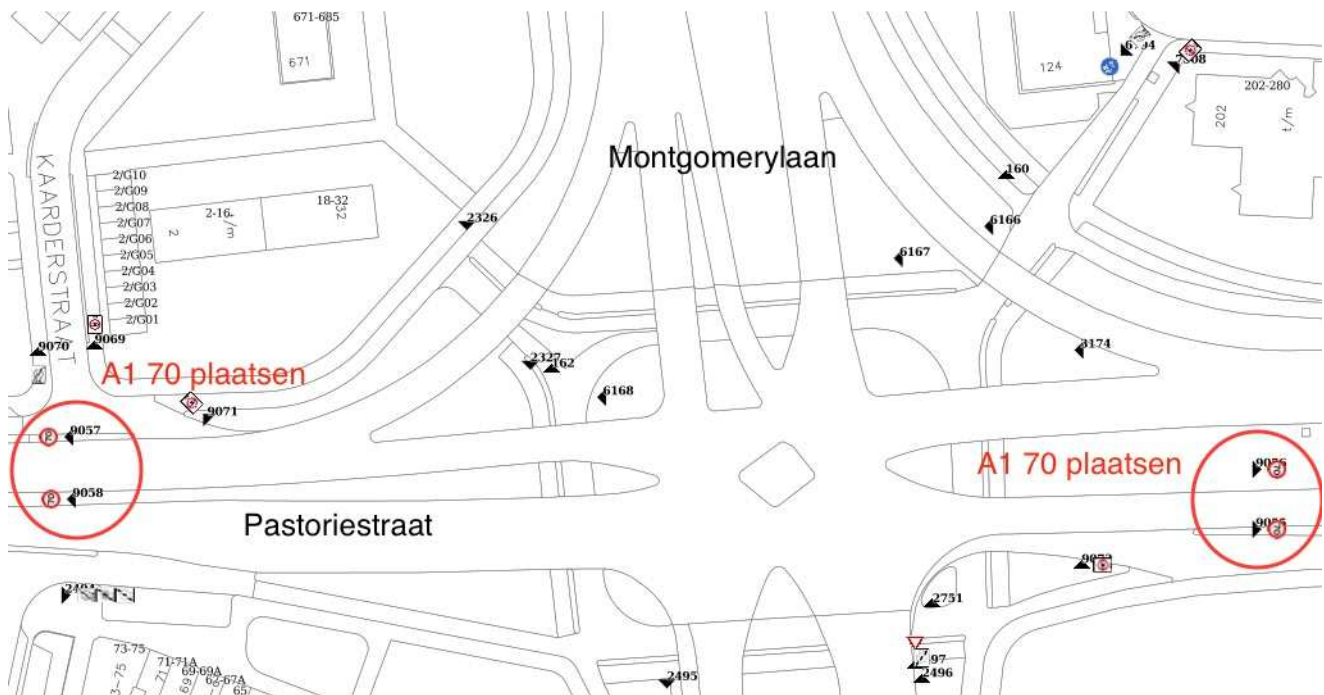


Locatie 18-3: O.L. Vrouwestraat/John F. Kennedylaan

Advies

- verkeersborden C2 verwijderen, maar wel markering ophalen (zie foto)



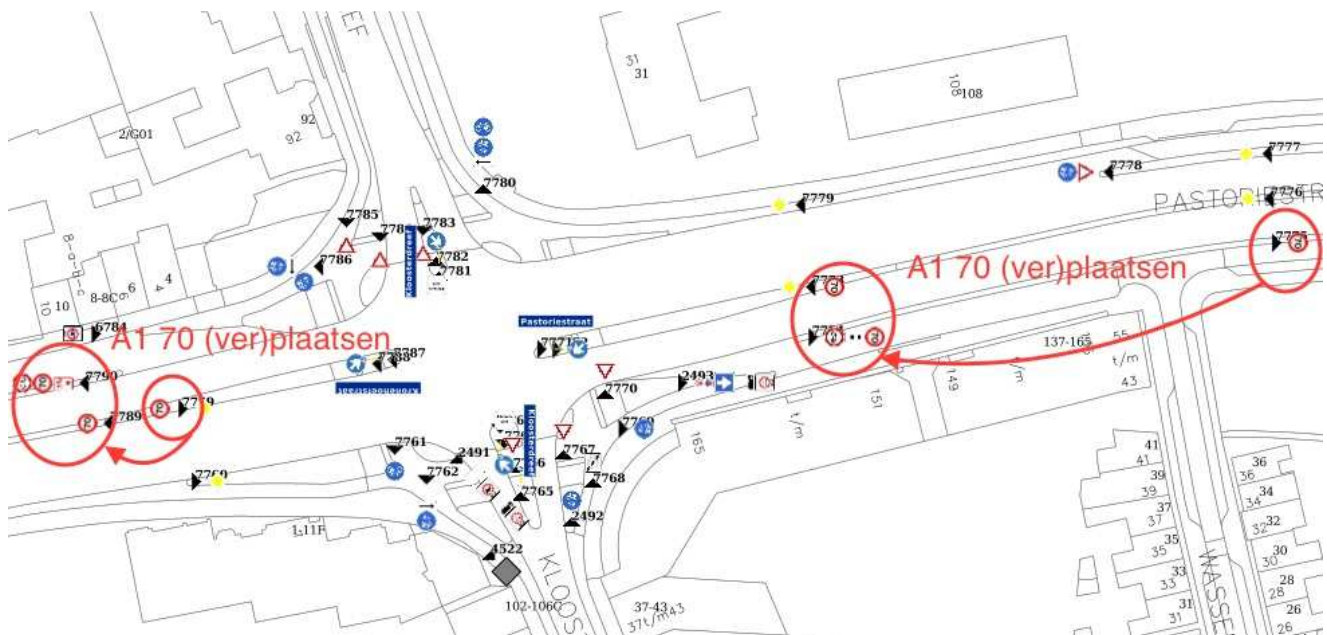


Locatie 19: Pastoriestraat/Montgomerylaan

Deze kruising wordt op dit moment gereconstrueerd. Hier komt een ongelijkvloerse kruising voor terug. De noodzakelijke bebording wordt in het kader van dit project aangebracht.

Advies

- verkeersborden A1 70km/uur plaatsen



Locatie 20: Pastoriestraat/Kloosterdreef

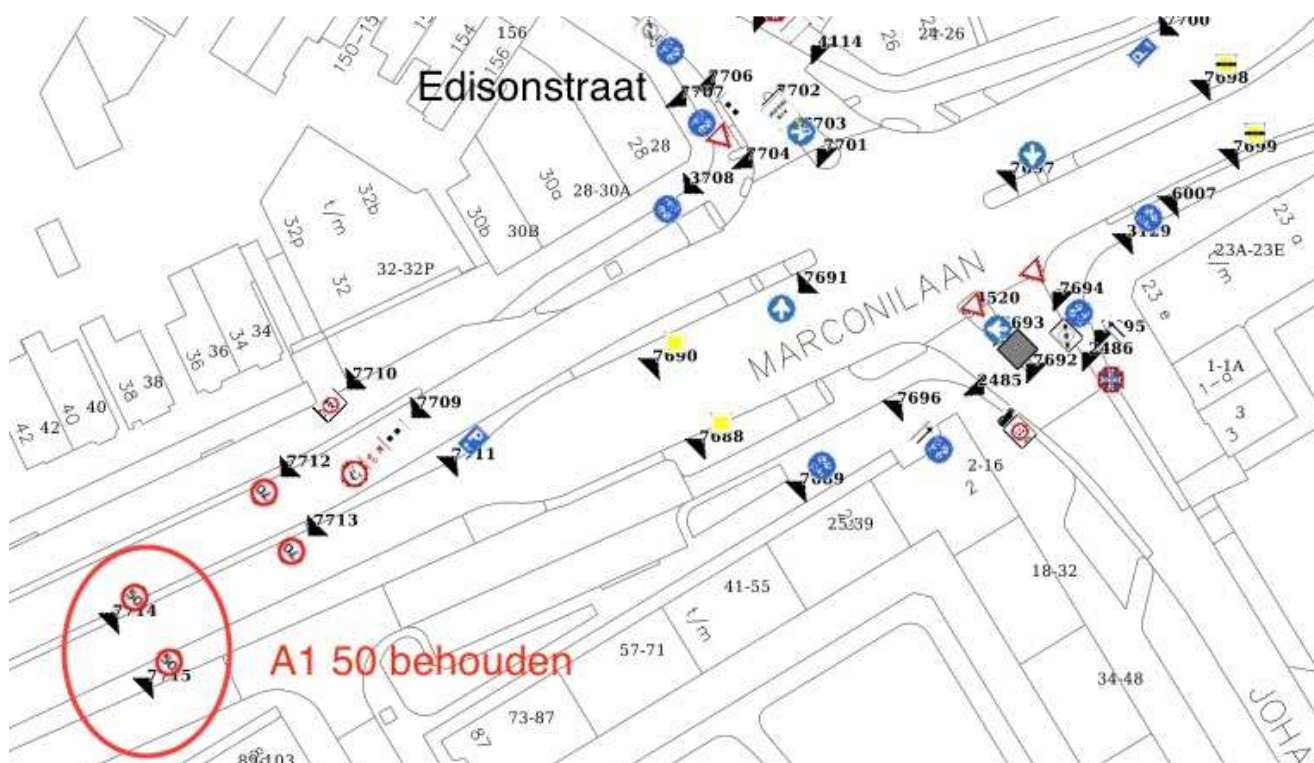
Advies

- verkeersbord A1 70 km/uur (ver) plaatsen



Locatie 21: Kronehoefstraat/Boschdijk

- verkeersborden A1 50km/uur verwijderen



Locatie 22: Marconilaan/Edisonstraat

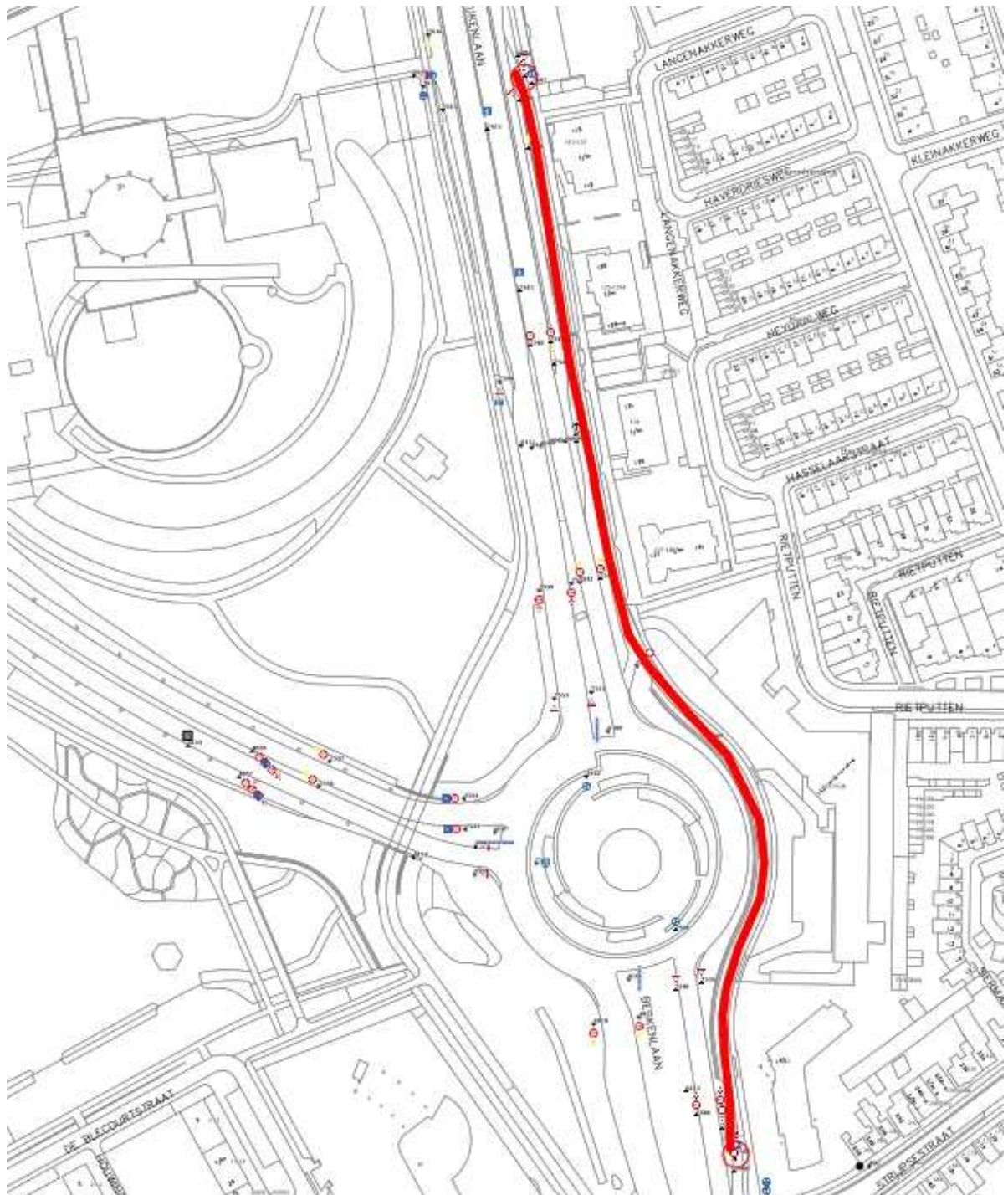
Advies

- verkeersborden A1 50 km/uur behouden in verband met de Weg Geluidshinder

Bijlage II – Snelheidsaanduiding op de Parallelwegen van de Ring

De rode lijn geeft de 30 km-zone aan in onderstaande tekeningen.

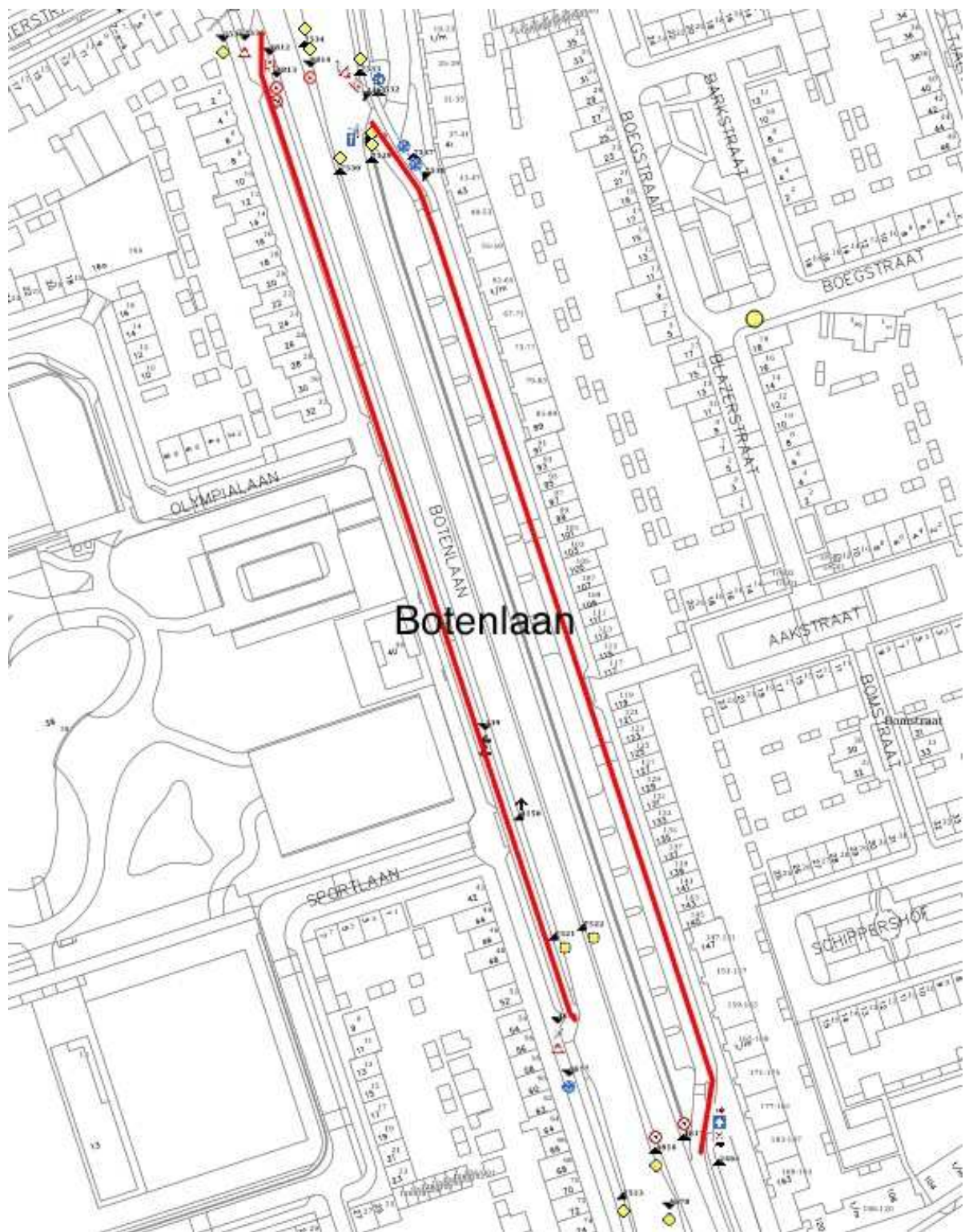
De blauwe lijn geeft de 50 km aan in onderstaande tekeningen.



Locatie: Beukenlaan, oostelijke parallelweg

Advies

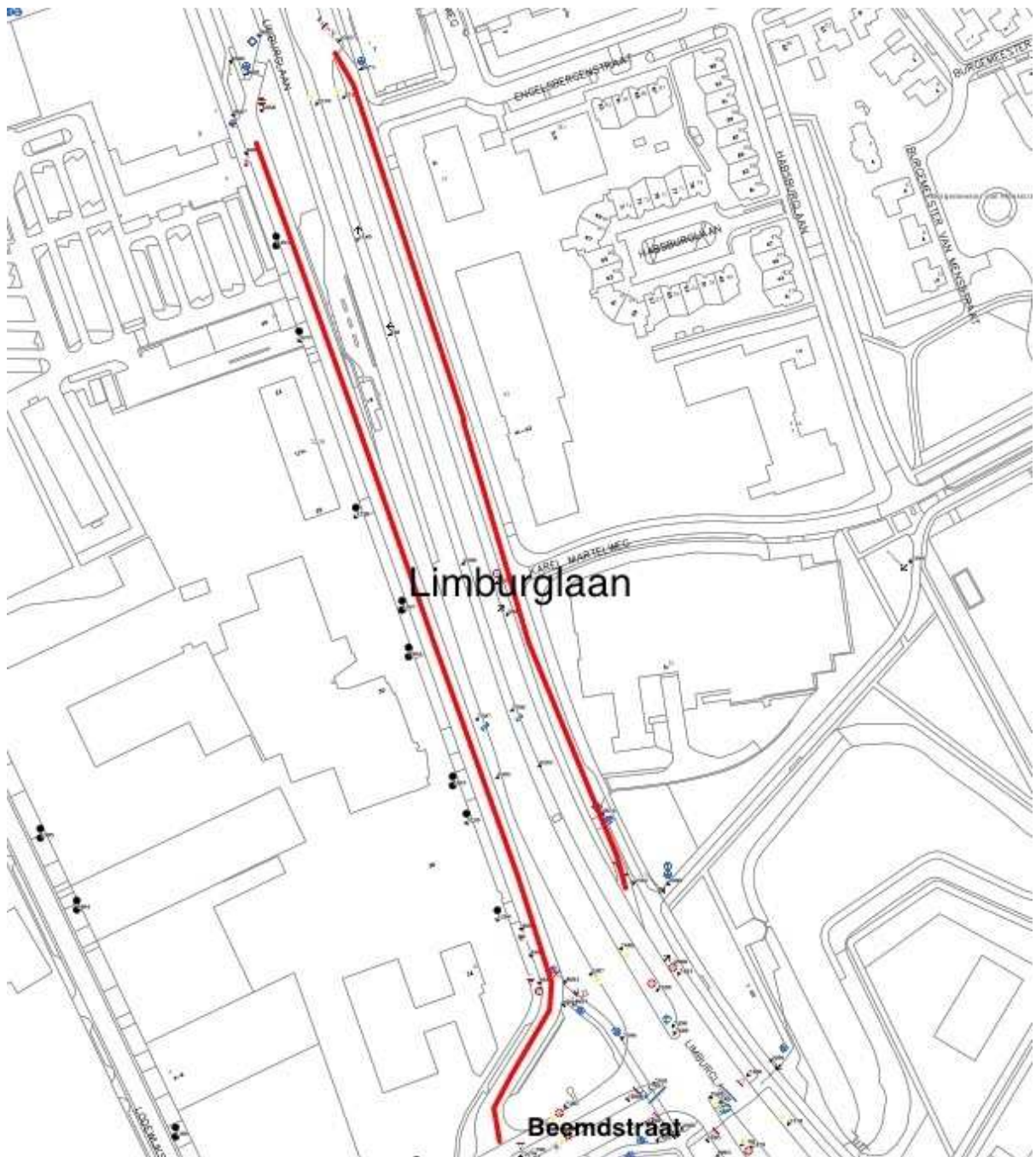
- **geen wijzigingen**



Locatie: Botenlaan, oostelijke en westelijke parallelweg

Advies

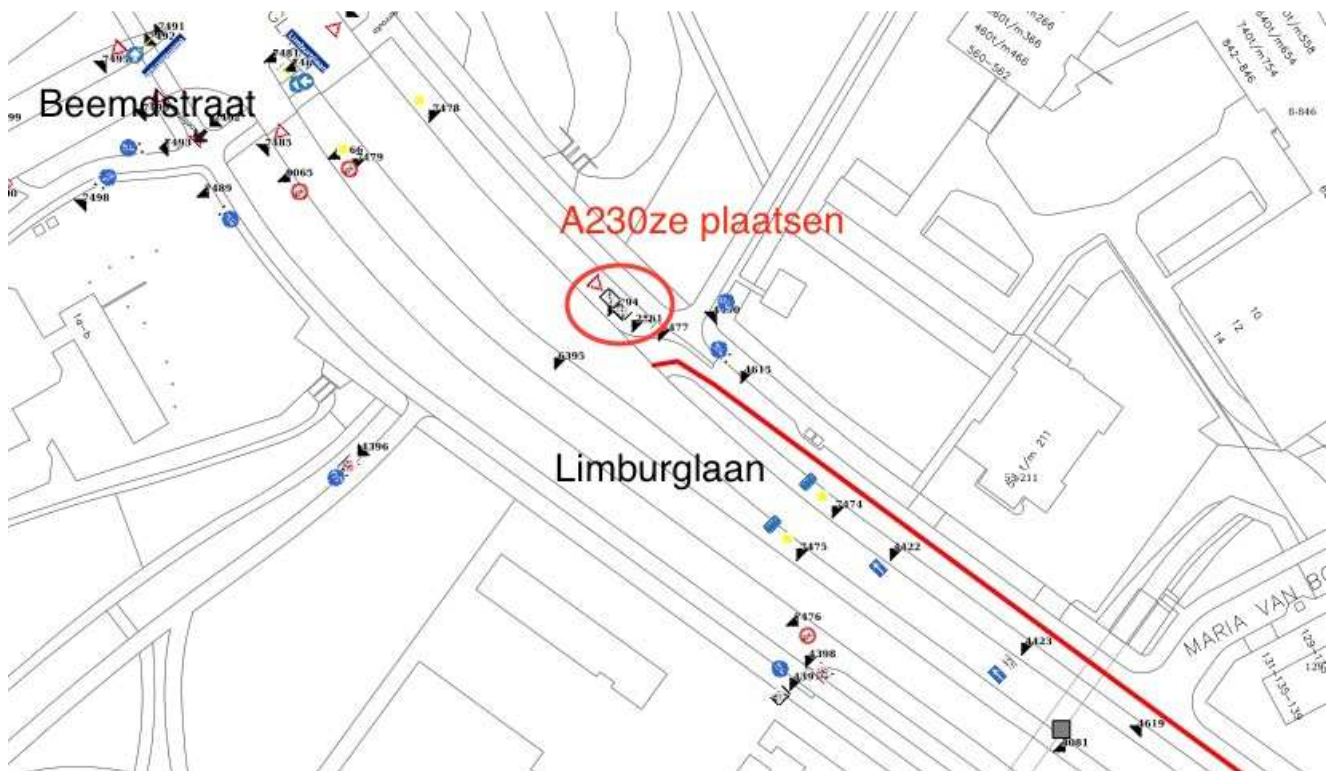
- geen wijzigingen



Locatie: Limburglaan, oostelijke en westelijke parallelweg (ten noorden van de Beemdstraat)

Advies

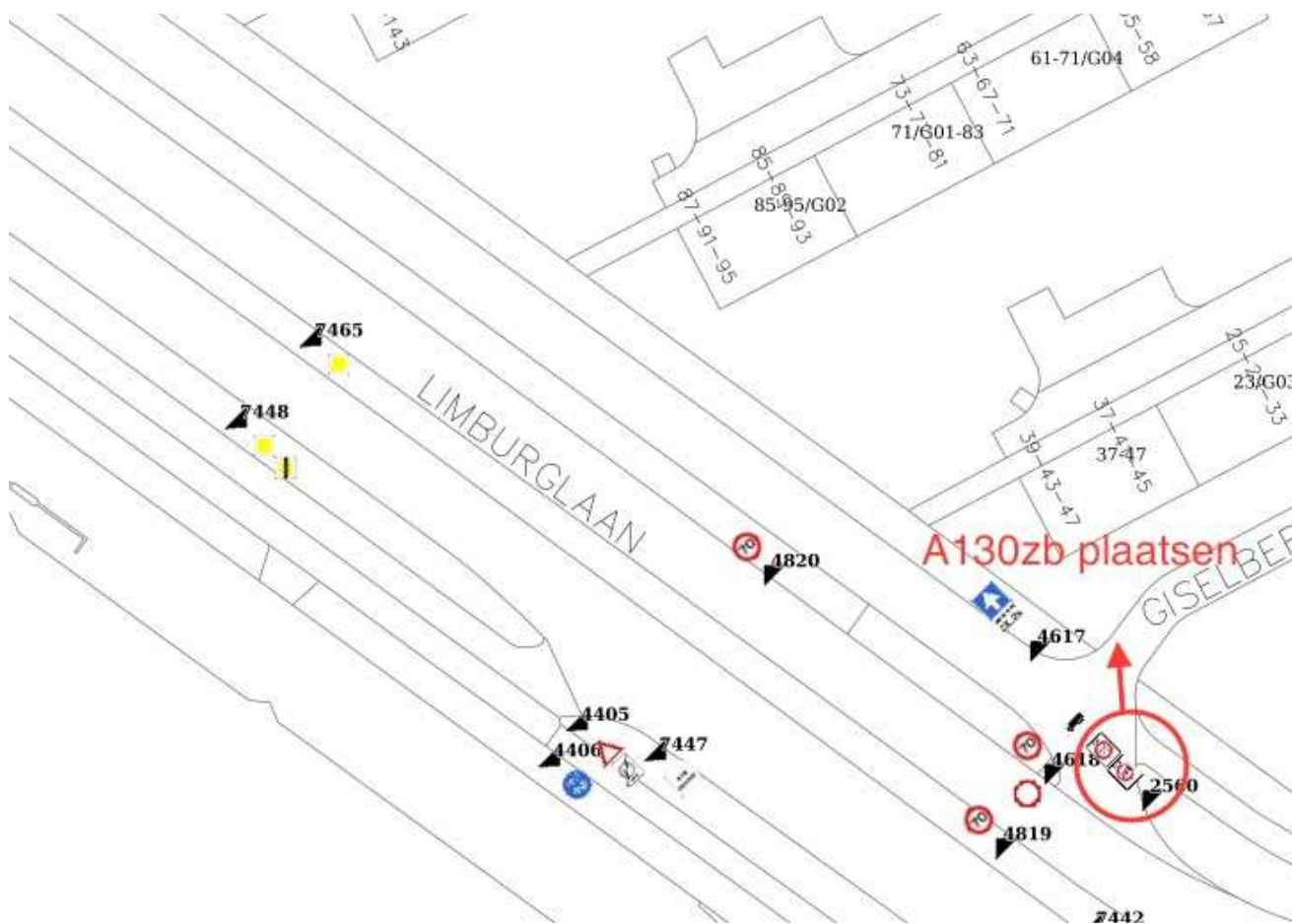
- geen wijzigingen



Locatie: Limburglaan, noordoostelijke parallelweg (ten zuiden van de Beemdstraat)

Advies

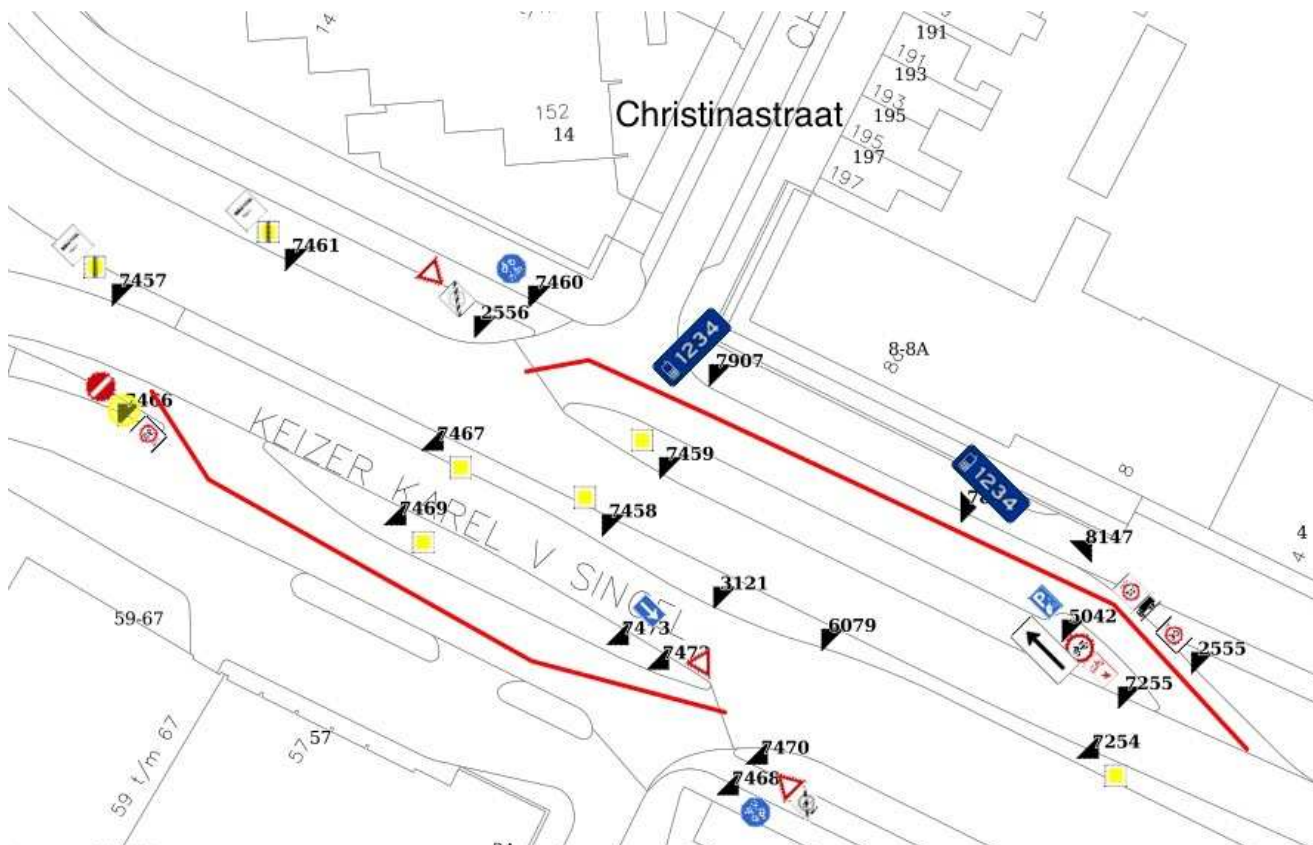
- verkeersbord A2 einde 30 km-zone plaatsen



Locatie: Limburglaan, noordoostelijke parallelweg

Advies

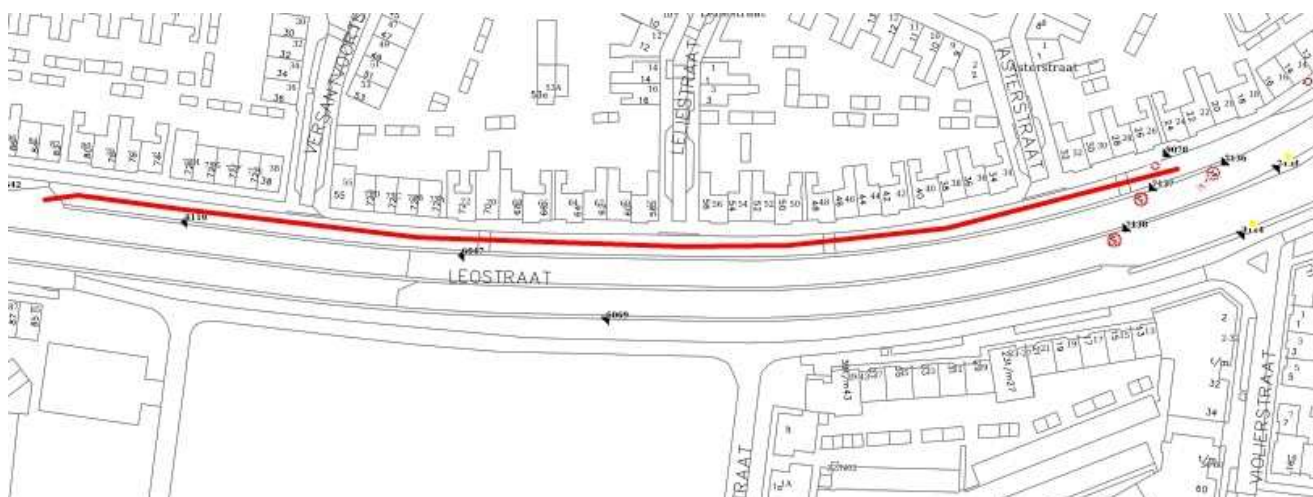
- verkeersbord A1 30 km-zone plaatsen



Locatie: Keizer Karel V Singel, noordelijke en zuidelijke parallelweg

Advies

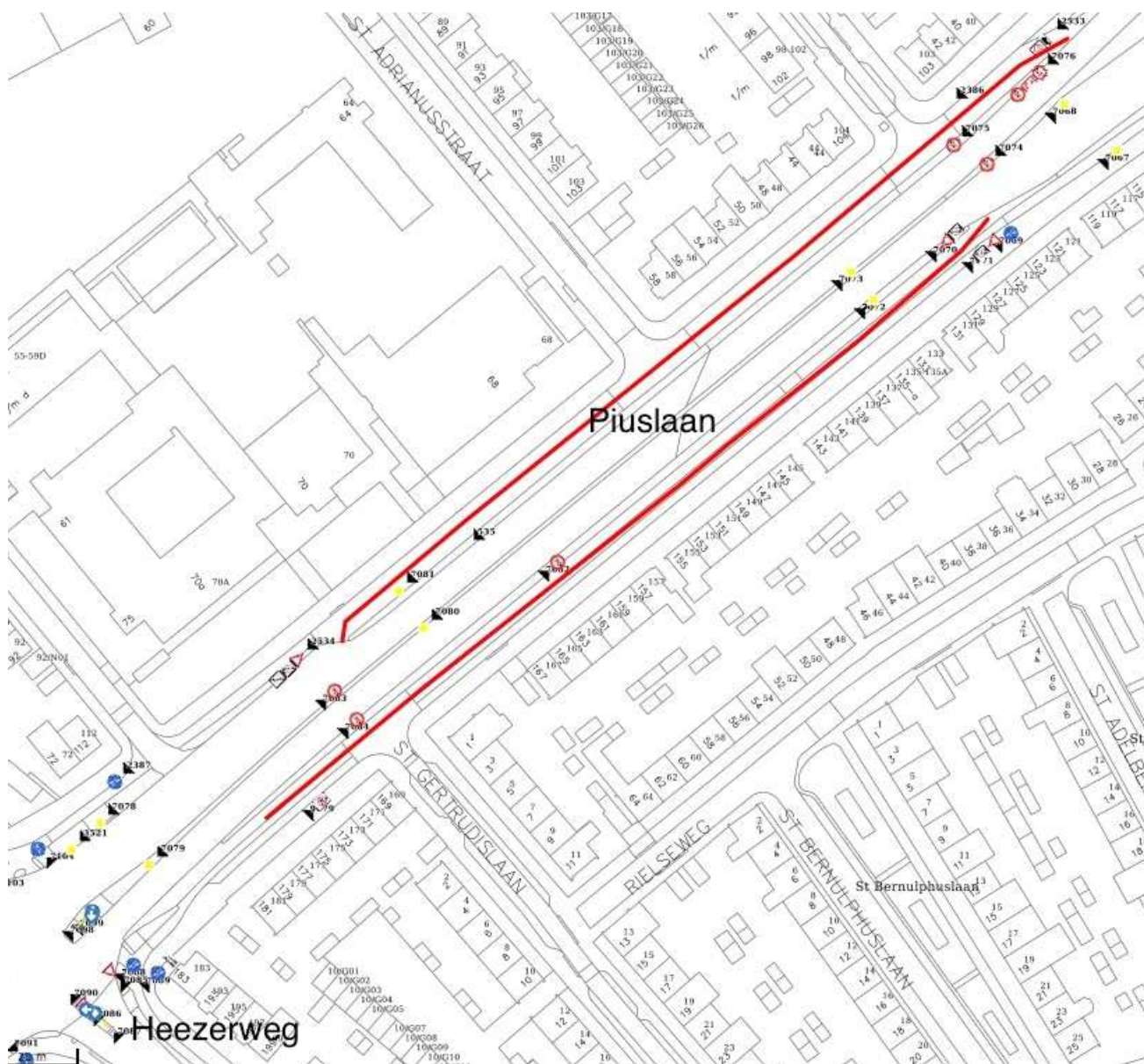
- geen wijzigingen



Locatie: Leestraat, noordelijke parallelweg

Advies

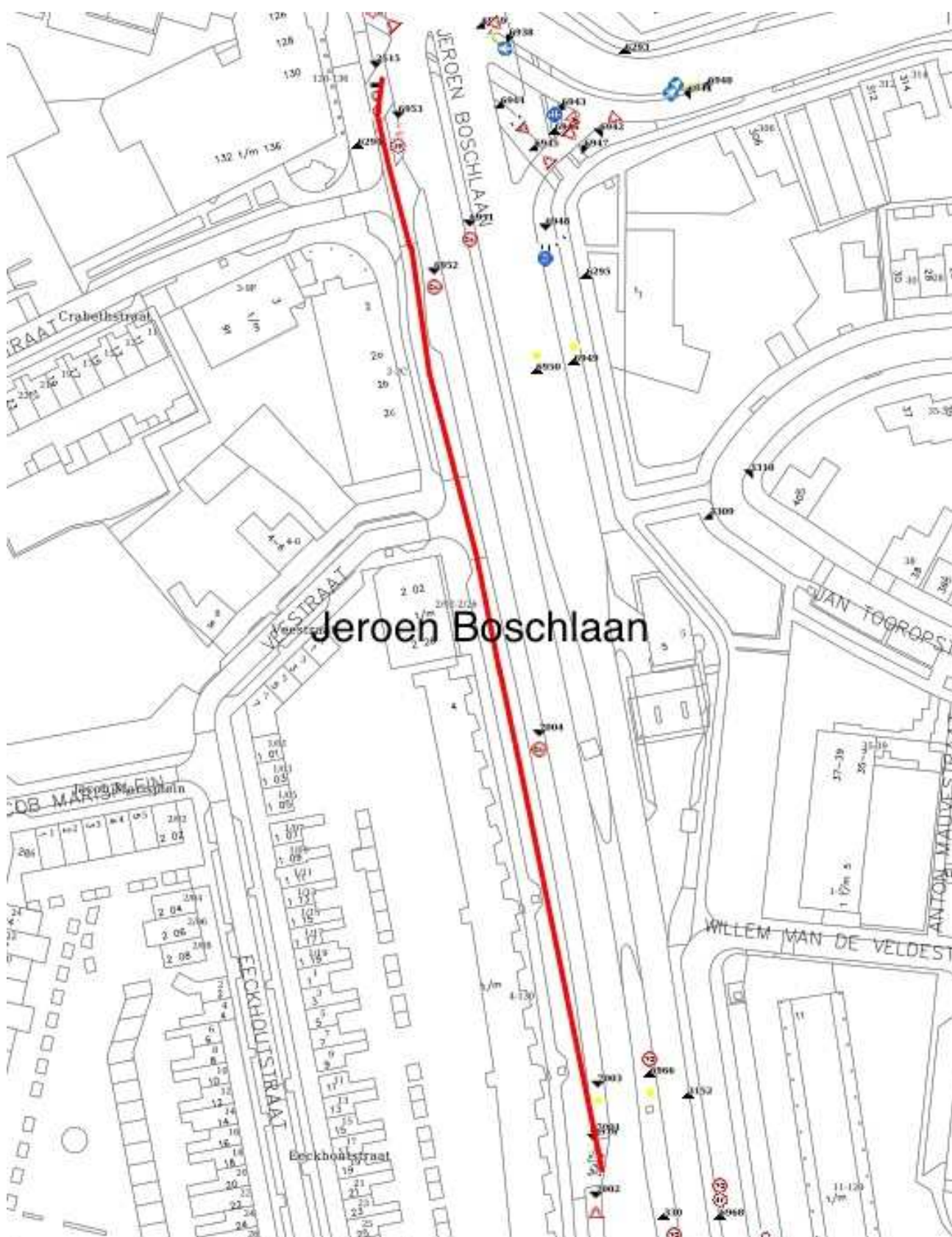
- geen wijzigingen



Locatie: Piuslaan, noordelijke en zuidelijke parallelweg (ten noorden van de Heezerweg)

Advies

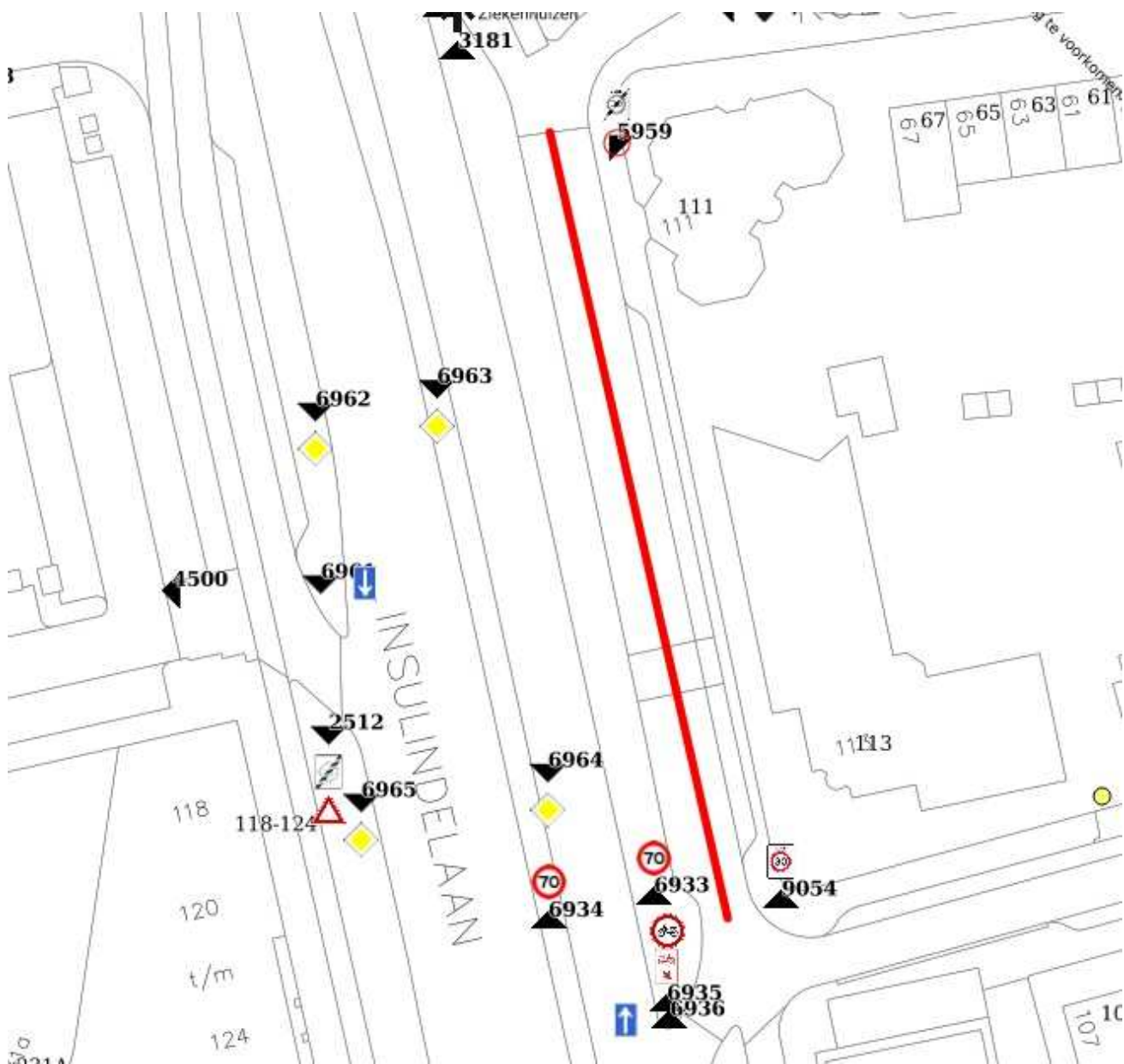
- geen wijzigingen



Locatie: Jeroen Boschlaan, westelijke parallelweg

Advies

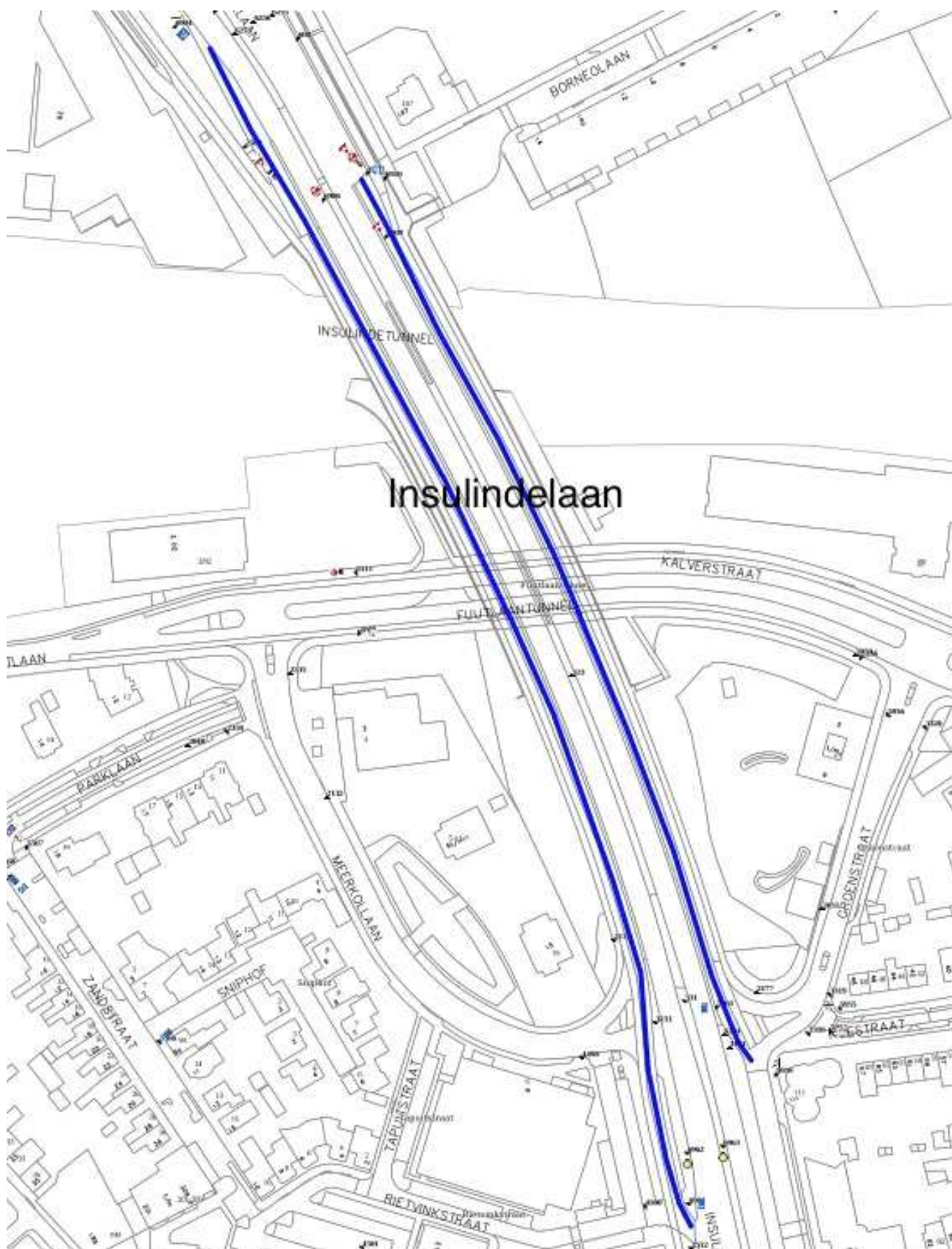
- geen wijzigingen



Locatie: Insulindelaan, oostelijke parallelweg (tussen de Melkweg en de Koestraat)

Advies

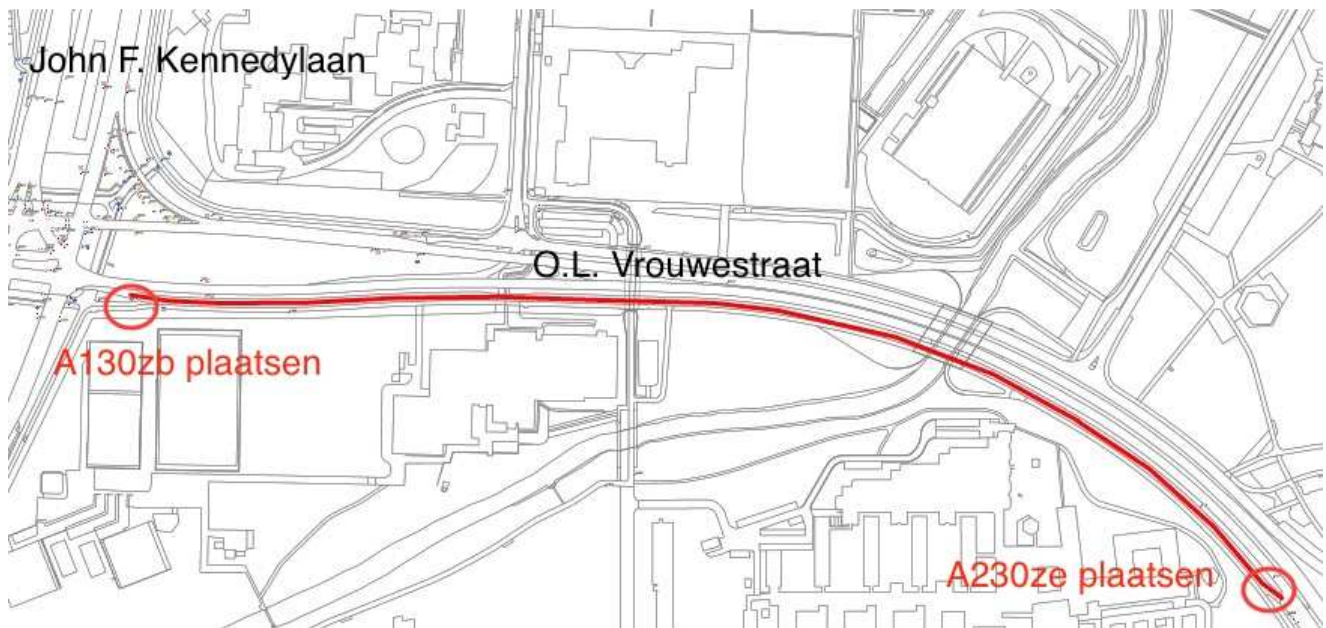
- geen wijzigingen



Locatie: Insulindelaan, oostelijke en westelijke parallelweg

Advies

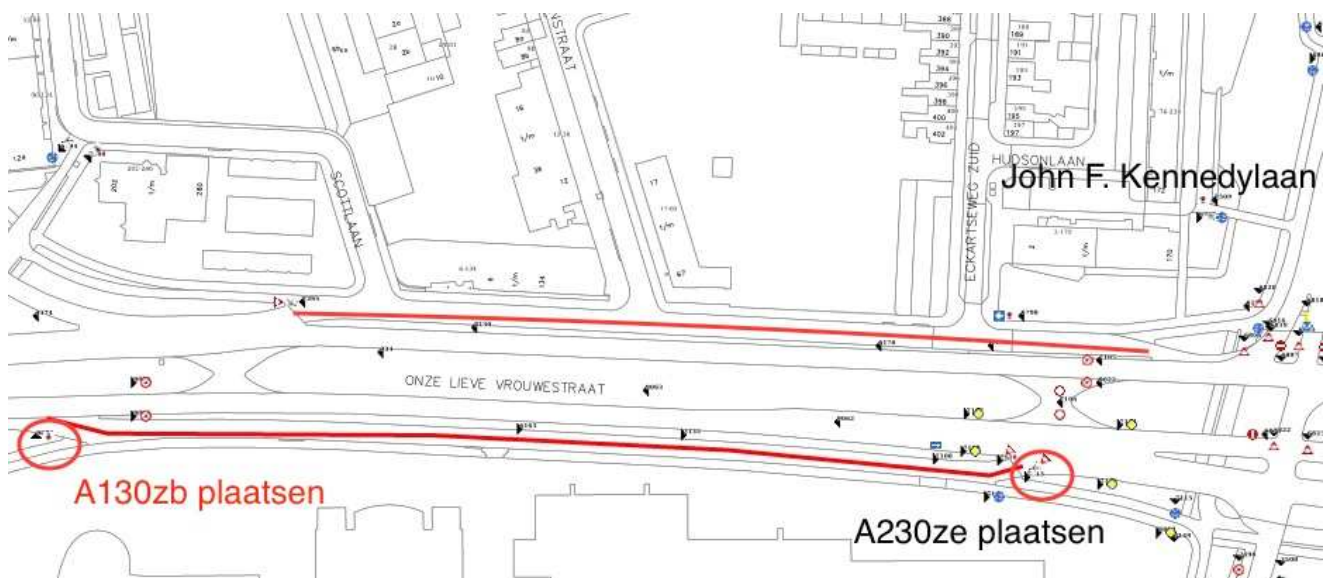
- geen wijzigingen



Locatie: Onze Lieve Vrouwestraat, zuidelijke parallelweg (ten oosten van de John F. Kennedylaan)

Advies

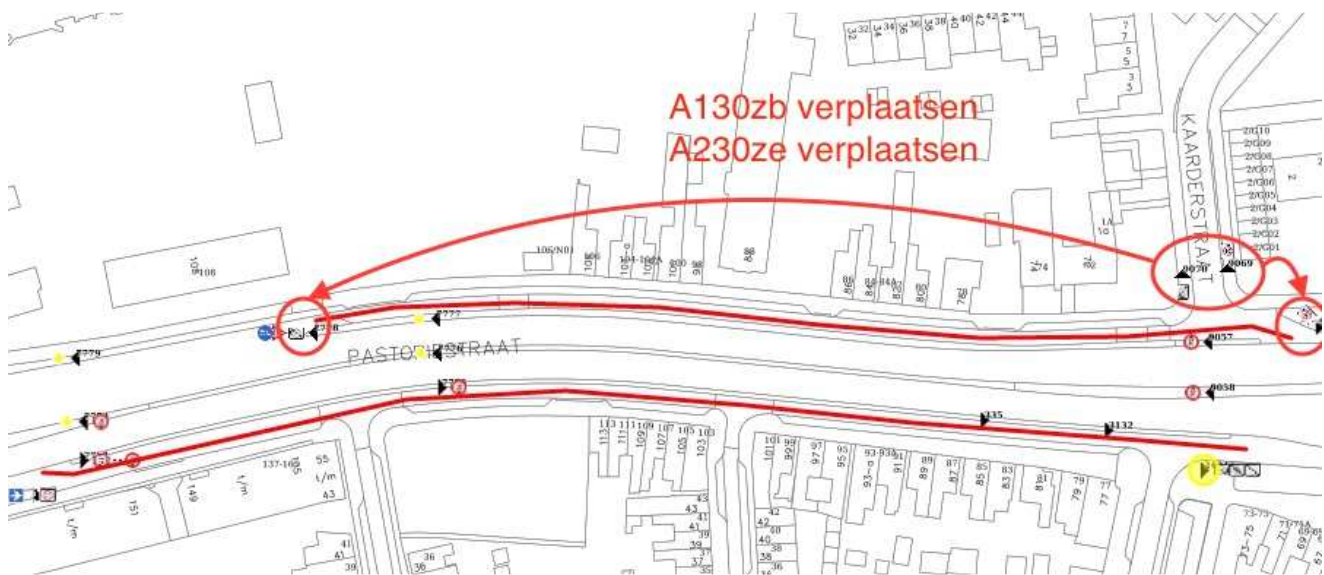
- verkeersbord A1 30 km-zone plaatsen
- verkeersbord A2 einde 30 km-zone plaatsen



Locatie: Onze Lieve Vrouwestraat, noordelijke en zuidelijke parallelweg (ten westen van de John F. Kennedylaan)

Advies

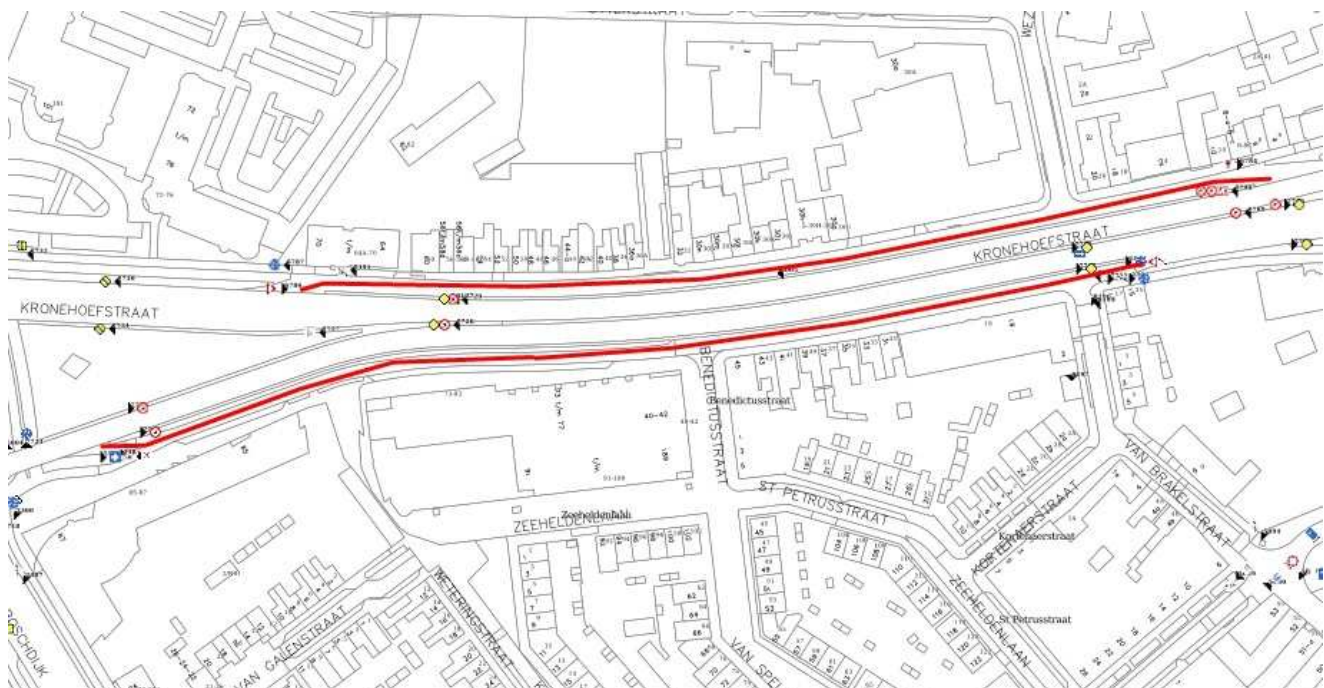
- verkeersbord A1 30 km-zone plaatsen
- verkeersbord A2 einde 30 km-zone plaatsen



Locatie: Pastoriestraat, noordelijke parallelweg

Advies

- verkeersbord A1 30 km-zone verplaatsen
- verkeersbord A2 einde 30 km-zone verplaatsen



Locatie: Kronehoefsestraat, noordelijke en zuidelijke parallelweg

Advies

- geen wijzigingen

Bijlage III - Wet- en regelgeving

De verkeerstekens worden geplaatst conform de wettelijke eisen en richtlijnen.

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.

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.

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 verantwoordelijkheid 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 altijd zeer kritisch gekeken moeten worden naar de al dan niet 'noodzakelijke' bebording binnen de gemeente.

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.

1.5. Wetgeving en richtlijnen in relatie tot gemeente Eindhoven

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

2. Duurzaamheid

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

2.1 Duurzaam Veilig

De principes van het Duurzaam Veilig-programma zijn een belangrijk uitgangspunt.

Speciale aandacht ook voor toegankelijkheid van de weg voor weggebruikers met een beperking. Want daar waar verkeersborden 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

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.

Bijlage IV - Voorschriften voor de afzonderlijke borden

Algemeen

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.

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.

Het verdient voorkeur om verkeerstekens met mate in te zetten. Het is veel beter dat de weginfrastructuur het gewenste verkeersgedrag min of meer afdwingt of ondersteunt. Vanuit kosten oogpunt 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.

Toepassing

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

- Verkeersborden worden slechts toegepast als de inrichting van de weg in overeenstemming is met wat bij de afzonderlijke borden is voorgeschreven.
- Verkeersborden 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.

Algemene bepalingen ten aanzien van uitvoering van verkeersborden

Verkeersborden in vaste uitvoering, met uitzondering van verkeersbord L3, voldoen aan de paragrafen 5 en 6 van norm NEN 3381 (Verkeerstekens – Algemene eisen voor borden). Verkeersborden, met uitzondering van de verkeersborden G13, G14, K1 tot en met K13, L3 tot en met L7 en L10 tot en met L12 worden ten minste uitgevoerd overeenkomstig de afmetingen genoemd in paragraaf 4 van norm NEN 3381, waarbij voor de volgende wegen de volgende type gelden:

- Op wegen waar een maximumsnelheid geldt van 130km/uur of minder: type III;
- Op wegen waar een maximumsnelheid geldt van 80km/uur of minder: type II;
- Op wegen waar een maximumsnelheid geldt van 50km/uur of minder: type I en
- Verkeersbord B1 als herhalingsbord, alsmede de verkeersborden D2 en D3 indien gecombineerd met de gele koker BB22: type 0.

Snelheid

Maximumsnelheid - Verkeersbord A1



Toepassing

De in te stellen maximumsnelheid dient in overeenstemming te zijn met het wegbeeld ter plaatse. Dit betekent dat waar nodig de omstandigheden op zodanige manier zijn aangepast dat de beoogde snelheid redelijkerwijs voortvloeit uit de aard en de inrichting van de betrokken weg en van zijn omgeving.

Binnen de bebouwde kom mag verkeersbord A1 worden geplaatst in afwijking van het bepaalde in Hoofdstuk II, Paragraaf 1 onder punt 2, om zonodig te herinneren aan de algemene snelheidslimiet van 50km/uur.

Geen andere dan de volgende maximumsnelheden worden vastgesteld binnen de bebouwde kom:

- Op wegvakken: 70, 30, 15 km/uur
- Bij gevaarpunten: 30, 20 km/uur

Plaatsing

1. Verkeersbord A1 wordt niet combinatie met verkeersbord H1 daaronder geplaatst.
2. Bij een rijbaan van meer dan 5 meter breed of met twee of meer rijstroken in dezelfde richting, wordt het verkeersbord indien mogelijk tevens aan de linkerkant van die rijbaan geplaatst.
3. Verkeersbord A1 met maximumsnelheid van 70 km/uur wordt binnen de bebouwde kom aan het begin van het wegvak geplaatst waarvoor de maximum snelheid van 70 km/uur van toepassing is.

Specifiek voor Eindhoven

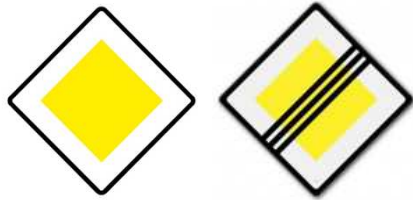
1. Verkeersbord A1 wordt binnen de bebouwde kom conform de afmeting behorend bij wegcategorie I, geplaatst.

Toelichting: met betrekking tot verkeersbord A1; hier worden krachtens het BABW de maximum snelheden aangegeven die op verkeersborden vastgesteld kunnen worden die naar beneden afwijken van de algemene snelheidslimieten.

De mogelijkheid tot vaststelling van een hogere snelheid dan 70km/uur binnen de kom wordt niet geboden.

Vorrang

Vorrangsweg en einde vorrangsweg - verkeersbord B1 & B2



Toepassing

Het verkeersbord wordt niet toegepast in erven, 30km/uur wegen, in 30km/uur-zones, op 60km/uur wegen en in 60km/uur-zones.

Specifiek voor Eindhoven

1. Verkeersbord B1 wordt binnen de bebouwde kom in de afmeting 60cm. geplaatst. Ook het herhalingsbord B1 wordt in de afmeting 60 cm. geplaatst.
2. Bij een rijbaan van meer dan 5 meter breed of met twee of meer rijstroken in dezelfde richting, wordt het verkeersbord indien mogelijk tevens aan de linkerkant van die rijbaan geplaatst.

Verleen vorrang aan bestuurders op de kruisende weg - verkeersbord B6



Toepassing

1. Het verkeersbord wordt niet toegepast binnen erven.
2. 30km/uur en 30km/uur-zones
Het bord binnen 30km/uur en 30km/uur-zones slechts toegepast bij rotondes en bij kruispunten met:
 - een vrijliggende busbaan;
 - een vrijliggend fietspad
 - een vrijliggend fiets/bromfietspad

Gesloten verklaring

Een geslotenverklaring met een van onderstaande verkeersborden geeft aan voor welke categorie voertuigen een bepaalde weg is afgesloten.

Eenrichtingsweg - verkeersbord C2 & C3



Eenrichtingsweg, in deze richting gesloten voor voertuigen, ruiters en geleiders van rij-of trekdieren of vee.

Toepassing

1. Het verkeersbord wordt niet toegepast bij T-kruispunten, waar toepassing van verkeersbord C4, dan wel D4 of D5 mogelijk is.
2. Het verkeersbord ter voorkoming van spookrijden geplaatst aan het einde van afritten van autosnelwegen en dubbelbaans, autowegen, ter weerszijden van de rijbaan. Dit bord op een afstand van tenminste 100m herhaald en is voorzien van een onderbord met de tekst "ga terug". De onderkant van het onderbord moet zich bij voorkeur op een hoogte van 0,50m boven het wegdek bevinden.

Eenrichtingsweg - verkeersbord C4r & C4l



Plaatsing

1. Dit verkeersbord wordt geplaatst tegenover de zijweg van een T—kruispunt, wanneer er sprake is van eenrichtingsverkeer op de doorgaande weg.

Toepassing

1. Dit verkeersbord wordt niet toegepast bij een rotonde.

Geslotenverklaring – verkeersbord C13



Gesloten voor bromfietsen, snorfietsen en voor gehandicaptenvoertuigen met in werking zijnde motor.

Rijrichtingen

Rotonde, verplichte rijrichting - verkeersbord D1

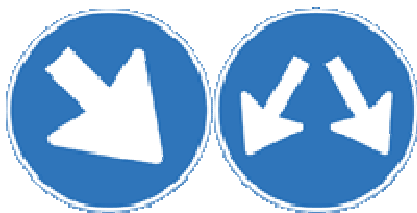


Rotonde, verplichte rijrichting

Toepassing en plaatsing

1. Dit verkeersbord wordt geplaatst op het middeneiland tegenover de toeleidende wegen. Het bord kan tevens worden geplaatst op de toeleidende wegen.
2. Dit verkeersbord wordt slechts toegepast in combinatie met plaatsing van verkeersbord B6 en haaiantanden bij de aansluiting van toeleidende wegen op de hoofdrijbaan van de rotonde. De vormgeving van de toeleidende wegen is zonodig aangepast aan de voorrangsregeling. Bovenstaande gebeurt op zodanige wijze dat de bestuurders op de toeleidende weg voorrang moeten verlenen aan de bestuurders op de hoofdrijbaan van de rotonde.

Rijrichting – verkeersbord D2 & D3



Gebod voor alle bestuurders het bord voorbij te gaan aan de zijde die de pijl aangeeft en verkeersbord D3 mag aan beide zijden voorbij worden gegaan.

Toepassing

1. Op andere plaatsen dan aan het begin van een middengeleider worden deze verkeersborden niet toegepast.
2. Dit verkeersbord wordt toegepast op het middeneiland van een rotonde.

Plaatsing

1. Binnen de bebouwde kom wordt dit verkeersbord voorzien van een reflecterende gele koker, verticaal onder het bord geplaatst. Indien deze verkeersborden bevestigd zijn aan masten van verkeerslichten of verlichting kan de gele koker achterwege blijven.
2. De verkeersborden D02ro_BB22 en D03_BB22 niet toepassen op een middengeleider waarbij op maximaal 1,5 meter een mast van verkeerslichten of verlichting staat. Het verkeersbord wordt dan op die drager geplaatst zonder gele koker (BB22).

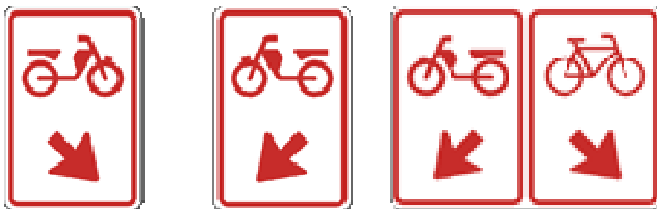
3. De verkeersborden D02ro_BB22 en D03_BB22 worden niet toegepast op plaatsen in combinatie met doorgetrokken markering.
4. Indien deze verkeersborden bevestigd zijn aan masten van verkeerslichten of verlichting wordt het verkeersbord geplaatst met een afmeting van 60cm.

Rijrichting – verkeersbord D4 t/m D7

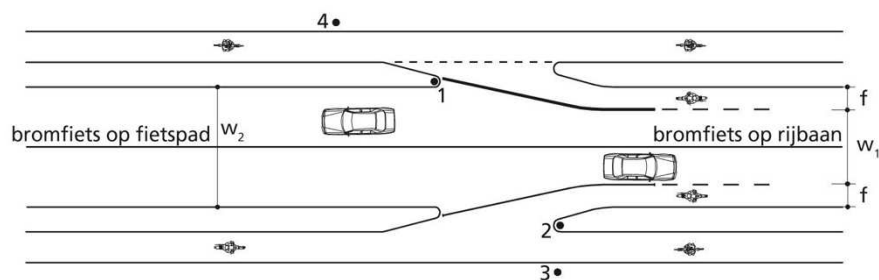


Gebod tot het volgen van de rijrichting of één van de rijrichtingen die op het verkeersbord zijn aangegeven.

Rijrichting – verkeersbord D103, D104 & D105



Sinds de invoering van de maatregel 'Bromfiets Op Rijbaan' is het noodzakelijk om overgangen te maken van (brom)fietspaden naar de rijbaan. Het moet zowel voor de bromfietser als voor de overige weggebruikers op de rijbaan en het (brom)fietspad duidelijk zijn waar en wanneer de bromfietser invoegt op de rijbaan of van de rijbaan uitvoegt op het (brom)fietspad. Er moet voldoende en duidelijke (waarschuwing)sbebording en belijning aanwezig zijn. Een overgang met haakse hoeken moet worden vermeden. Onderstaande figuur geeft de mogelijkheden van de overgang van fietspad naar rijbaan weer.



Toepassing

1. komgrens (80-50 km/uur)
2. gebiedsontsluitingsweg met overgang van 70-50 km/uur
3. bij voorkeur bij poortconstructie

Uitvoering

1. herkenbaarheid van de wegversmalling met verticale elementen en openbare verlichting waarborgen
2. de korte suggestiestrook bij voorkeur uitvoeren in de kleur rood
3. te plaatsen bebording:
 - 1 = D103
 - 2 = D104
 - 3 = G11
 - 4 = G12a

Maatvoering

1. $f = 1,50$ m
2. lengte van de ononderbroken markering minimaal 20 m
3. lengte van de onderbroken markering (1-1-streep) maximaal 20 m

Verkeersregels (regimeborden)

Verplicht fietspad - verkeersbord G11



Plaatsing

1. De verkeersborden mogen aan de linker- of rechterzijde van de weg worden geplaatst

Verplicht fiets/bromfietspad - verkeersbord G12a



Toepassing

1. Verkeersbord G12a wordt slechts toegepast:
 - Indien het ongewenst is dat bromfietzers gebruik maken van de rijbaan of van een andere route;
 - Bij een weggedeelte voor fietsers en bromfietzers op een eenrichtingsweg, aan de zijde waar deze weg voor het overige verkeer door middel van verkeersbord C2 is gesloten, mits dit weggedeelte is gemarkeerd door een doorgetrokken streep.

Plaatsing

1. De verkeersborden mogen aan de linker- of rechterzijde van de weg worden geplaatst

Waarschuwborden

Rotonde - verkeersbord J9



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

Uitgangspunten

1. De verkeersborden uit de categorie J kunnen geplaatst worden bij een nieuwe situatie om de weggebruiker te laten wennen aan de nieuwe inrichting. Deze worden na 3 maanden weer verwijderd.

Specifiek voor Eindhoven

1. Verkeersbord J9 wordt niet binnen de bebouwde kom toegepast.
2. Verkeersbord J9 wordt buiten de bebouwde kom toegepast.

Informatieborden

Hoogte onderdoorgang - verkeersbord L1



Toepassing

1. Het getal op het verkeersbord is niet kleiner dan 4,0 en niet groter dan 4,4m.
2. Het getal op het verkeersbord heeft één decimaal en is altijd 0,20m tot 0,20m lager dan de gemeten doorrijhoogte.

Plaatsing

1. Dit verkeersbord wordt in beginsel boven de rijbaan aangebracht.

(Toelichting: met het oog op het toenemend aantal transporten met voertuigen die inclusief lading hoger dan vier meter zijn verdient het aanbeveling bij kunstwerken zoveel mogelijk de doorrijhoogte duidelijk aan te geven.)

Voetgangersoversteekplaats - verkeersbord L2



Toepassing

1. Dit verkeersbord wordt uitsluitend toegepast bij een zebra.

Plaatsing

1. Bij voorkeur wordt dit verkeersbord in een middengeleider dan wel boven de rijbaan aangebracht.

Voorsorteren - verkeersbord L4



Plaatsing

1. De plaatsing van een verkeersbord L4 geschiedt op enige afstand voor het begin van de voorsorteervakken.

(Toelichting: voor de bijbehorende wegmarkering wordt verwezen naar de CROW publicatie 207, uitvoeringsvoorschriften en de Richtlijnen voor de bebakening en markering van wegen.)

Einde rijstrook - verkeersbord L5



Plaatsing

1. De plaatsing van een verkeersbord L5 geschiedt op enige afstand voor het einde van de rijstrook of het begin van het verdrijvingsvlak.

(Toelichting: voor de bijbehorende wegmarkering wordt verwezen naar de CROW publicatie 207, uitvoeringsvoorschriften en de Richtlijnen voor de bebakening en markering van wegen.)

Onderborden

Uitvoering en plaatsing

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.

Uitgangspunten

- Geen onderborden plaatsen bij G11 of G12a als (brom-)fietspaden asmarkering hebben.
- De verkeersborden uit de categorie C mogen in hun werking alleen worden ingeperkt, d.m.v. het woord 'uitgezonderd'.
- De verkeersborden uit de categorie G, ofwel regimeborden, mogen in hun werking wel worden uitgebreid.

Overige bebording

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.

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

Verkeerszuil - verkeersbord BB-21



Plaatsing

1. De plaatsing van een verkeersbord BB21 geschiedt alleen voor bebakening van obstakels.

Verkeerszuil - verkeersbord BB-22



Plaatsing

1. De plaatsing van een verkeersbord BB22 geschiedt alleen in combinatie met verkeersbord D2 of D3.
2. Het verkeersbord BB22 mag niet gebruikt worden voor bebakening van obstakels.

Bijlage V - Begrippen

Kruising

Ontmoeting van wegen waar het verkeer niet van weg mag of kan wisselen. Kruisingen zijn locaties waar men (on)gelijkvloers een andere weg of infrastructuur (bijvoorbeeld spoorlijnen, trambanen of busbanen) kan passeren zonder dat daar uitwisseling mogelijk is, bijvoorbeeld via een brug, viaduct of tunnel. Ook in (brom)-fietspaden kunnen kruisingen met andere typen wegen voorkomen, omdat daar uitwisseling niet mogelijk is (koude oversteek).

Kruisingsvlak

Het gebied op het kruispunt of de rotonde waar verschillende verkeersstromen en verkeerssoorten elkaar kunnen ontmoeten en elkaar voor dienen te laten gaan.

Kruispunt

In het RVV 1990 (hoofdstuk I, artikel 1) is een kruispunt gedefinieerd als: 'kruising of splitsing van wegen'. Deze definitie is zeer algemeen; in deze publicatie wordt daarom een specifiekere definitie aangehouden: ontmoeting van wegen waar het verkeer van weg mag wisselen. Dit geldt zowel voor het gemotoriseerd verkeer als voor het langzaam verkeer. Voorbeelden zijn: een kruispunt zonder voorrangsregeling waar rechts voor gaat, een voorrangskruispunt, een kruispunt met verkeerslichten en een (turbo)rotonde.

Oversteek

Gelijkvloerse kruising waarvan beide wegen zijn opengesteld voor verkeer en waarvan een der wegen een ondergeschikt karakter heeft. Uitwisseling tussen beide wegen is niet toegestaan. Voorbeelden zijn: een solitair fietspad dat een gebiedsontsluitingsweg zonder fietspaden kruist, een vrijliggende ov-baan voor bus/tram die wordt gekruist, een zijweg (erftoegangsweg) die moet aansluiten op een aan de andere zijde van de gebiedsontsluitingsweg liggende parallelweg (erftoegangsweg).

Rotonde

Gelijkvloers kruispunt waar het verkeer in een rondgaande beweging wordt afgewikkeld, waarbij binnen de bebouwde kom, het verkeer op de rotonde voorrang heeft en waarop de wegen radiaal aansluiten. Een rotonde wordt aangeduid door RVV-bord D1 (rotonde, verplichte rijrichting).

Turborotonde

Rotonde met meer dan een rijstrook voorzien van spiraalbelijning die soepel van binnen naar buiten loopt. Voor het oprijden van de turborotonde dienen weggebruikers de juiste rijstrook te kiezen en daarna aan niet meer dan twee rijstroken voorrang te verlenen. Op de rotondebasis mag verkeer niet van rijstrook wisselen en wordt op enig punt gedwongen de turborotonde te verlaten. Volledig rondrijden is daarmee niet altijd mogelijk. De term 'turborotonde' wordt gebruikt als verzamelnaam voor alle soorten rotondes die voldoen aan het hier beschreven basisconcept.

Verkeersplein

Gelijkvloers kruispunt waar het verkeer in een rondgaande beweging wordt afgewikkeld waarop de wegen tangentieel aansluiten. Verkeer kan met relatief hoge snelheid uitwisselen via weefvakken en in- en uitvoegstroken. Een verkeersplein wordt aangeduid door RVV-bord D1 (rotonde, verplichte rijrichting).

Wegvak

Een wegvak is het gedeelte van een weg tussen twee zijwegen of, indien geen zijweg aanwezig is, tussen twee punten waarop een verkeersmaatregel betrekking heeft;