



TILBURG

RICHTLIJN TOEPASSING EN UITVOERING VERKEERSTEKENS

Verkeersborden
Straatnaamborden
Plaatsnaamborden
Markering

Beleid voor plaatsing, sanering, onderhoud en beheer

Versie 04.009



Inhoudsopgave

1.	Inleiding	4
2.	Bebording	5
2.1	Verkeersborden	5
2.1.1	Rol en functie van verkeersborden	5
2.1.2	Toepassing	5
2.2	Straatnaamborden	5
2.2.1	Rol en functie van bebording	5
2.2.2	Toepassing	5
3.	KADERS	6
3.1	Wet- en regelgeving	6
3.1.1	Wetgeving	6
	-Wegenverkeerswet 1994 (WVW)	6
	-RVV	6
	-BABW	6
3.1.2	Verkeersbesluiten	6
3.1.3	Verkeersveiligheid en aansprakelijkheid	6
3.1.4	CROW-richtlijnen	6
3.1.5.	Wetgeving en richtlijnen in relatie tot gemeente Tilburg	7
3.2.	Duurzaamheid	7
3.2.1	Duurzaam beheer	7
4.	Richtlijnen toepassing RVV-borden	8
4.1	Algemene saneringsrichtlijnen	8
4.1.1	Algemene saneringsregels	8
4.1.2	Specifieke saneringsregels	8
4.1.3	Bewuste deregulatie	8
4.2	Toepassing en sanering per RVV-categorie	8
4.2.1	A-categorie	8
4.2.2	B-categorie	10
4.2.3	C-categorie	11
4.2.4	D-categorie	15
4.2.5	E-categorie	18
	Borden op basis van gemeentelijke verordeningen	19
	Voorwaarden voor zonale toepassing van parkeerbebording	20
	Uitgangspunten voor het plaatsen van parkeerbebording:	21
	Markering of bebording?	21
4.2.6	F-categorie	22
4.2.7	G-categorie	23
4.2.8	H-categorie	26
4.2.9	J-categorie	27
4.2.10	K-categorie	30
4.2.11	L-categorie	30
4.2.12	Onderborden	32
4.2.13	Overige borden	32
4.2.14	Bebakening	32
4.2.15	Voorlichtingsborden VVN	33
5.	Bijzonderheden bij het plaatsen verkeersborden	34
5.1	Inrichting rotonde	34
5.2	Centrering op drager	34
5.3	Muurarm	35
5.4	Toepassing Zonepoort	35

6.	Richtlijnen toepassing straatnaamborden	37
6.1	Vooraankondiging straatnaamborden gebiedsontsluitingswegen	37
6.2	Toepassing straatnaamborden	37
6.3	Plaatsingrichtlijn straatnaambord	38
7.	Richtlijnen bewegwijzering	39
7.1	Utilitaire bewegwijzering	39
7.1.1	Gebieden, terreinen en parken	40
7.1.2	Solitaire objecten	40
7.2	Toeristisch-recreatieve bewegwijzering	40
7.2.1	Dagrecreatie	40
7.2.2	Verblijfsaccommodatie	40
7.2.3	Horeca	40
7.4	Aanvullende criteria voor objectbewegwijzering – vanuit het (concept) document beleidsregels – objectbewegwijzering buiten bebouwde kom grens Tilburg	41
7.5	Fietsbewegwijzering	42
7.6	Voetgangersbewegwijzering	43
7.6.1	Uitvoering van de voetgangersbewegwijzering	43
Bijlage I		44
Eisen op het gebied van wetgeving en certificering		44
Eisen aan verkeersborden		44
Eisen aan straatnaamborden		44
Eisen aan kombord-, rotonde- en zoneportalen		45
Eisen aan overige informatieborden		45
Eisen aan verkeersbordpalen		45
Eisen aan beugels en bevestigingsmiddelen		46
Eisen aan verankeringsystemen		46
Eisen aan de voetgangersbewegwijzering		46
Eisen aan de uitvoering en materiaalkeuze van de de bewegwijzeringsborden		46
Bijlage II		49
BABW Plaatsing van verkeersborden		49
Wegcategorie		49
Algemene bepalingen ten aanzien van het plaatsen van verkeersborden		49
Afmetingen en uitvoering van straatnaamborden		51

1. Inleiding

De gemeente Tilburg kiest voor een duidelijke lijn in het gebruik van verkeersborden, straatnaamborden en bewegwijzering. Concreet betekent dat een eenduidige toepassing van borden, uniform gebruik van materialen en minder borden op straat. Doel is een veilige inrichting van de openbare weg, een rustiger straatbeeld en lagere beheerkosten.

In deze richtlijn vindt u de kaders en richtlijnen die de gemeente Tilburg hanteert voor het gebruik van verkeersborden, straatnaamborden en wegwijzers.

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 de functie, rol en toepassing van verkeersborden, straatnaamborden en bewegwijzering.

2.1 VERKEERSBORDEN

2.1.1 Rol en functie van verkeersborden

In het RVV 1990 staan rol en functie van verkeersborden omschreven. Het RVV 1990 spreekt van verkeerstekens. Daarmee worden niet alleen verkeersborden, maar ook verkeerslichten en verkeerstekens op het wegdek bedoeld. Als deze verkeerstekens een gebod of verbod inhouden, zijn de weggebruikers verplicht hieraan gevolg te geven.

Het verdient de voorkeur om terughoudend te zijn met het plaatsen van verkeerstekens. Het nemen van infrastructurele aanpassingen die het gewenste verkeersgedrag afdwingt of ondersteunt hebben meer effect.

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.

2.1.2 Toepassing

In de 'Uitvoeringsvoorschriften BABW' staan de algemene bepalingen over de toepassing van 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.

2.2 STRAATNAAMBORDEN

2.2.1 Rol en functie van bebording

Straatnaamborden en huisnummerborden vormen samen de laatste schakel in de bewegwijzering naar een individueel adres. Ze maken deel uit van het lokale informatiesysteem met als functie alle doelen en adressen goed vindbaar te maken.

2.2.2 Toepassing

Uniforme uitvoering en plaatsing van straatnaamborden en huisnummerborden zijn essentieel voor het goed functioneren van het informatiesysteem en komen de verkeersveiligheid ten goede. Ze voorkomen zoekgedrag van weggebruikers en bevorderen de verkeersdoorstroming. Aspecten zoals opvallendheid, zichtbaarheid en leesbaarheid, zowel bij daglicht, schemer als nacht zijn essentieel voor tijdige herkenning.

2.2 BEWEGWIJZERING

2.2.1 Rol en functie van bebording

Bewegwijzering vervult een essentiële functie voor de weggebruikers en de wegbeheerder. Met behulp van de bewegwijzering is de weggebruiker in staat zijn weg te vinden op het wegennet. Het doel van de bewegwijzering is het met de grootst mogelijke zekerheid en veiligheid geleiden van de weggebruiker naar zijn bestemming.

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. Ook straatnaamborden en wegwijzers worden geplaatst conform de richtlijnen die door NEN en het CROW worden voorgeschreven.

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) het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV 1990) en het Besluit Administratieve Bepaling inzake het Wegverkeer (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 RVV 1990 is een uitvoeringsbesluit bij de Wegenverkeerswet 1994. In het RVV 1990 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 4 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 (2017). 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

Conform artikel 15 van de Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994) is de wegbeheerder verplicht om voor een deel van de verkeerstekens een verkeersbesluit te nemen. De verkeerstekens waarvoor een wegbeheerder verplicht is een verkeersbesluit te nemen staan genoemd in artikel 12 van het BABW.

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 verantwoordelijkheid geldt ook als er een incident gebeurt op een locatie waar verkeersborden en verkeerstekens ontbreken. 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 Tilburg

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

3.2. DUURZAAM VEILIG

De principes van het Duurzaam Veilig-programma zijn een belangrijk uitgangspunt. Dat vraagt ook speciale aandacht 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.

3.2.1 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. De gemeente houdt rekening met hergebruik bij de keuze voor materialen, zoals de aluminium palen. Borden gaan langer mee door de gewenste kwaliteit als uitgangspunt te nemen en daar het onderhoudsprogramma op aan te passen. Hiermee bespaart de gemeente ook op kosten van vervanging en onderhoud. Afgevoerde materialen worden gescheiden verwerkt.

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 geven aan wanneer 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 aanduidings-borden waar de situatie duidelijk is, vooraankondigingsborden)
- c) Verwijderen van 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 omgevingssituatie 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 op 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 zijn niet nodig als de inrichting van de weg dit toelaat. - Bij ingang bebouwde kom zoveel mogelijk zonaal toepassen van maximum snelheidsborden. - Bord A1 met maximumsnelheid wordt niet herhaald binnen de bebouwde kom. - Bord A180 wordt niet toegepast buiten de bebouwde kom.
A2		Einde maximumsnelheid	
A4		Adviessnelheid	Adviessnelheden worden alleen toegepast wanneer er sprake is van een gevarenpunt of als de naderende bestuurders niet goed genoeg kunnen zien met welke snelheid ze het gevarenpunt veilig kunnen passeren en alleen als het verschil met de maximumsnelheid meer dan 20 km is.

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 BABW:

- 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 gevarenpunt of als de naderende bestuurders niet goed genoeg kunnen zien met welke snelheid ze het gevarenpunt veilig kunnen passeren.



BB08-01r-100



Alleen van toepassing op de Burgemeester Bechtweg en de Burgemeester Letscherweg.

4.2.1 B-categorie

De B-categorie betreft 'Vorrang'.

RVV nummer	Afbeelding	Omschrijving	Gebruik
B1		Vorrangsweg	Niet plaatsen in vierkant 400mm
B2		Einde vorrangsweg	Niet toepassen als de B6 het einde van de voorrangsweg duidelijk maakt
B3		Vorrangskruispunt	
B4		Vorrangskruispunt zijweg links	
B5		Vorrangskruispunt zijweg rechts	
B6		Verleen voorrang aan bestuurders op kruisende weg	
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 voorrangsbekording worden verwijderd.

Uitgangspunten:

- Voorrangsborden worden niet toegepast bij kruisingen tussen verharde en onverharde wegen.
- 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.
- 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, en er geen infrastructurele aanpassingen mogelijk zijn.

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	

RVV nummer	Afbeelding	Omschrijving	Gebruik
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 aanhangwagen	
C11		Gesloten voor motorfietsen	
C12		Gesloten voor alle motorvoertuigen	
C13		Gesloten voor bromfietsen en voor gehandicaptenvoertuigen met in werking zijnde motor	

RVV nummer	Afbeelding	Omschrijving	Gebruik
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 samenstellingen van voertuigen, waarvan de totaal-massa hoger is dan op het bord is aangegeven	
C22		Gesloten voor voertuigen met bepaalde gevaarlijke stoffen	Wanneer de milieuzone alleen betrekking heeft op een bepaalde categorie voertuigen (zoals vrachtwagens in Tilburg), dient dit d.m.v. een onderbord duidelijk gemaakt te worden. Dit geldt ook voor zoneborden.
C22a		Gesloten verklaring voor vrachtauto's die niet voldoen aan de eisen, genoemd in artikel 86d	

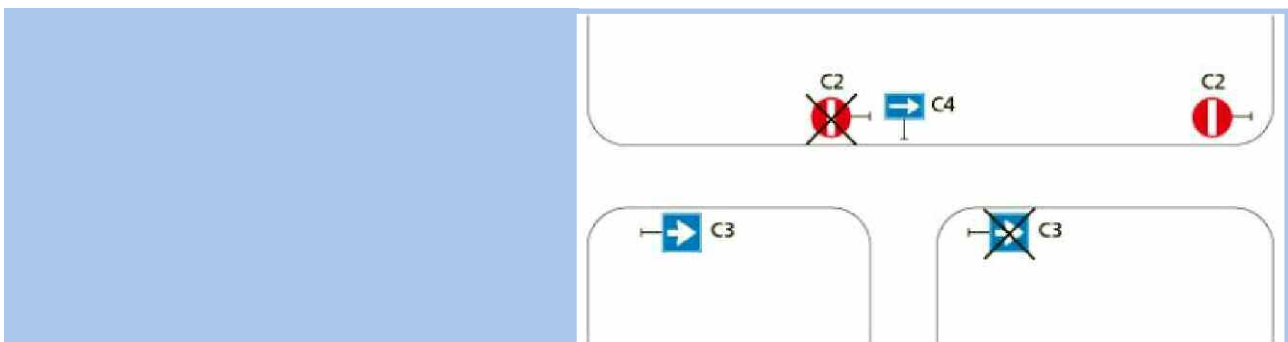
Een geslotenverklaring met een van bovenstaande verkeersborden geeft aan voor welke categorie voertuigen een bepaalde weg is afgesloten. In het algemeen kan ervan worden uitgegaan dat deze borden goed staan en weloverwogen zijn geplaatst. Al kan het voorkomen dat bepaalde verkeerssituaties dusdanig zijn 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 gesa-
neerd.

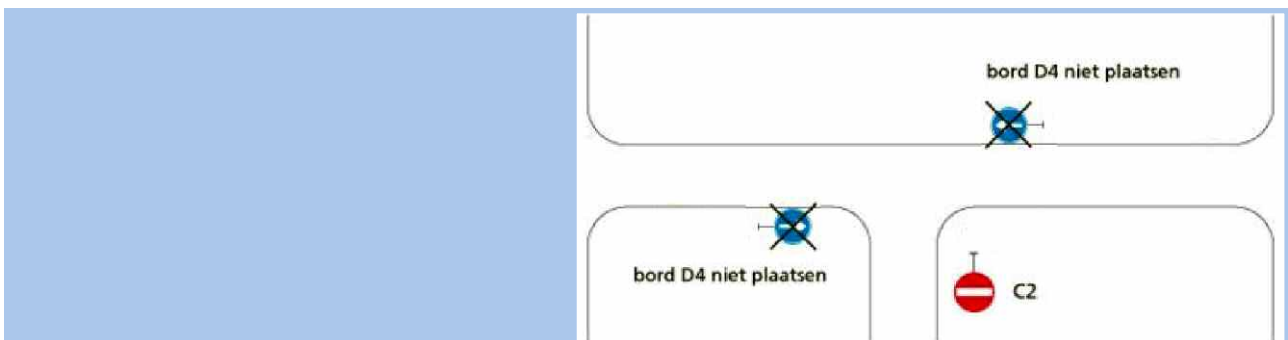
Een ander veelvoorkomende combinatie is bord C2/3 op een T-kruispunt met bord C4 of D4/5 op de andere richting. Ook dit is overbodig, en ook hier kan algemeen gesteld worden dat C borden boven D borden gaan. C4 op de kopse kant van een kruising heeft altijd de voorkeur boven de C2, C3 combinatie.

Uitgangspunten:

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



- Bord C2 wordt toegepast waar ook D04 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 heeft de voorkeur boven het plaatsen van borden.

Bord C22a (zone) worden gecombineerd met OB09 of OB11. In de gemeente Tilburg wordt de C22a zonaal toegepast. Bij de zone-einde is geen onderbord nodig.

- Zo wordt de milieuzone ingericht:



4.2.4 D-categorie

De D-categorie betreft 'Rijrichting'

RVV nummer	Afbeelding	Omschrijving	Gebruik
D1		Rotonde, verplichte rijrichting	Niet gebruiken als voorwaarschuwing 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	

Borden van de D-categorie zijn, indien juist geplaatst, altijd noodzakelijk en kunnen dus niet gesaneerd worden.

Uitgangspunten:

- Bord D1 wordt niet gebruikt als waarschuwbord 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. Indien deze borden bevestigd zijn aan masten van verkeerslichten of verlichting kan de gele koker achterwege blijven.
- D02ro_BB22 en D03_BB22 borden worden niet toegepast op een middengeleider waarbij op maximaal 1,5m een lichtmast staat. De overige D-categorie borden worden altijd voor het actiepunt geplaatst.



- D02ro_BB22 en D03_BB22 worden niet toegepast op plaatsen in combinatie met doorgetrokken markering.



- Bij D2 in combinatie met een hekwerk wordt D2 aan het hekwerk geplaatst.



Ongewenst



D02 onderaan plaatsen

- Plaatsing D2 in combinatie met B6, wordt in afwijking van het BABW, B6 boven D2 geplaatst, waarbij D2 wordt geplaatst onderkant van het bord t.o.v. maaiveld 90 cm en B6 conform BABW. Door de D02 onderaan te plaatsen wordt de herkenbaarheid van de middengeleider vergroot.



- Plaatsing D2 en D3 op middengeleider conform BABW waarbij de onderkant van het bord t.o.v. maaiveld 90cm.

4.2.5 E-categorie

De E-categorie betreft 'Parkeren en stilstaan'.

RVV nummer	Afbeelding	Omschrijving	Gebruik
E1		Parkeerverbod	In plaats van borden kan ook markering worden gebruikt. (zie verder in deze paragraaf)
E2		Verbod stil te staan	
E3		Verbod fietsen en bromfietsen te plaatsen	
E4		Parkeergelegenheid	Toepassing op parkeerterrein met parkeervakken en 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	

RVV nummer	Afbeelding	Omschrijving	Gebruik
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	

RVV nummer	Afbeelding	Omschrijving	Gebruik
BW111zb		Zone betaald parkeren	
BW111ze		Einde zone betaald parkeren	
BW111		Betaald parkeren	
E201		Parkeerverbod voor grote voertuigen	

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. Het kan toch nodig zijn het parkeren te regelen, daarbij kan gedacht worden aan doorstroming van het verkeer

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.

Voorwaarden voor zonale toepassing van parkeerbebording

Het is zaak de weggebruiker goed te informeren dat hij zich in een betaald parkeerzone bevindt. Op parkeerovertredingen wordt immers streng gehandhaafd. Gebruik daarvoor herhalingsborden.

Regels voor het plaatsen van herhalingsborden:

- Plaats na elke drie kruisingen of zijwegen een herhalingsbord. Ter plekke moet worden beoordeeld of het nodig is de herhalingsborden op kortere afstand te plaatsen, bijvoorbeeld als:
 - o de kruisingen gevoelsmatig erg ver van elkaar af liggen.
 - o de infrastructuur erg druk is, er is veel afleiding.
 - o de weg erg bochtig is, waardoor oriëntering moeilijker is.
- Plaats alleen herhalingsborden op plaatsen waar parkeervakken zijn, niet op plaatsen waar niet geparkeerd mag worden.
- De herhalingsborden mogen ook parallel aan de wegas geplaatst worden op de kopse kant van een T-kruising. Het is dan niet nodig om een dubbele pijl te gebruiken.
- Altijd in groot formaat plaatsen
- Herhalingsborden niet toepassen als blijkt uit een ander bord, zoals een verwijzing naar een betaalautomaat, belparkeren codebord of parkeerautomaat, dat men zich in betaald parkeren zone bevindt.

Uitgangspunten voor het plaatsen van parkeerbebording:

- Waar mogelijk parkeerverboden zonaal toepassen. Losse E01-borden alleen voor straten en hofjes. Zie hierboven.
- 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.
- Gebruik de E4 om een parkeermogelijkheid meer op te laten vallen als deze lastig herkenbaar is. Gebruik de BW201 om te verwijzen naar een parkeerplaats die moeilijk te vinden is.

MARKERING OF BEBORDING?

Het is mogelijk om gele markering te gebruiken in plaats van parkeerborden. Bord E1 (parkeerverbod) wordt dan vervangen door een gele onderbroken streep op de trottoirband. Bord E2 (stopverbod) kan worden vervangen door een gele doorgetrokken streep op de trottoirband.

De markering en bebording wordt niet gecombineerd (conform hoofdstuk II, paragraaf 1 lid 2 van de uitvoeringsvoorschriften).

In de richtlijn 'Bebakening en markering van wegen' geeft verkeerskundig kenniscentrum CROW zelfs een aanbeveling voor het gebruik van gele markering. De vraag is of vervanging op grote schaal wenselijk is.

Kosten

Qua kosten schelen borden en markering niet veel. Borden zijn goedkoper als een maatregel over een lange afstand geldt. Markering als het om kortere afstanden gaat. Wat onderhoud betreft is gele markering duurder, markering slijt veel sneller dan borden.

Straatbeeld

Borden ontsieren het straatbeeld. Maar gele markering ontsiert het straatbeeld misschien nog wel meer, zeker op oude stenen in de binnenstad. De vraag is ook in hoeverre het wenselijk is om lange gele strepen aan te brengen in woonwijken. Op natuursteen is markering in de vorm van thermoplast niet toegestaan. Is markering gewenst dan zal dit ingestraat moeten worden

Duidelijkheid

Bij een lange gele markering (zonder borden) is de boodschap voor de weggebruiker duidelijker dan bij borden. Bij een lange afstand tussen borden, kun je de borden gemist hebben. Bij markering zie je die altijd als je uitstapt (mits het niet heeft gesneeuwd).

Geschiktheid

In sommige situaties is het gebruik van een gele markering niet het meest geschikt. Denk aan situaties waarbij de trottoirband ontbreekt of daar waar veel groen is.

De volgende overwegingen tellen mee in het wel of niet aanbrengen van markering.

Gele markering vervangt de borden E1 en E2 WEL:

- op korte stukken van maximaal 10 meter (als vuistregel)
- waar het parkeerverbod niet bij het begin van een straat begint (en eindigt)

Gele markering vervangt de borden E1 of E2 NIET:

- bij het ontbreken van een trottoirband
- bij een trottoirband die op gelijke hoogte van de straat ligt, in verband met zichtbaarheid en slijtage door overrijding
- bij een met groen overgroeide trottoirband of aan groen grenzende trottoirband
- binnen een 'blauwe zone' E10
- waar sprake is van een natuurstenen (sier) trottoirband
- als de markering langer wordt dan 10 meter (als vuistregel)

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 F1 niet toepassen indien de infrastructuur en/of markeringen al afdwingen dat niet ingehaald mag worden.
- F5 en F6 mogen wel geplaatst worden op kokers (BB21), maar dan in de kleine afmeting: 40 cm rond.
- Borden F5 en F6 bij wegversmallingen niet toepassen binnen een 30- of 60 km-zone.

RVV nummer	Afbeelding	Omschrijving	Gebruik
G5		Erf	
G6		Einde erf	Niet toepassen als bij het verlaten van een erf een 30-km zone wordt ingegedend.
G7		Voetpad	
G8		Einde voetpad	
G9		Ruiterpad	
G11		Verplicht fietspad	
G12		Einde verplicht fietspad	
G12a		Verplicht fiets/bromfietspad	
G12b		Einde verplicht fiets/bromfietspad	

RVV nummer	Afbeelding	Omschrijving	Gebruik
G13		Onverplicht fietspad	
G14		Einde onverplicht fietspad	

Tot deze categorie behoren borden 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, hiervoor geldt een uitstervingsbeleid.
- Indien een erf binnen een 30 km-zone ligt, dan geen G6 bij einde erf/begin 30-km zone, Alleen begin 30-km zone aangeven.
- Geen einde fiets- en of bromfietspad indien dit duidelijk blijkt uit de inrichting.

Fietsstraat

- Wordt ingericht met een G11-figuratie op een witte achtergrond, in de maat van een zonebord 530x670mm gecombineerd met het onderbord OB312 zoals hieronder weergegeven.



- De borden worden rechts van de weg geplaatst, haaks op de weg. Bij de kopse kant van een kruising worden de borden parallel aan de weg geplaatst met dubbele pijlen onder de borden.



Op de kapse kant van de kruising wordt ook de dubbele pijl toegepast.



De C4 kan gecombineerd worden met de fietsstraat. Echter, om verwarring te voorkomen, kan af worden geweken van de standaard en hier geen C4 toe te passen, maar de C2 en C3 aan weerskanten van de kruising te plaatsen.

4.2.8 H-categorie

De H-categorie betreft 'Bebouwde kom'.

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

Na het passeren van het bebouwde kom-bord geldt in beginsel altijd een maximumsnelheid van 50 km/u. Als er een andere snelheid geldt, dan wordt dit onder het H-bord met het verkeersbord A1 (Maximumsnelheid) aangegeven.

Uitgangspunten:

- Borden met maximumsnelheid van 50 km/u niet plaatsen onder een komportaal of bebouwde kom-bord (H1).
- Voor de kernen Udenhout en Berkel Enschtot wordt onder de plaatsnaam van de kern de gemeentenaam geplaatst.
- Als welkom-uiting gebruikt de gemeente Tilburg de tekst: "T- je bent er" bij het binnen rijden van de bebouwde kom bij het verlaten van de bebouwde kom: "T tilburg.nl". Deze tekst wordt ter hoogte van de komgrens in combinatie met het bebouwde kom-bord geplaatst.
- Voor de kernen binnen de gemeente Tilburg wordt als welkom-uiting gebruikt:
 - o Udenhout: "T je bent er" en "T www.tilburg.nl"
 - o Berkel Enschtot: "T je bent er" en "T www.tilburg.nl"
- Er zijn richtlijnen opgesteld voor het gebruik van de T-stijl. Het beeldmerk mag niet worden bewerkt: het moet de verhoudingen hebben van het origineel. De kleur van de rechthoek kan worden aangepast maar de T blijft altijd wit. De kleuren zijn vol en sprekend. Zie <http://www.tilburg.nl/stad-bestuur/stad/t-stijl/>



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	
J20		Slipgevaar	

RVV nummer	Afbeelding	Omschrijving	Gebruik
J21		Kinderen	
J22		Voetgangersoversteekplaats	
J23		Voetgangers	
J24		Fietzers en bromfietzers	
J37		Gevaar	
J38		Verkeersdrempel	
J39		Beweegbaar obstakel	

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

Veel waarschuwborden 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.
- J-categorie borden (vooral J37) kunnen geplaatst worden bij een nieuwe situatie om de weggebruiker te laten wennen aan de nieuwe inrichting. Deze worden na 3 maanden weer verwijderd.
- F-varianten, borden met de uitgang 'f' ofwel fluorescerende rand, van de waarschuwborden in beginsel niet toepassen, behalve als:
 - o de zichtbaarheid op het bord slecht is, bijvoorbeeld door een bomenrij
 - o wegen door begroeiing weinig daglicht hebben

L02f - toepassen 'f-variant' omdat er een bomenrij is en veel schaduw.



4.2.10 K-categorie

De K-Categorie betreft 'Bewegwijzering'. Deze bebording valt onder het beheer van de Nederlandse Bewegwijzeringsdienst en niet onder de gemeente.

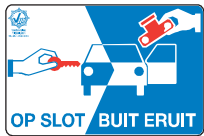
Deze borden vallen daarmee buiten deze richtlijn.

Het bord K14 valt buiten het beheer van de NBd.

4.2.11 L-categorie

De L-categorie betreft 'Informatie'.

RVV nummer	Afbeelding	Omschrijving	Gebruik
L1		Hoogte onderdoorgang	
L2		Voetgangersoversteekplaats	
L3		Bushalte	
L4		Voorsorteren	Alleen waar de rijstrook-indeling onverwacht is.
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	

RVV nummer	Afbeelding	Omschrijving	Gebruik
L207		Waarschuwing geen waardevolle spullen achterlaten	Uitstervingsbeleid
L209		Buurtpreventie.	

De 'L'-borden geven informatie over de wegsituatie, bijvoorbeeld doodlopende wegen. Niet alle borden zijn verplicht, met uitzondering van de aankondiging van een zebepad of een bushalte (L2 en L3).

Uitgangspunten:

- Bord L8 niet toepassen indien het zicht zodanig goed is dat men kan zien dat de weg doodloopt en er genoeg ruimte is om te keren.
- Terughouding met L08 als er een huisnummerv verwijzing op het straatnaambord staat.
- Bord L207 niet noodzakelijk. Indien het bord beschadigd is of de einde levensduur is bereikt wordt het bord niet vervangen (= het zgn uitstervingsbeleid).
- Nieuwe vormgeving L209

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.

(Ob505 icm G11, asmarkering aanwezig)



- G-categorie borden, ofwel regimeborden, mogen in hun werking wel worden uitgebreid. Bijvoorbeeld G07-zone met het onderbord: fietsen toegestaan.
- Op eenrichtingswegen wordt in principe zowel de fietsers als de bromfietzers uitgezonderd. Dat betekent dat onder het bord C2, C3 en C4 het onderbord OB54 wordt toegepast.

4.2.13 Overige borden

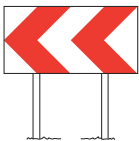
Bebording die niet in de RVV 1990 en de Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens genoemd zijn, vallen onder de Overige bebording. Dit zijn bijvoorbeeld borden die vragen om extra attentie bij een school, of de aanduiding van recreatieve routes. Deze borden kunnen zonder juridische consequenties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

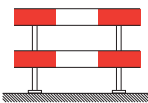
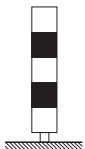
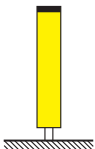
Informatieborden kunnen soms vervangen worden door een RVV-bord. Dit is voor de weggebruiker duidelijker en eenduidiger.

In de gemeente Tilburg worden de volgende informatieborden gebruikt:

- Let op drempels; indien noodzakelijk dan vervangen door J38
- Hondenmaatregel
- Zachte berm, indien noodzakelijk dan vervangen door J37 en OB601
- Alcohol- en drugsverbod

4.2.14 Bebakening

RVV nummer	Afbeelding	Omschrijving	Gebruik
BB11		Bochtschilden	
BB12		Bochtschild	

RVV nummer	Afbeelding	Omschrijving	Gebruik
BB15		Rood-wit geblokt hek (schrikhek)	Terughouden beleid in de toepassing hiervan
BB21		Zwart-witte verkeerszuil	Worden alleen gebruikt voor bebakening van obstakels
BB21		Rood-witte verkeerszuil	Worden gebruikt bij fiets-sluisen
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 en er geen verlichting aanwezig is. Denk hierbij aan T-splitsingen, 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.

(toepassing schrikhek overbodig)

**4.2.15 Voorlichtingsborden VVN**

Mottoborden die geplaatst worden door VVN of andere belangengroepen worden slechts campagnegewijs toestaan.

5. Bijzonderheden bij het plaatsen van verkeersborden

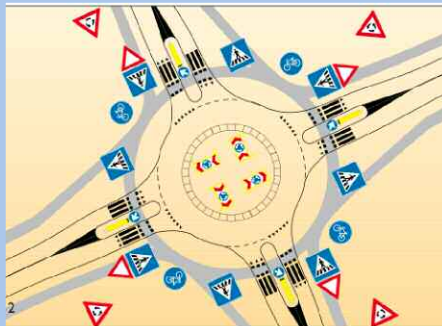
5.1 INRICHTING ROTONDE

Op rotondes waar de fietser geen voorrang heeft, wordt het verkeersbord B6 voor de fietsoversteek en B6 voor de hoofdrijbaan en G11 gecombineerd op 1 drager.

G11 en B06 voor de fietser ruggelings geplaatst, B06 voor de automobilist haaks eronder.



Inrichting rotonde Bibeko
• J9 wordt standaard niet toegepast



5.2 CENTRERING OP DRAGER

- Borden worden gecentreerd op de drager geplaatst.
- Uitzondering: als de drager te dicht op de rijbaan staat en de borden over de weg hangen met kans op schade of letsel, worden de borden "uit het midden" geplaatst. Hierbij wordt een lichtmastuithouder gebruikt (dit wordt alleen gedaan na een aanrijshade).





5.3 MUURARM

Het plaatsen van borden aan gevels wordt zoveel mogelijk beperkt. Indien het bord aan een gevel geplaatst moet worden, wordt het bord geplaatst aan een muurarm.



5.4 TOEPASSING ZONEPOORT

- Bij een wegvakbreedte kleiner dan 7 meter worden zoneborden aan één zijde van de weg geplaatst. De borden voor zone begin en eind worden elk op een eigen drager geplaatst aan hun eigen zijde van de weg.
- Bij een wegvakbreedte van 7 meter en meer worden zoneborden aan beide zijden van de weg geplaatst. Zone in links en rechts van en zone uit links en rechts van de weg.
- Bij het begin van de zone worden de borden altijd rechts van de weg geplaatst.
- Aan het begin van de zone en het einde van de zone worden de borden altijd ruggelings geplaatst indien de borden dubbel geplaatst worden.
- 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. Dit geldt alleen voor een zone in de A-categorie.
- Scheve zonepoorten zijn niet gewenst.

Scheve zonepoort – dit portaal moet ter hoogte van de markering worden geplaatst.



Voorbeeld zonepoort aan één zijde van de weg geplaatst – het einde zone-bord moet dus aan de overzijde komen).



- Afwijkende uitvoering door gebruik van zoneportaalconstructie. Vervanging alleen in overleg met gemeente. Bij het inrijden van grote wijken vanuit de gebiedsontsluitingswegen is een portaal gewenst. De locaties voor deze portalen zijn maatwerk van de gemeente.



6. Richtlijnen toepassing straatnaamborden

De straatnaamborden zijn van belang voor de vindbaarheid van adressen. De borden worden in principe op een paal bij het begin en einde van de weg geplaatst. Waar mogelijk wordt het bordje geplaatst op een lantaarnpaal. Bevestiging op gebouwen wordt gezien de eigendomsverhoudingen niet meer toegepast.

6.1 VOORAANKONDIGING STRAATNAAMBORDEN GEBIEDSONTSLUITINGSWEGEN



Richtlijnen uitvoering:

- Straatnaambord in frame: type vooraankondiging op gebiedsontsluitingswegen
- lettertype K/o 60/45 bibeko
- lettertype K/o 80/60 Bubeko en categorie 2 wegen
- enkelzijdig kokerprofiel
- Groen fond tekst wit
- Retroreflectie: klasse I

Toepassing: Deze kunnen verwijderd worden, m.u.v. de Burgemeester Bechtweg en de Burgemeester Letschertweg.

Vervanging: Alleen op de Burgemeester Bechtweg en de Burgemeester Letschertweg.

6.2 TOEPASSING STRAATNAAMBORDEN

- Straatnaambord volgens NEN1772
- Huisnummerv verwijzing volgens NEN1772
- Wijkverwijzingsborden worden niet vervangen.
- Straatnaambord altijd in de uitvoering Aluminium Kokerprofiel (AKO)

Oude NEN toepassing huisnummerv verwijzing, dit wordt vervangen door de NEN1772 uitvoering.



6.3 PLAATSINGRICHTLIJN STRAATNAAMBORD

- In combinatie met verkeersbord op 1 drager: straatnaambord altijd boven het verkeersbord plaatsen.



7. Richtlijnen bewegwijzering

In de gemeente wordt het verkeer op uiteenlopende manieren verwezen naar gebouwen, bedrijven of recreatieve voorzieningen.

Aan bewegwijzering worden eisen gesteld op het gebied van uniformiteit, continuïteit, leesbaarheid en begrijpelijkheid. Uniformiteit betekent dat overal in soortgelijke situaties op eenzelfde wijze moet worden verwezen. Continuïteit houdt in dat op het moment dat een doel eenmaal in de bewegwijzering is opgenomen, de verwijzing naar dit doel wordt voortgezet totdat het desbetreffende doel is bereikt. Voor de leesbaarheid van de wegwijzer zijn de letterhoogte, de spaciëring en het contrast tussen de opschriften en de ondergrond van de wegwijzer van belang. Voor de begrijpelijkheid moeten plaats- en objectnamen op de wegwijzer algemeen bekend zijn.

Bewegwijzering vervult een essentiële functie voor de weggebruikers en de wegbeheerder. Met behulp van de bewegwijzering is de weggebruiker in staat zijn weg te vinden op het wegennet. Het doel van de bewegwijzering is het met de grootst mogelijke zekerheid en veiligheid geleiden van de weggebruiker naar zijn bestemming.

In deze richtlijn wordt alleen de lokale bewegwijzering beschreven. De geografische bewegwijzering zoals wordt beschreven in de K-serie van het bordenboek valt onder beheer van de NBD en komt niet aan bod in deze richtlijn.

De technische beschrijving van de bewegwijzeringsborden is te vinden in bijlage I.

7.1 UTILITAIRE BEWEGWIJZERING

De utilitaire bewegwijzering wordt voornamelijk gebruikt voor de verwijzing naar doelen met een maatschappelijke functie. Deze borden zijn blauw met zwarte tekst op een witte achtergrond. Deze borden kunnen tot maximaal 3 symbolen bevatten. Naast maatschappelijke objecten worden ook woongebieden en industrieterreinen via de utilitaire bewegwijzering verwezen.



Voorbeeld van een bewegwijzeringsbord met een utilitair object als bestemming.

Elk object krijgt zijn eigen bord. Geen combinaties van bestemmingen zoals in dit bord.



7.1.1 Gebieden, terreinen en parken

Onder gebieden, terreinen en parken wordt een verzameling van afzonderlijke bedrijven of instellingen verstaan. Solitaire bedrijven of instellingen worden niet als een gebied/terrein/park beschouwd, ook niet als deze een groot gebied beslaan.

Een terrein met een permanent karakter zoals industrieterreinen en sportterreinen worden meegenomen in de utilitaire bewegwijzering als ze voldoen aan kwantitatieve criteria (zie tabel).

7.1.2 Solitaire objecten

Solitaire objecten worden in principe niet verwezen via utilitaire bewegwijzering. Uitzondering vormen specifieke objecten met een (boven) regionale functie of objecten die veel onbekend verkeer aantrekken.

7.2 TOERISTISCH-RECREATIEVE BEWEGWIJZERING

Toeristisch-recreatieve bewegwijzering is alle bebording en informatievoorziening naar objecten met een toeristisch-recreatieve functie, herkenbaar aan de bruine borden met witte tekst. Voor deze kleurstelling is gekozen vanwege de internationale afstemming voor toeristische verwijzingsobjecten. Er mogen maximaal drie symbolen worden toegepast op een bord.

De CROW-publicatie 322 typeert recreatieve bestemmingen als: duidelijk waarneembaar begrensde gebieden met een beperkt aantal in/toegangen, die door aard, omvang en wijze van beheer zijn ingesteld op bezoek door recreanten/toeristen. Dergelijke bestemmingen zijn gedurende een periode van minimaal zes maanden per jaar geopend. Het kunnen zowel commerciële als niet-commerciële bestemmingen zijn.

Ondernemers in de recreatiesector zijn primair verantwoordelijk voor de vindbaarheid van hun bedrijf. Ondernemers kunnen de vindbaarheid van hun bedrijf vergroten door het bezoekadres duidelijk te vermelden op alle bedrijfsuitingen en daarbij de opzet van de bewegwijzering te vermelden zoals “..volg Tilburg Centrum, daarna ziet u de borden naar”. Ook kunnen zij via hun digitale uitingen routebeschrijvingen aanbieden met behulp van routeplanners als Google Maps. Een toeristische bestemming komt alleen in aanmerking voor toeristische bewegwijzering indien wordt voldaan aan de criteria voor dagrecreatie of verblijfsaccommodaties.

7.2.1 Dagrecreatie

Onder dagrecreatie wordt verstaan: een voorziening die door aard, omvang en wijze van beheer is ingesteld op bezoek door recreanten en/of toeristen of een vergelijkbare publieksfunctie heeft. Voor dagrecreatie wordt één criterium toegepast, namelijk openstelling voor publiek gedurende 6 maanden. Hierbij wordt geen verschil gemaakt tussen wel of niet commerciële exploitatie.

7.2.2 Verblijfsaccommodatie

Of een verblijfsaccommodatie wordt opgenomen in de bewegwijzering is afhankelijk van de capaciteit van de accommodatie. Alleen verblijfsaccommodaties met enige schaalomvang kunnen worden verwezen. De accommodatie moet daarnaast minimaal 6 maanden per jaar geopend zijn en zijn ingeschreven bij de Kamer van Koophandel.

7.2.3 Horeca

Onder horecabedrijven worden bedrijven verstaan die onder de branchecodering Horeca van de Kamer van Koophandel vallen en waarvan het verstrekken van eten en drinken en het eventueel plaats bieden aan een overnachting, de enige consumptiegerichte activiteiten zijn. Voor een horecabedrijf met verblijfsaccommodatie (hotel) zijn de criteria voor ‘Verblijfsaccommodatie’-objecten van toepassing. Andere horecagelegenheden worden niet bewegwijzerd, waaronder eetgelegenheden, restaurants en cafés.

7.4 AANVULLENDE CRITERIA VOOR OBJECTBEWEGWIJZERING – VANUIT HET (CONCEPT) DOCUMENT BELEIDSREGELS – OBJECTBEWEGWIJZERING BUITEN BEBOUWDE KOM GRENS TILBURG

Uitgangspunten zijn:

- Bedrijven/instelling krijgen alleen bewegwijzering op aanvraag.
- Men betaalt de kosten voor de borden zelf.
- Indien een bedrijf/instellingen in de buurt al bewegwijzering heeft, zal in de routebeschrijving van andere bedrijven hiernaar verwezen moeten worden. Vanaf de dichtstbijzijnde ontsluitingsweg kan men dan een verwijzing krijgen naar het eigen bedrijf toe.

Criteria:

- Culturele objecten met meer dan 10.000 op jaarbasis bezoekers:
 - o Gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom: minimumaantal bezoekers 25.000.
 - o Gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom: minimaal 10.000 bezoekers op jaarbasis.
- Moeilijk vindbaar (ondanks goede routebeschrijving)
 - o Vanaf dichtstbijzijnde ontsluitingsweg, danwel een categorie hoger indien dit noodzakelijk is.
- Urgentie 1e lijn (zoals ziekenhuizen, politiekantoor, huisartsenpost) (Elisabeth, Tweesteden, enz.)
 - o Ziekenhuizen: vanaf gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom. Dit vanwege de regionale en ook landelijke functies die de ziekenhuizen vervullen en het grote aantal bezoekers dat de ziekenhuizen trekken.
 - o Hoofdkantoor van de politie: vanaf gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom.
 - o Huisartsenpost: vanaf gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom.
- Urgentie 2e lijn (zoals thuiszorg, GGD en dergelijke): Vanaf dichtstbijzijnde gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom.
- Onderwijsgebieden:
 - o Alle onderwijsgebieden (dus meerdere onderwijsinstellingen bij elkaar) kunnen een verwijzing krijgen. Binnen het onderwijsgebied kan vanaf de dichtstbijzijnde ontsluitingsweg een verwijsbordje komen.
- Onderwijsinstellingen met meer dan 1000 leerlingen die niet in een onderwijsgebied vallen en waarbij geregeld gedurende het schooljaar nieuwe groepen leerlingen / studenten komen.
- Grote winkelcentra zoals: Heyhoef, Westermarkt, Wagnerplein, Centrum.
- Kleine winkelcentra worden niet bewegwijzerd.
- Restaurant / café met als voorwaarde:
 - o Authenticiteit
- Hierbij is het nog even de vraag of dit opgenomen moet worden. Vanuit het oogpunt van toerisme kan het zinvol zijn om dit wel te doen omdat het iets extra's biedt aan de toerist.
- Ambachtelijke kleine bedrijven (denk aan kaasboerderij en dergelijke)
- NS Stations:
 - o Het Centraal station wordt verwezen vanaf de gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom.
 - o De overige stations (Station West, Station Reeshof en later Station Berkel-Enschot) worden verwezen vanaf de dichtstbijzijnde gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom.
- Overheidsinstellingen, zoals de standkantoren, de rechtbank, milieustraat en dergelijke:
 - o Vanaf de dichtstbijzijnde ontsluitingsweg.
- Sportaccommodaties met als voorwaarden:
 - o Niet-commercieel
 - o Sporthallen
 - o Overkoepelende locaties / terreinen
- Overige niet-commerciële grote verkeersaantrekkende objecten:
 - o Vanaf gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom: minimaal 50.000 bezoekers op jaarbasis
 - o Vanaf gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom: minimaal 25.000 bezoekers op jaarbasis
- Commerciële grote verkeersaantrekkende objecten met minimaal 100.000 bezoekers op jaarbasis:
 - o Deze worden verwezen vanaf de gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom en de stroomwegen vanaf buiten de bebouwde kom.
- Kerken, begraafplaatsen en crematoria krijgen vanaf de dichtstbijzijnde gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom een verwijzing.

- Bedrijventerreinen niet vallend onder industriebewegwijzering krijgen vanaf de dichtstbijzijnde gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom een verwijzing.

7.5 FIETSBEWEGWIJZERING

De belangrijkste functie van algemene fietsbewegwijzering is het geleiden van de fietser naar zijn doel via de voor hem kortste dan wel meest geëigende route. Dit geldt vooral voor de met de situatie ter plaatse onbekende fietser. Voor de inrichting van fietsbewegwijzering heeft een volledig (van het autoverkeer) gescheiden systeem de voorkeur.

Algemene fietsbewegwijzering, Fietswegwijzers (FWW) en paddestoelen zijn doelbewegwijzering en hebben niets met recreatieve fietsroutes van doen. Het verschil is zichtbaar in de uitvoering. Voor doelbewegwijzering wordt in principe rood als herkenningskleur gebruikt. Uitzondering op deze regel zijn de alternatieve routes naar bestemmingen: op een aantal plaatsen worden deze routes op FWW - Fietswegwijzers aangeduid door middel van een groen opschrift.

Een fietser kan in Nederland van de volgende soorten bewegwijzering gebruikmaken:

- De bewegwijzering die geldt voor al het verkeer (de algemene bewegwijzering);
- De specifieke fietsbewegwijzering;
- De bewegwijzering voor recreatieve fietsroutes.

Specifieke fietsbewegwijzering wordt in elk geval toegepast als:

- De route voor de fietser afwijkt van de route voor het algemeen verkeer;
- Er voor fietsers behoefte is aan extra doelen;
- Er sprake is van fietspaden met een eigen tracé;
- De algemene bewegwijzering niet of nauwelijks leesbaar is voor fietsers;
- De algemene bewegwijzering de fietsers op een kruispunt onvoldoende geleiding geeft.

Het primaire doel van het uitzetten van recreatieve fietsroutes is recreanten/toeristen te helpen bij het vinden van aantrekkelijke paden en wegen als basis voor een mooie fietstocht. Tevens wordt hiermee bereikt dat ongewenste routes worden vermeden. Uitgezette routes bieden gemak en geven de recreant/toerist een vertrouwd gevoel. Deze routes dragen ook bij aan streekpromotie.

Tegenwoordig zijn er veel mogelijkheden om routes te downloaden of uit te zetten met behulp van smartphones en/of fietsnavigatie (zie ook www.fietsersbond.nl). Bewegwijzerde routes bieden de fietser echter veel gebruiksgemak, waardoor de fietser optimaal kan genieten van de fietstocht. De borden worden bovendien gebruikt als visuele bevestiging dat de goede route wordt gevolgd. Een duidelijke en complete bewegwijzering blijft dus noodzakelijk.



Recreatieve fietsroutes zijn in drie hoofdgroepen te verdelen:

- Netwerk van Landelijke Fietsroutes (LF-routes)
- Regionale routenetwerken
- Rondritten

Voor de algemene fietsbewegwijzering conformeert de gemeente zich aan de richtlijnen van het CROW en de Nationale Bewegwijzeringsdienst.

De bebording van de LF-route binnen de gemeente is geen eigendom van de gemeente. De Stichting Landelijk Fietsplatform is verantwoordelijk voor de landelijke fietsroutestructuur. Controle en onderhoud wordt gedaan door vrijwilligers aangesloten bij de Stichting Landelijk Fietsplatform.

De knooppuntroutes vallen onder de verantwoordelijkheid van de provincie. Deze is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de bewegwijzering. Controle wordt gedaan door vrijwilligers aangesloten bij de Stichting Landelijk Fietsplatform. Contactpersoon voor de fietsroutes is A van Stiphout 013-4556313

7.6 VOETGANGERSBEWEGWIJZERING

Voetgangersbewegwijzering is een specifieke bewegwijzering in die zin dat landelijke uniformiteit van minder belang is. Wel is van belang dat ter plaatse onbekenden de bewegwijzering gemakkelijk herkennen en begrijpen. De herkenbaarheid kan verhoogd worden door binnen één bewegwijzerd gebied één systeem te gebruiken.

Voetgangersbewegwijzering heeft zin als:

- er regelmatig voetgangers zijn die de weg niet weten;
- er één of meer objecten of bestemmingen zijn die relatief veel mensen trekken;
- deze bestemmingen of objecten op loopafstand liggen van een punt waar mensen hun vervoermiddel verlaten (parkeerlocatie, station of ander openbaar vervoerlocaties).

Voetgangersbewegwijzering kan ook als city marketing worden gezien. Het kan de uitstraling van een gemeente verbeteren.

7.6.1 Uitvoering van de voetgangersbewegwijzering

De voetgangersbewegwijzering wordt uitgevoerd met witte letters op een zwarte achtergrond. De borden kunnen maximaal 3 tekstregels bevatten en de doelen zijn zo veel mogelijk voorzien van 1 pictogram.

De drager is een zwart gepoedercoate buispaal. De borden worden bevestigd door middel van het 'multifix' systeem van AGMI.



Bijlage I

Programma van eisen voor het leveren, plaatsen en onderhouden van verkeers-, straatnaam- en objectverwijzingsborden (uitgezonderd NBD-gerelateerde zaken) en overige informatieborden.

EISEN OP HET GEBIED VAN WETGEVING EN CERTIFICERING

Alle eisen op gebied van wetgeving en certificering zijn minimeisen:

- Onder standaard artikelen worden verstaan alle artikelen uit bijlage 1 van het RVV (Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens) en alle overige materialen die zijn genoemd in paragraaf 4.1.1. t/m paragraaf 4.1.5;
- De verkeersborden voldoen aan de NEN-3381 en de NEN-EN 12899-1 en zijn voorzien van het Qualisign productlabel CE-label of een daarmee vergelijkbaar kwaliteitskeurmerk;
- Voor alle NEN-normen geldt: de meest recente norm. Indien de NEN-normen tijdens de looptijd van de Overeenkomst worden aangepast, dient Opdrachtnemer te voldoen aan de aangepaste (meest recente) norm;
- De verkeersborden voldoen aan het CE-label en zijn voorzien van de daarbij horende CE-sticker;
- Het verkeersbord dient te voldoen aan de minimum vereiste retroreflectiewaarden van de norm DIN 67520-4;
- Het RVV1990, het BABW en de uitvoeringsvoorschriften BABW betreffende verkeerstekens zijn van toepassing;
- Flespalen en buispalen zijn aluminium en thermisch verzinkt conform NEN-1461;
- Wettelijke voorschriften, zoals Arbo en VCA, worden gevolgd.

EISEN AAN VERKEERSBORDEN

De te leveren verkeersborden voldoen aan de eisen en voorschriften die de wetgever aan deze borden heeft verbonden. Verkeersborden voldoen aan onderstaande minimeisen en aan de maatvoeringtabel VNVF bordenboek 2017.

- Alle borden zijn uitgevoerd in retroreflectieklasse III (zie VNVF-bordenboek juli 2017 blz 20 §3-art.17) conform het concept Ultimate Signing™ (of gelijkwaardig). Het Signface dient te bestaan uit een duurzame, hoogwaardige, zelfklevende, microprismatische, retroreflecterende klasse III-folie, waarbij de kleur volgens een zogenaamd MCS-systeem (Matched Component System) door printen is aangebracht en het geheel met een duurzaam transparant laminaat is afgedekt;
- Het bord heeft een minimale levensduur van 12 jaar (terug te voeren op retroreflectiemateriaal 3M DG3);
- De verkeersborden hebben een garantie van minimaal 15 jaar op de constructie, indien uitgevoerd in Ultimate Sign, het materiaal van het beeldvlak en de lichttechnische- en kleurtechnische eigenschappen. Indien de genoemde minimale levensduur niet wordt behaald, dan zal Opdrachtnemer het betreffende bord kosteloos vervangen;
- De drager is van aluminium 2SH van gerecycled aluminium, voorbehandeld middels elektrolyse en gecoat volgens coil-coating;
- Borden zijn voorzien van positioneringsgaten voor de beugels (met klemplaat 80 + 140mm);
- Alle borden zijn leverbaar in de maatvoering type O, I en II (zie VNVF-bordenboek 2017, blz. 19/20 §3-art.16 en blz. 119);
- Borden zijn voorzien van een dubbel omgezette rand (type DOR);
- Borden zijn gemaakt van minimaal 2mm dik aluminium dat voldoet aan DIN1050a;
- Verkeersborden hebben afgeronde hoeken;
- Borden moeten aan achterzijde voorzien zijn van een sticker met vermelding van levensduur en vervangingsjaar.

EISEN AAN STRAATNAAMBORDEN

De te leveren straatnaamborden voldoen aan onderstaande minimeisen:

- Aluminium kokerprofiel systeem 2000 (type AK0);
- Kokerprofiel gepoedercoat in de kleur blauw RAL 5010;

- Ondergrond wit retroreflectieklasse III, 3M Diamond Grade DG3;
- Straatnaamtekst, pijlen en kaderrand gesneden uit blauwe overlay folie;
- (diapositief);
- Lettertype binnen de bebouwde kom: ANWB-Ee 60/45 mm;
- Lettertype buiten de bebouwde kom: ANWB-Ee 80/60 mm;
- Tekstspatiëring 7,5%;
- Schaal tekenbreedte 90%;
- Nummervwijzing in zwart op witte High Intensity ondergrond;
- Letterhoogte nummervwijzing binnen de bebouwde kom: 40 mm;
- Letterhoogte nummervwijzing buiten de bebouwde kom: 60 mm;
- Pijl D;
- Maximale bordlengte 800 mm;
- Gemonteerd met aluminium eindkap(pen) in de kleur blauw RAL 5010.

EISEN AAN KOMBORD-, ROTONDE- EN ZONEPORTALEN

De te leveren kombord-, rotonde- en zoneportalen voldoen aan onderstaande minimumeisen:

- Aluminium industrie-klaapprofiel, IND 80 mm;
- Wanddikte profiel 3 mm;
- Profiel gepoedercoat in de kleur Reinweis RAL 9010;
- Beenlengte staanders 320 mm, waarvan 240 mm boven maaiveld;
- Bovenligger gekoppeld door middel van kniestukken INDKS 80;
- Bevestiging panelen blind in staanders door middel van RVS stelbouten, volgringen en moeren;
- Openen staanders door middel van speciale IND-opener;
- Plaatsing in de grond door middel van grondankers gestort in beton;
- Voorzien van een volkern paneel en 2 schrikhekplanken model BB15-2; dubbelzijdig retroreflectieklasse III, 3M Diamond Grade DG3.
- Bij komportalen een wit (RAL 9010) onderbord te plaatsen onder het plaatsnaambord:
 - o Tekst bij inrijden Gemeente Tilburg: T - JE BENT ER.
 - o Tekst bij uitrijden Gemeente Tilburg: WWW.TILBURG.NL.

EISEN AAN OVERIGE INFORMATIEBORDEN

De te leveren overige borden voldoen aan de volgende minimumeisen:

- Conform het RVV 1990 en NEN 3381 en voorzien van het Qualisign productlabel;
- RVV-bebording conform bijlage 1, voorzien van een retroreflectieklasse III, 3M DG³ materiaal;
- Maatvoering bebording conform VNVF-bordenboek;
- Aluminium bord met een dubbel omgezette rand (type DOR).

EISEN AAN VERKEERSBORDPALEN

De te leveren verkeersbordpalen voldoen aan onderstaande minimumeisen:

- Maatvoering is conform maatvoeringstabel VNVF-bordenboek 2017 blz. 117/118;
 - o Daar waar twee zoneborden aan een flespaal worden bevestigd moet de paallengte 4300mm worden gehanteerd. De standaardlengte voor 2 borden blijft behouden.
- De flespalen zijn geborsteld en naadloos getrokken aluminium palen. De diameters van de flespalen zijn vanaf de onderzijde resp. 76 en 48mm. Ook wordt gebruik gemaakt van buispalen 048, 60, 76 en 90mm;
- Voor buispalen gelden dezelfde technische eisen als voor flespalen;
- In alle palen zijn ten behoeve van het grondanker 2x2 gaten geboord of gestanst. Aangelaste grondankers zijn niet toegestaan. Zgn. spieankers gesneden dan wel gezaagd zijn wel toegestaan;

- Bij elke paal worden 2 ankerbuisjes (L= ca 300mm) geleverd. Deze dienen gesneden dan wel gezaagd te zijn;
- De bovenzijde van alle palen is gesloten met een goed sluitende kunststof paaldop.

EISEN AAN BEUGELS EN BEVESTIGINGSMIDDELEN

Het te leveren montagemateriaal voldoet aan onderstaande minimumeisen:

- Alle beugels zijn vervaardigd uit geëxtrudeerde, verder niet behandelde, aluminium profielen;
- Alle bevestigingsmiddelen, zoals bouten, moeren en ringen, zijn van roestvast staal;
- Beugels zijn geschikt voor diameters 48, 60, 76 of 90mm;
- Beugels kunnen zijn geschikt voor enkelzijdige middenachter-bevestiging en moeten scharnierbeugels zijn;
- Beugels kunnen zijn geschikt voor dubbelzijdige middenachter-bevestiging en moeten scharnierbeugels zijn;
- Beugels kunnen zijn geschikt voor lichtmastbevestiging d.m.v. roestvast staalband;
 - o Daar waar borden over het luik van een lichtmast geplaatst worden en de klembanden over het serviceluik van de lichtmast heen gaan, moet gebruik worden gemaakt klembandmateriaal wat los gedraaid kan worden zodat het luik gemakkelijk toegankelijk is..
- Ter bescherming van de lichtmast moet een rubberen beschermband type Hi-Torque tussen mast en roestvast staalband worden aangebracht.
- Beugels kunnen zijn geschikt voor muurbevestiging (muurplaatjes);
- Beugels kunnen zijn geschikt voor zijkant overschuifbevestiging.

EISEN AAN VERANKERINGSYSTEMEN

Te leveren verankeringssystemen voldoen aan onderstaande minimumeisen:

- Het modulair gietijzeren funderingssysteem moet zijn van het type Baseline .60 en .76 mm van de fabrikant Powercast, of gelijkwaardig;
- Het systeem heeft 2 ondergrondse laterale RVS-verankeringbouten in een ruimte die door een gietijzeren deksel wordt afgesloten;
- CE-markering en EN124-B125, ISO9001 en ISO14001 gecertificeerd;
- Moet voldoen aan EN12767:2007 en EN40:12899.

EISEN AAN DE VOETGANGERSBEWEGWIJZERING

- Buispaal Ø48 mm – Zwart RAL 9005 – gepoedercoat
- Bevestigingsmateriaal: multifix van AGMI – een ophanging voor 8 gefixeerde richtingen.
- Vlakke borden, vierkant met pijlfiguratie als kaderrand.

EISEN AAN DE UITVOERING EN MATERIAALKEUZE VAN DE DE BEWEGWIJZERINGSBORDEN

Voor de uitvoering van de bewegwijzeringsborden is de CROW publicatie 'Richtlijn Bewegwijzering 2014' leidend. Om de objecten en voorzieningen aan te geven wordt gekozen voor een strokenbord. Hierbij wordt elk object of voorziening aangegeven op een afzonderlijke strook. De stroken worden gegroepeerd naar categorie en richting. Dit levert voor de weggebruiker het meest overzichtelijke beeld op.

- Symbolen; maximaal 3, eigen logo in overleg met de gemeente
- Opschriften; conform CROW uitgevoerd in het lettertype ANWB-Uu
- Reflectie; retroreflectie waarde klasse III
- Materialen; dienen te voldoen aan de de norm NEN3381

- Plaatsingshoogte:
 - o Boven berm: 1,50 meter
 - o Boven trottoir: 2,50 meter
 - o Boven fietspad: 3,50 meter
 - o Boven rijbaan: 4,60 meter
- Afmetingen;

	Gebiedsontsluitingsweg	Erftoegangswegen binnen de bebouwde kom
Afmetingen eenregelig strokenbord in mm (bxh)	2070 x 320 (1500 x 230)	1130 x 175
Afmetingen tweeregelig strokenbord in mm (bxh)	2070 x 485 (1500 x 350)	1130 x 265



Voorbeeld van de bewegwijzeringsborden

Bijlage II

BABW PLAATSING VAN VERKEERSBORDEN

Wegcategorie

Voor een Duurzaam Veilig wegennet is herkenbaarheid van de wegen een belangrijke voorwaarde. De weginfrastructuur is ingedeeld in 3 wegcategorieën:

Stroomweg: continue verkeersafwikkeling (stroomfunctie), autowegen en autosnelwegen, hoge snelheid

Gebiedsontsluitingsweg: dienen om wijken en gebieden vlot bereikbaar te maken

Erftoegangsweg: dienen om particuliere en openbare erven toegankelijk te maken. Verblijfsgebied.
Lage snelheid

Wegcategorie III

Stroomweg – snelheid is 130 km/h of minder

Wegcategorie II

Gebiedsontsluitingsweg – snelheid is 80 km/h of minder

Wegcategorie I

Erftoegangsweg – snelheid is 50 km/h of minder

Wegcategorie 0

Geen gemotoriseerd vervoer

Voor deze wegtypen gelden verschillende bordmaten. Deze zijn terug te vinden in het VNMF Bordenboek 2017 op bladzijde 119 (Maatvoeringstabel).

Een gemeente plaatst geen borden op een stroomweg (snelweg) en heeft daarom alleen met 2 maten te maken. Dit onderscheid is te maken in bibeko (binnen de bebouwde kom) en bubeko (buiten de bebouwde kom). Bibeko is categorie I en heeft een kleine maat. Bubeko is categorie II en heeft een grote maat. Voor wegen waarop het snelheidsregime 60km/h is, en smaller dan 5 meter worden borden volgens categorie I toegepast. Wegen waarop het snelheidsregime 60km/h is en de weg breder is dan 5 meter worden de borden volgens categorie II toegepast.

Algemene bepalingen ten aanzien van het plaatsen van verkeersborden

1. Borden worden zodanig geplaatst dat zij het zicht op het verkeer of op verkeerstekens niet belemmeren.
2. Borden worden in beginsel haaks ten opzichte van de weg geplaatst.
3. Meer dan twee borden, niet zijnde onderborden, worden buiten de bebouwde kom niet boven elkaar geplaatst.
Borden worden gecombineerd in de volgorde van bijlage 1 van het RVV 1990, dat wil zeggen dat een bord geplaatst wordt onder een verderop in die bijlage genoemd bord.
4. Borden worden geplaatst aan de rechterzijde van de weg of boven een rijstrook indien het bord uitsluitend voor die rijstrook geldt, dan wel links van de weg indien het bord uitsluitend voor de linkerzijde geldt. Borden kunnen ook boven de rijbaan worden aangebracht. Ter hoogte van rechts geplaatste borden kunnen eveneens aan de linkerzijde van de weg of rijbaan worden geplaatst indien daaraan uit oogpunt van waarneembaarheid behoefte bestaat dan wel indien het bord tevens voor de linkerzijde geldt.
5. Bij gebruik op twee- of meerstrooks gedeelten van autosnelwegen en dubbelbaans autowegen worden de borden A1 en A4, C22, F1 tot en met 4, J (alle), L5, L7 en L11 geplaatst aan beide zijden van de rijbaan waarop zij betrekking hebben.

6. De hoogte van de onderkant van het bord ten opzichte van het wegdek bedraagt minimaal:
 - a. binnen de bebouwde kom: 2,20m; de hoogte mag minder zijn indien het bord is geplaatst op een verkeerseiland of buiten een pad of trottoir, doch bedraagt dan tenminste 1,20m.
 - b. buiten de bebouwde kom: 1,20m.
7. De hoogte van de onderkant van bord D2 of D3 ten opzichte van het wegdek, bedraagt minimaal 0,90m indien het bord is geplaatst op een gele verkeerszuil.
8. Bij plaatsing van borden boven de rijbaan bedraagt de vrije doorrij- hoogte ten minste 4,50m en boven fiets- en voetpaden tenminste 2,50m. Bij tunnels, viaducten en dergelijke kan hiervan worden afgeweken.
9. Een bord staat tenminste buiten het profiel van vrije ruimte van de rijbaan. De afstand tussen de rand van het bord en de kant van de rijbaan dan wel de kant van de verharding bedraagt bij voorkeur tenminste 0,60m en ten hoogste 3,60m. Op wegen buiten de kom, zonder parkeer- of vluchtstrook, bedraagt de minimumafstand 1,80m.

AFMETING EN UITVOERING VAN STRAATNAAMBORDEN

Straatnaamborden moeten in blauw worden uitgevoerd met een wit opschrift. Het straatnaambord moet van een blauwe rand en een witte bies worden voorzien.

De lengte van de straatnaam moet bij voorkeur zo worden gekozen dat deze op één tekstregel kan worden geplaatst.

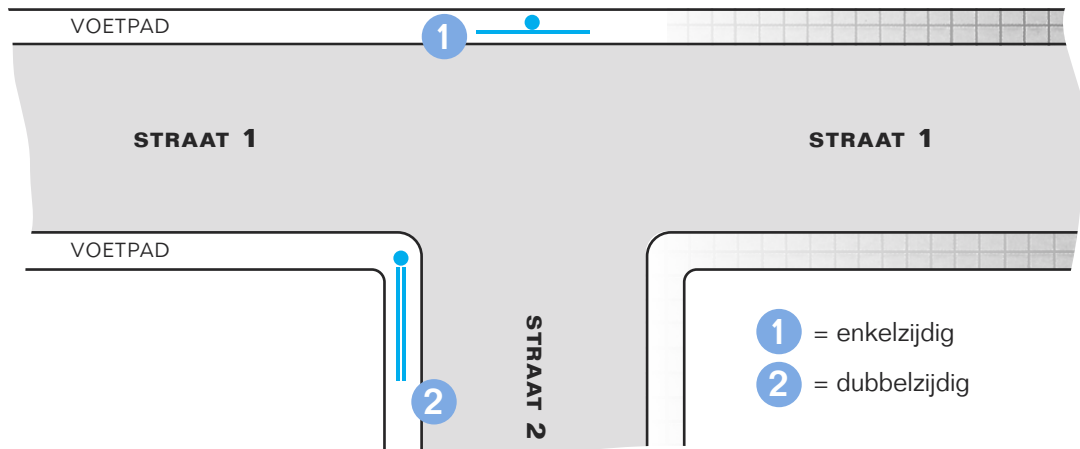
- De bordlengte (L) wordt bepaald door het **aantal letters** in de straatnaam en door de toe te passen **letterhoogte**.
- De minimale bordlengte mag 500mm bedragen
- De maximale bordlengte mag 1200mm bedragen. Wij adviseren een maximale bordlengte van 900mm

Ter indicatie wordt in de volgende tabel een samenhang gegeven tussen de bordlengte, het aantal letters en de letterhoogte.

Bordlengte (L) in mm	Letterhoogte kapitaal (H)		
	60mm	80mm	110mm
500	8	6	4
600	10	7	5
700	12	9	6
800	14	11	8
900	16	12	9
1000	18	14	10
1200	22	17	12
Aantal letters			

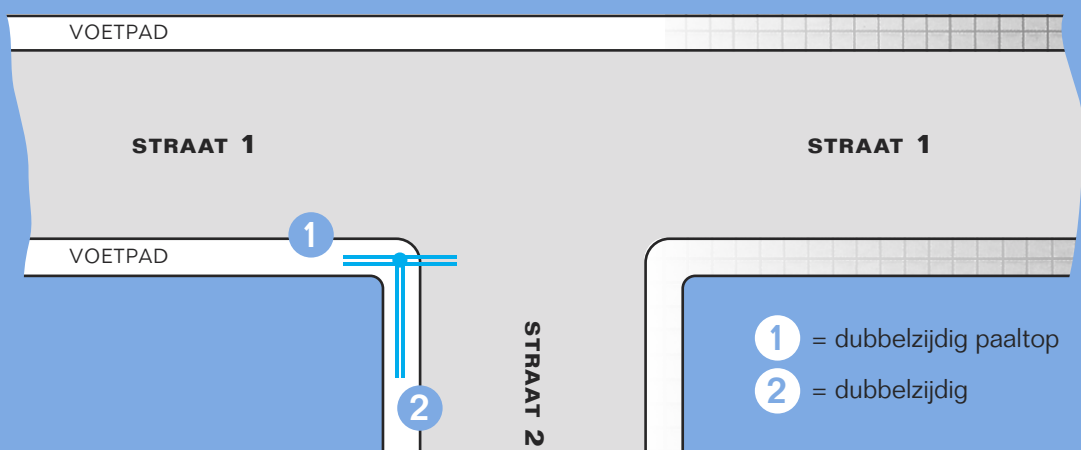
De straatnaam moet zijn uitgevoerd in een beginkapitaal gevolgd door onderkastletters. Straatnaamborden mogen worden gecombineerd met aanwijzingen betreffende wijknummers, wijknamen, plaatsnamen, huisnummers, richtingspijlen, vooraanwijzingen en verklarende tekst. Onder of boven een straatnaambord mag slechts één additionele aanwijzing worden aangebracht. Richtingspijlen mogen echter te allen tijde als additionele aanwijzing worden aangebracht.

Figuur 1 **Opstelling van straatnaamborden bij een T-aansluiting van straten met een enkele rijbaan en geen doorrijhoogte van 4,5 meter en overdadige begroeiing**

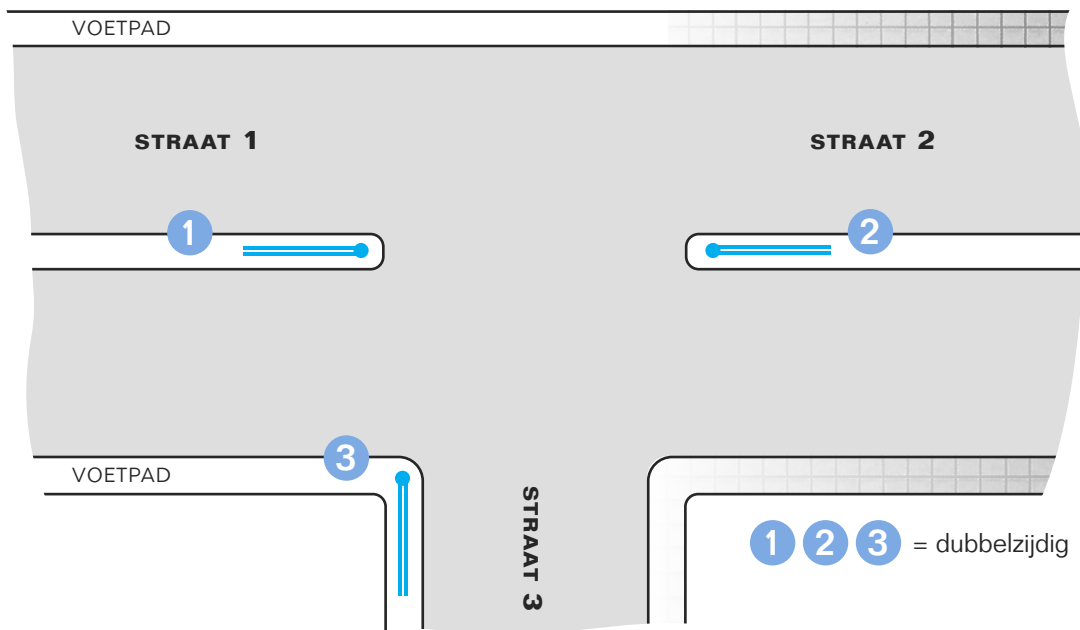


Uitzonderingen

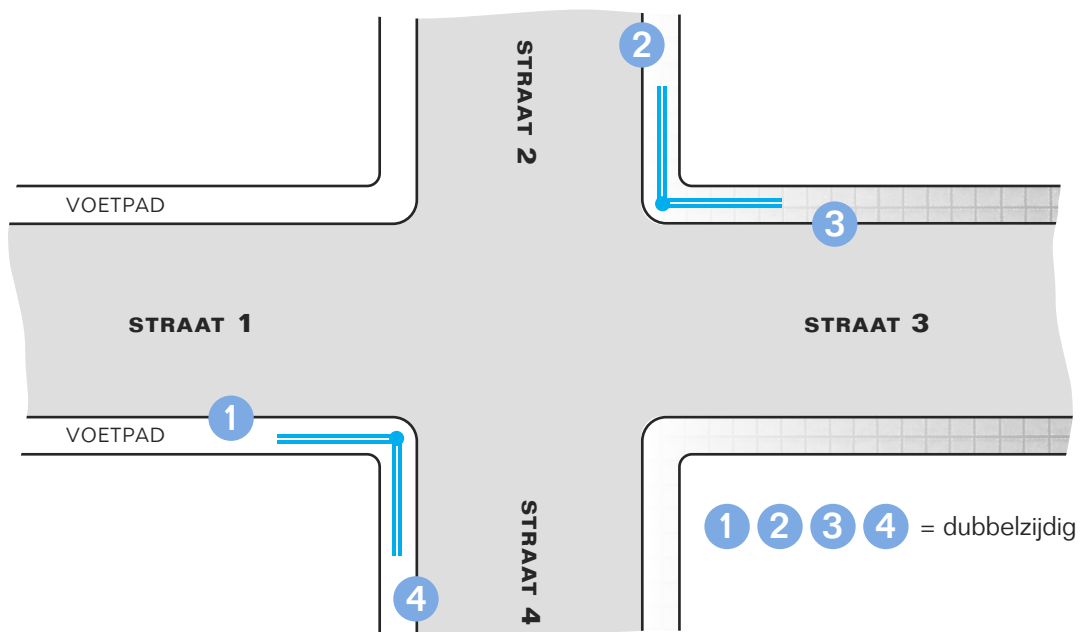
Figuur 1a **Opstelling van straatnaamborden bij een T-aansluiting van straten met een enkele rijbaan en overdadige begroeiing en geen lichtmast**



Figuur 2 **Opstelling van straatnaamborden bij een T-aansluiting van straten waarbij de doorlopende straat gescheiden rijbanen heeft**



Figuur 3 **Opstelling van straatnaamborden op een volledig kruispunt van 2 straten**



Figuur 4 **Opstelling van straatnaamborden op een volledig kruispunt van 2 straten met gescheiden rijbanen (look voor rotonde)**

