

(Toelichting: een overzicht van de maatvoering van borden overeenkomstig de in de NEN3381 gehanteerde typen is opgenomen in de maatvoeringstabel van dit bordenboek)

17. Borden worden uitgevoerd met de oppervlakte van de afbeelding in retroreflecterend materiaal. De eigenschappen van het retroreflecterende materiaal komen minimaal overeen met klasse I van norm NEN 3381, met dien verstande dat de borden B7 en D2 minimaal conform klasse II worden uitgevoerd.

Niet retroreflecterend behoeven te zijn:

- borden van hoofdstuk E, binnen de bebouwde kom;
- bord L3;
- borden G7 tot en met G10 alsmede G13 en G14;
- borden in transparante uitvoering, en
- elektronische signaleringsborden.

(Toelichting: de toepassing van retroreflecterend materiaal is dus nu zowel binnen als buiten de bebouwde kom voor de meeste borden wettelijk verplicht. De volgende overweging heeft hiertoe geleid. Een bepalende factor voor de goede zichtbaarheid van verkeerstekens is het contrast tussen de verkeerstekens en de omgeving. Om de zichtbaarheid bij duisternis te waarborgen, beveelt de CEMT aan alle verkeerstekens op borden retroreflecterend uit te voeren. Naar de huidige inzichten is toepassing van retroreflecterende borden niet alleen buiten de bebouwde kom, maar ook binnen de kom nodig. Ook op wegen met openbare verlichting is gebruik van retroreflecterende materialen nuttig, omdat juist hier de borden vaak onvoldoende opvallen. De toepassing van retroreflecterende materialen maakt het plaatsen van verkeersborden onder een hoek van 5 graden, zoals vroeger was voorgeschreven, overbodig. Zie tevens de CROW-publicatie nr 52: Zichtbaar veiliger "Retroreflectie van verkeersborden", lit. 4.

Zelfs indien borden onder grote hoeken dienen te worden ontdekt en herkend kan momenteel gebruik worden gemaakt van retroreflecterend materiaal (DG²) dat zowel onder extreem kleine- c.q. grote observatie- en invalshoeken optimaal functioneert.)

18. Bewegwijzering ten behoeve van voetgangers mag in afwijking van het bepaalde in het derde lid, eerste volzin, van artikel 4 van het BABW bestaan uit een rechthoekig bord, waarop de letters, cijfers of symbolen in een veld zijn geplaatst van andere kleur dan blauw.

Zie tevens de CROW-publicatie nr 89, lit. 4.

Paragraaf 4. Voorschriften voor de afzonderlijke borden



Bord A1
Maximumsnelheid

Toepassing

1. 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.
2. Geen andere dan de volgende maximumsnelheden worden vastgesteld:
 - a. binnen de bebouwde kom:
 - op wegvakken: 70, 50, 30, 15km/h
 - bij gevarenpunten: 30, 20km/h;
 - b. buiten de bebouwde kom:
 - op autowegen:
 - op wegvakken: 80km/h
 - bij gevarenpunten: 70km/h;
 - op autosnelwegen:
 - op wegvakken: 130, 120, 110, 100, 90, 80, 70, 60, 50km/h;
 - op andere wegen buiten de bebouwde kom:
 - op wegvakken: 60, 30km/h
 - bij verkeerslichten: 70km/h
 - bij gevarenpunten: 60, 50km/h.
3. Binnen de bebouwde kom mag bord A1 worden geplaatst in afwijking van het bepaalde in Hoofdstuk II, Paragraaf 1 onder punt 2, om zondig te herinneren aan de algemene snelheidslimiet van 50km/h.

(Toelichting: deze bepaling maakt het mogelijk om in afwijking van het bepaalde in Hoofdstuk II.1.2. binnen de kom de maximumsnelheid extra te benadrukken, waaraan soms de behoefte bestaat op wegen met gescheiden rijbanen die wat betreft het ontwerp aan wegen buiten de bebouwde kom doen denken.)

4. 30km/h en 30km/h-zone, 60km/h en 60km/h-zone

Bord A1 (30km/h binnen en buiten de bebouwde kom en 60km/h buiten de bebouwde kom) mag op wegvakken slechts worden toegepast indien wordt voldaan aan de volgende eisen:

- iedere weg in het betrokken gebied heeft voornamelijk een verblijfsfunctie;
- om te voorkomen dat de verblijfsfunctie wordt aangetast door een relatief hoge intensiteit van het gemotoriseerde verkeer, is de weg met zijn omgeving waar nodig aangepast;

- met het oog op snelheidsbeperking en attentieverhoging is extra aandacht besteed aan potentieel gevaarlijke punten, zoals:
 - a. plaatsen waar voetgangers, in het bijzonder schoolkinderen en bejaarden, plegen over te steken;
 - b. kruispunten met een hoofdroute voor fietsers en eventueel bromfietzers;
 - c. kruispunten waar de voorrang door middel van borden geregeld is;
- de overgangen naar een andere maximumsnelheid zijn door de constructie duidelijk herkenbaar;
- indien de overgang naar een hogere maximumsnelheid binnen 20m van een kruisende weg ligt, dan is de voorrang geregeld door middel van verkeerstekens of een in- en uitritconstructie, tenzij de kruisende weg geschikt is om in het betrokken gebied opgenomen te worden.

Plaatsing

1. Bord A1 wordt bij combinatie met bord H1 daaronder geplaatst.
2. Bij een rijbaan van meer dan 5m breed of met twee of meer rijstroken in dezelfde richting, wordt het bord indien mogelijk tevens aan de linkerzijde van die rijbaan geplaatst.

Onderborden

1. Bij voorkeur wordt de reden van een vastgestelde maximumsnelheid bij een gevaarpunt zichtbaar gemaakt door bord A1 te combineren met een bord of onderbord dat de aard van het gevaar of het belang van de maximumsnelheid aangeeft.

Categorale maxima

1. Om een maximumsnelheid aan te geven voor een bepaalde categorie bestuurders wordt die categorie aangegeven op een onderbord en wel zo mogelijk door het betreffende symbool dat voorkomt in bijlage 1 van het RVV 1990. Indien de maximumsnelheden betrekking hebben op motorvoertuigen die een bepaald maximum toegestane totaal massa te boven gaan wordt op het onderbord die massa vermeld in het aantal tonnen, aangegeven door cijfers met toevoeging van de letter t.

(Toelichting: met betrekking tot bord A1: hier worden krachtens het BABW de maximum snelheden aangegeven die op borden vastgesteld kunnen worden die naar beneden afwijken van de algemene snelheidslimieten (80km/h buiten de bebouwde kom, 100 op autowegen en 130 op autosnelwegen.)



Naarmate het wegbeeld meer uitnodigt tot snelheden hoger dan de vast-gestelde limiet, zal het aantal snelheidsovertreders toenemen. Het verschil tussen de vastgestelde limiet en de werkelijk gereden snelheid dient zo klein mogelijk te zijn. De 85-percentielwaarde, dat wil zeggen de snelheid die door 85% van de motorvoertuigen niet wordt overschreden, kan hierbij maatgevend zijn. Het kan zijn dat deze waarde massaal (namelijk tot 15%), maar in slechts geringe mate wordt overschreden. Evenzo kan het voorkomen dat er een kleiner percentage overtreders is, terwijl de overschrijdingen zeer hoog zijn. De wegbeheerder zal dus op basis van metingen en waarnemingen en na afweging van de betrokken belangen van verkeersveiligheid, doorstroming, milieu, handhaafbaarheid en dergelijke, passende maatregelen moeten kiezen om tot een aanvaardbare 85-percentielwaarde te komen. De maatregelen kunnen bestaan uit voorlichting, gericht politietoezicht, aanvullende verkeersmaatregelen en desnoods aanpassing van de vastgestelde snelheidslimiet, maar de voorkeur gaat altijd uit naar feitelijke of andere aanpassingen in het wegontwerp, zodanig dat de gewenste snelheid als het ware wordt afgedwongen. Zie tevens de CROW publicatie nr.49: 'Leidraad sanering verkeerstekens'. lit.4.

De mogelijkheid tot vaststelling van een hogere snelheid dan 70km/h binnen de kom wordt niet geboden. Dit zou strijdig zijn met milieu- en verkeersveiligheidsbelangen.

De mogelijkheid tot vaststellen van een lagere snelheid dan 20km/h bij gevaar punten wordt eveneens niet geboden. Een dergelijke snelheid is in de praktijk moeilijk meetbaar en derhalve niet handhaafbaar.

Ten aanzien van de mogelijkheid om buiten de bebouwde kom bij een verkeerslichteninstallatie 70km/h vast te stellen wordt opgemerkt dat dit over het algemeen uitsluitend voldoende effect kan sorteren gedurende de tijd dat de installatie niet in werking is.

De onder Categorale maxima voorgeschreven wijze van het beperken van maximumsnelheden tot bepaalde categorieën vloeit uit recente internationale verkeersverdragen voort.



Bord A2
Einde maximumsnelheid

Toepassing

Het bord wordt niet toegepast bij de toegang tot een woonerf.



Bord A3
Maximumsnelheid op een elektronisch signaleringsbord

Toepassing

Geen andere dan de volgende maximumsnelheden worden vastgesteld op wegvakken op autosnelwegen: 130, 120, 110, 100, 90, 80, 70, 60, 50km/h.

Paragraaf 4. Plaatsing en verwijdering van verkeerstekens krachtens verkeersbesluit

Artikel 12. De plaatsing of verwijdering van de hierna genoemde verkeerstekens moet geschieden krachtens een verkeersbesluit:

- a. de volgende borden:
 - I. de borden die zijn opgenomen in de hoofdstukken A tot en met G van bijlage 1, behorende bij het RVV 1990, uitgezonderd de borden C22 en E9, alsmede de borden E4, E12 en E13 tenzij onder deze verkeersborden een onderbord als bedoeld in artikel 8, tweede lid, onderdeel d, wordt aangebracht, dan wel toepassing wordt gegeven aan artikel 8, derde lid;
 - II. bord L3 van bijlage 1, behorende bij het RVV 1990, voor zover het een bushalte betreft;
- b. de volgende verkeerstekens op het wegdek:
 - I. doorgetrokken strepen;
 - II. de aanduiding van fietsstroken;
 - III. de aanduiding van busstroken en busbanen;
 - IV. voetgangersoversteekplaatsen;
 - V. gele doorgetrokken strepen;
 - VI. gele onderbroken strepen;
 - VII. haaietanden.

Toelichting

Dit artikel geeft een opsomming van de verkeerstekens, die slechts mogen worden geplaatst krachtens een verkeersbesluit. Het gaat met name om die verkeerstekens die voor de weggebruikers geboden of verboden in het leven roepen.

Opmerkingen

1. *Het betreft hier alleen de verkeerstekens!*
De infrastructurele maatregelen waar een verkeersbesluit voor is vereist, worden genoemd in artikel 15 lid 2 van de WVV 1994.
2. Dit artikel is gewijzigd in verband met de onderborden onder de P-borden.

Artikel 13. In het verkeersbesluit tot plaatsing van borden die de snelheid, het parkeren of geslotenverklaringen betreffen alsmede van bord G7 kan worden bepaald, dat de door deze borden aangeduide geboden of verboden gelden in een bepaald gebied.

Toelichting

Aan voornoemde borden kan een zonale werking worden toegekend. Op grond van artikel 14 WVV 1994 zijn door de Minister van Infrastructuur en Milieu voorschriften gegeven over de zonale toepassing van verkeersborden. Deze voorschriften zullen er met name toe strekken misverstanden bij de weggebruikers ten aanzien van de toepasselijkheid van verboden in een bepaald gebied te voorkomen.

Opmerking

In dit verband zijn artikel 9 BAWB en artikel 4 en 5 van hoofdstuk II van de Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens van belang. Daarin wordt het aantal borden die zonaal mogen worden toegepast alsmede de combinaties daarvan aangegeven.

Artikel 14. Indien onder de in deze paragraaf genoemde verkeersborden onderborden worden geplaatst als bedoeld in artikel 8, tweede lid, of toepassing wordt gegeven aan artikel 8, derde lid, wordt zulks in het betrokken verkeersbesluit tot uitdrukking gebracht.

Toelichting

In een verkeersbesluit dient aangegeven te worden of en welke onderborden er worden aangebracht. Het betreft dikwijls een zo ingrijpende uitzondering op de oorspronkelijke inhoud van het bord, dat uitdrukkelijke vermelding in het verkeersbesluit is gerechtvaardigd.

Artikel 15. In het verkeersbesluit tot plaatsing van bord A1, voor zover dit aanduidt dat een maximumsnelheid van 30 km/h of 60 km/h geldt, bord B3, B4, B5 of B6 op een 30 km/h- of 60 km/h weg of in een 30 km/h- of 60 km/h-zone, en bord G5 van bijlage I, behorende bij het RVV 1990, wordt aangegeven op welke wijze wordt voldaan aan de krachtens artikel 14 van de wet gestelde voorschriften.

Toelichting

Als op wegen bord A1, dat aanduidt dat er een maximumsnelheid van 30 km/h geldt, of bord G5 (erf) wordt geplaatst, dienen deze wegen te voldoen aan een juiste inrichting. Met het oog daarop zijn er met betrekking tot de inrichting eisen in de Uv'97 opgenomen. Ten einde te bereiken, dat in een bezwaar- of beroepsprocedure kan worden getoetst in hoeverre bij de plaatsing van deze borden wordt voldaan aan de gestelde eisen, bepaalt artikel 15, dat zulks in het desbetreffende verkeersbesluit wordt aangegeven. Gezien de voorgestane uitbreiding, in aantal en omvang, van de 60 km/h-wegen en gebieden wordt het wenselijk geacht de reeds voor de 30 km/h-wegen en gebieden geldende verplichting dat in het verkeersbesluit betreffende de plaatsing van een bord met een maximumsnelheid aangegeven wordt op welke wijze aan de eisen met betrekking tot de inrichting van de weg wordt voldaan, ook voor 60 km/h-gebieden te doen gelden. Tevens is deze verplichting opgenomen voor het verkeersbesluit betreffende de plaatsing van voorrangsborden in een 30 km/h of 60 km/h-gebied waarvan plaatsing in een beperkt aantal situaties en onder strikte voorwaarden is toegestaan. Met name moet daarin terugkomen op welke wijze is voldaan aan snelheidsbeperking en attentieverhoging.

Artikel 16. Geen verkeersbesluit behoeft te worden genomen indien het betrokken verkeersteken wordt geplaatst of verwijderd ter nadere aanduiding dat een verkeersregel van toepassing is dan wel dat een ander verkeersteken dat een gebod of verbod inhoudt is geplaatst.