



Gemeente Brummen

BORDENSANERING GEMEENTE BRUMMEN

Inventarisatie en uitvoering

1. Inleiding.....	3
1.1 Doel.....	3
1.2 Uitgangspunten	3
2. Wetten en richtlijnen.....	4
2.1 Wetgeving	4
2.1.1 <i>Wegenverkeerswet 1994 (WVW)</i>	4
2.1.2 <i>Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV)</i>	4
2.1.3 <i>Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW)</i>	4
2.2 Verkeersbesluiten.....	5
2.3 Verkeersveiligheid en aansprakelijkheid.....	5
2.4 CROW richtlijnen	5
3. Inventarisatie	6
3.1 Indeling deelgebieden.....	6
3.2 Inventarisatie RVV-bebording	6
3.3 Inventarisatie overige elementen.....	7
3.4 Inventarisatie bewegwijzeringborden.....	7
4. Analyse	9
4.1 Saneringsmogelijkheden	9
4.2 Participatie	12
5. Uitgangspunten toekomstige situatie	13
5.1 A-categorie.....	13
5.2 B-categorie.....	14
5.3 C-categorie.....	15
5.4 D-categorie.....	16
5.5 E-categorie	17
5.6 F-categorie	18
5.7 G-categorie	18
5.8 H-categorie.....	19
5.9 J-categorie	20
5.10 L-categorie	21
5.11 Onderborden.....	22
6. Overige borden in de openbare ruimte	23
6.1 Straatnaamborden.....	23
6.2 Wegmeubilair	23
6.2.1 <i>Bermplanken</i>	23
6.2.2 <i>Wildspiegels</i>	23
6.2.3 <i>Huisnummerbordjes</i>	24
6.2.4 <i>Schrikhekken</i>	24
6.2.5 <i>Voorlichtingsborden VVN</i>	24

6.2.6	Aankondigingsborden	25
6.2.7	Waarschuwborden	25
6.3	Bewegwijzering.....	25
6.3.1	ANWB-bewegwijzering	25
6.3.2	Verwijzing recreatieve voorzieningen.....	26
6.3.3	Verwijzing bedrijven	26
6.3.4	Recreatieve routes.....	26
7.	Resultaat	27
7.1	Te saneren borden	27
7.2	Uitgangspunten beleid.....	27
8.	Bijkomende maatregelen.....	29

1. Inleiding

In de gemeente Brummen staan, net als vele andere gemeenten, veel (verkeers-)borden. De meeste borden hebben een verkeerfunctie. Door de jaren heen zijn veel borden geplaatst. De vraag is of ze allemaal nog noodzakelijk en functioneel zijn. De wens is in ieder geval aanwezig om minder borden in het straatbeeld te hebben. Het voorliggende plan geeft een voorzet om tot minder borden te komen.

1.1 Doel

Het doel van dit plan is tweeledig.

- 1) vaststellen beleid omtrent het plaatsen van borden
- 2) het opstellen van een bordensaneringsplan (verwijderingsplan)

1.2 Uitgangspunten

De gemeente heeft alleen zeggenschap over haar eigendommen. Borden langs de provinciale wegen, de waterlopen van het Waterschap en de IJssel (Rijkswaterstaat) vallen buiten dit plan. Voor particuliere borden op eigen grond gelden de regels van de Algemeen plaatselijke verordening en het bouwbesluit. Het studie/onderzoeksgebied is de gehele gemeente Brummen. Het areaal van wegen (verhard) bestaat uit een totaal van 280 km weglengte en hierlangs staan ca. 5000 borden (RVV-borden, straatnaamborden, plaatsnaamborden, wegwijzers en informatieborden). De wegen zijn gecategoriseerd volgens het principe van Duurzaam Veilig. Dat wil zeggen: Stroomwegen (120, 100 of 80 km/h), gebiedsontsluitingswegen (80 of 50 km/h) en erftoegangswegen (60 of 30 km/h). De stroomwegen bestaan voornamelijk uit Provinciale wegen. Er zijn enkele gebiedsontsluitingswegen met een maximum snelheid van 80 km/h. De meeste zijn echter 50 km/h. Binnen de kernen en bebouwde kom bestaat het wegbeeld voornamelijk uit erftoegangswegen 30 km/h. De wegencategorisering is vooral te herkennen uit de inrichting van de wegen en de daarop aansluitende openbare ruimte.

Naast verkeersborden zijn er ook andere borden en elementen langs de weg aanwezig die als verstorend aangemerkt kunnen worden. In dit rapport wordt ook op de wenselijkheid van deze borden ingegaan. Het betreft:

- (ANWB-) Bewegwijzering
- Straatnaamborden
- Wegmeubilair
 - bermplanken (reflectorpaaltjes)
 - wildspiegels
 - huisnummerbordjes
 - schrikhekken
- Commerciële bewegwijzeringsborden
- Recreatieve borden

2. Wetten en richtlijnen

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

2.1 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.

2.1.1 Wegenverkeerswet 1994 (WVW)

De wettelijke basis betreffende 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 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.”

2.1.2 Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV)

Het **Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990** oftewel **RVV 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 64a t/m 67 gaan over de toepassing van verkeersborden en paragraaf 4, met de artikelen 76 t/m 81 regelen de verkeerstekens op het wegdek.

2.1.3 Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW)

De **BABW is het besluit Administratieve Bepalingen Wegverkeer**. Het besluit 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. Het VNVF Bordenboek (juni 2012) is een directe vertaling van de uitvoeringsvoorschriften BABW.

2.2 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).

2.3 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. Zo geldt ook voor verkeersborden en verkeerstekens dat, wanneer deze zouden ontbreken op een lokatie waar deze wel worden verwacht en er gebeurt een incident, dan is de wegbeheerder verantwoordelijk. Dit wetende zal er zeer kritisch gekeken moeten worden naar de al dan niet 'noodzakelijke' bebording binnen de gemeente. Inwinnen van informatie van deskundigen en/of van derden is hier zeer wenselijk.

2.4 CROW richtlijnen

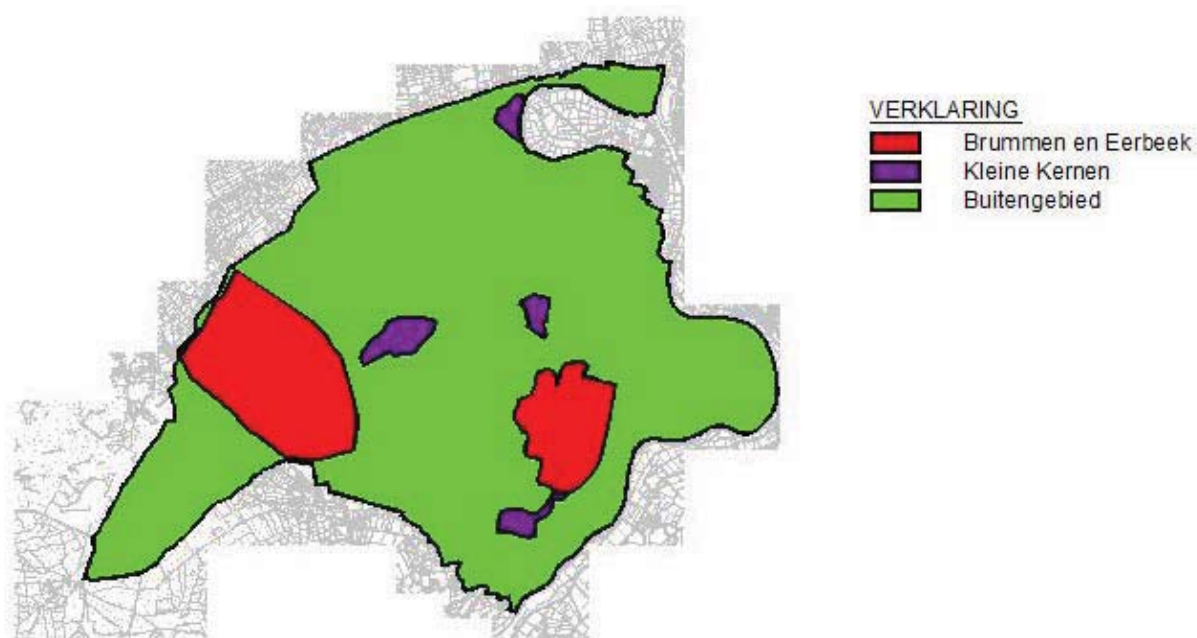
Weliswaar geen wetgeving maar wel belangrijk zijn de CROW-richtlijnen. Verschillende publicaties geven een handvat voor inrichtingskeuzes waarbij eventuele bebording niet nodig zou hoeven zijn. Bovendien bestaan er publicaties die richtlijnen aangeven voor plaatsing, onderhoud en beheer van verkeersborden, verkeerstekens en bewegwijzering.

3. Inventarisatie

De verkeersborden en –tekens in de gemeente Brummen zijn geïnteriseerd en ingedeeld in gebieden en catagoriën.

3.1 Indeling deelgebieden

Voor een gestructureerde aanpak is de gemeente Brummen ingedeeld in drie deelgebieden; de kernen Brummen en Eerbeek, de kleine kernen en het buitengebied. Dit is gedaan omdat in de gebieden duidelijk verschillen in opbouw en daardoor verschillende soorten bebording kennen.



Figuur 1: Indeling deelgebieden

3.2 Inventarisatie RVV-bebording

Voor alle deelgebieden zijn de RVV-verkeersborden geïnteriseerd. Dit zijn er in totaal 2812. Daarbij zijn niet inbegrepen de ANWB bewegwijzeringsborden, de bruine recreatieborden en de Brummense gele bewegwijzeringsborden. Per categorie en per deelgebied zijn de verkeersborden in een overzicht gezet in bijlage 2. Onderstaande figuur toont het totaal aantal RVV-verkeersborden binnen de gemeente Brummen.

Categorie	omschrijving categorie	aantal gemeente
A	Snelheid	337
B	Voorrang	340
C	Geslotenverklaring	270
D	Rijrichting	127
E	Parkeren en stilstaan	322
F	Overige geboden en verboden	18
G	Verkeersregels	258
H	Bebouwde kom	90
J	Waarschuwing	227
L	Informatie	100
onderborden	Onderborden	636
niet geïdentificeerd	NB	87
Totaal		2812

Figuur 2: aantal aanwezige RVV-verkeersborden per categorie (01-01-2013)

3.3 Inventarisatie overige elementen

Als het gaat om de overige 'storende' en 'landschapsvervuilende' inrichtingselementen die een relatie hebben met bebording, dan moet men denken aan de volgende zaken:

- Straatnaamborden;
- Routebordjes (recreatieve routes)
- Bermplanken;
- Wildspiegels;
- Huisnummerborden (buitengebied);
- Schrikhekken;
- Specifieke waarschuwingen (eikenprocessierups, paddentrek, etc.).

Niet alle elementen zijn geïnteriseerd. Bijvoorbeeld de bermplanken en de wildspiegels zijn te talrijk om een goede inventarisatie/telling te kunnen houden. Dit geldt tevens voor de huisnummerborden.

3.4 Inventarisatie bewegwijzeringborden

De bewegwijzeringborden in de gemeente Brummen bestaan uit twee categorieën, te weten ANWB bewegwijzering en gele en bruine bewegwijzeringborden.

De ANWB bewegwijzeringborden zijn blauw met witte letters of symbolen of wit met zwarte letters (deze vallen onder de categorie K in de Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens). De gele bewegwijzeringborden die de gemeente Brummen jaren heeft toegepast om bedrijven, voorzieningen en attracties bij naam aan te duiden staan nog door heel de gemeente. In 2011 is een eerste aanzet gedaan

om deze borden te vervangen door bruine verwijzingsborden. Het verwijderen van de hierdoor overbodig geworden gele verwijzingsbordjes en een aanpak voor de vervanging van de overige gele borden wordt momenteel voorbereid en in overleg met de betreffende bedrijven aangepakt.

Categorie	omschrijving categorie	aantal gemeente
K	ANWB bewegwijzering	199
Gele bewegwijzeringsborden	Brummense bewegwijzering	243
Totaal		442

Figuur 3: aantal aanwezige bewegwijzeringsborden (01-01-2013)

4. Analyse

Alle verkeersborden en verkeerstekens volgens bijlage 1 van het RVV 1990 staan in het VNVF Bordenboek (2012). Het VNVF Bordenboek hanteert criteria ten behoeve van het plaatsen van verkeersborden en verkeerstekens. Deze regels vloeien voort uit de Uitvoeringsvoorschriften BABW en zijn dus in eerste instantie leidend, zo ook bij deze saneringsronde. Het VNVF bordenboek wordt in dit plan gebruikt om voorwaarden/criteria te bepalen op basis waarvan bepaalde verkeersborden zouden kunnen worden verwijderd. Voldoet een verkeersbord aan alle criteria die daarbij zijn aangegeven, dan kan en mag dit bord zonder (juridische) consequenties worden gesaneerd, met inachtneming van het nemen van een eventueel verkeersbesluit. Waar echter wel op gelet moet worden is de reden waarom dit verkeersbord in eerste instantie is geplaatst. Het kan namelijk zijn dat het bord op verzoek van bewoners of een wijkraad is geplaatst. Het saneren van een dergelijke bord is mogelijk maar vraagt om maatwerk en nadere afstemming met bewoners/wijkraad..

4.1 Saneringsmogelijkheden

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

1. **Algemene saneringsregels;**
2. **Specifieke saneringsregels;**
3. **Bewust dereguleren.**

ad 1. Algemene saneringsregels

Deze sanering is relatief eenvoudig vast te stellen en uit te voeren. Het betreft:

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

ad 2. Specifieke saneringsregels:

De tweede hoofdstap betreft de specifiek Specifieke saneringsregels. Hierin staan de keuzes die kunnen worden gemaakt waardoor het bordenaantal vermindert. In tegenstelling tot hoofdstap 1 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 in deze stap om de volgende keuzes:

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

Gezien de kosten die met de aanpassing van de openbare ruimte gemoeid zijn is deze mogelijkheid om het aantal borden te verminderen hier niet uitgewerkt. Deze saneringsregels worden geadviseerd indien de openbare ruimte heringericht wordt.

ad 3. Bewust dereguleren

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

- g. Dereguleren, het bewust weglaten van verkeerstekens.

Op de volgende pagina is het bovenstaande samengevat in een saneringsstrategie.

Op [bijlage 1](#) is een schema uitgewerkt (per deelgebied) waarop te zien is welke borden, op welke locatie, kunnen worden verwijderd. Deze saneringsregels zijn tevens schematisch uitgezet volgens de figuur op de volgende pagina.

Welke regel wordt gehanteerd is sterk afhankelijk van de verkeerssituatie. Het is daarom van belang om te bepalen waar, welke saneringsregels worden toegepast. Dit geldt vooral voor de 'bewuste deregulering'. Deze stap heeft de meeste impact voor de openbare ruimte en de weggebruiker. In de volgende paragrafen wordt per RVV-categorie in hoofdlijnen uitgelegd wanneer en hoe er in deze categorie gesaneerd kan worden.

Saneringsstrategie (bron: Willems & Verriest, 2009)

Hoofdstap	Concrete stap	Voorwaarden
1: Algemene saneringsregels	a. verwijderen herhalingsborden	<ul style="list-style-type: none"> • Geen
	b. verwijderen overbodige borden: <ul style="list-style-type: none"> • borden die algemene regels aanduiden; • gevaar- en aanduidingborden indien de verkeerssituatie duidelijk is; • vooraankondigingborden. 	<ul style="list-style-type: none"> • Analyse situatie
	c. verwijderen wettelijk tegenstrijdige borden: <ul style="list-style-type: none"> • bordencombinaties met dezelfde strekking; • borden op de verkeerde plaats; • borden en verkeerstekens met dezelfde strekking 	<ul style="list-style-type: none"> • Analyse situatie
2: Specifieke saneringsregels	d. vervanging door markering	<ul style="list-style-type: none"> • Alleen in combinatie met toekomstige infrastructurele maatregelen/projecten
	e. vervanging door omgevingselementen, inrichting en verkeerstechnische maatregelen	<ul style="list-style-type: none"> • Alleen in combinatie met toekomstige infrastructurele maatregelen/projecten
	f. meer zonaal toepassen van bebording: <ul style="list-style-type: none"> • parkeren; • geslotenverklaringen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Alleen in combinatie met toekomstige infrastructurele maatregelen/projecten
3: Bewust dereguleren	g. dereguleren <ul style="list-style-type: none"> • Toespelen op eigen verantwoordelijkheid van weggebruikers. 	<ul style="list-style-type: none"> • toespelen op de eigen verantwoordelijkheid van de weggebruikers. • afspraken maken met politie over mogelijkheden tot handhaven

4.2 Participatie

Bij het opstellen van het saneringsplan is overleg gepleegd met verschillende belanghebbenden/derden. Gebruik is gemaakt van de kennis en het inzicht van de lokale vertegenwoordigers van Veilig Verkeer Nederland en de politie.

De Kleine Kerncommissie Empe-Tonden heeft in 2011 al een eigen inventarisatie gedaan van borden en ander straatmeubilair dat naar hun overtuiging verwijderd kon worden. Om ook van andere belangengroeperingen in de gemeente te horen hoe zij over borden in hun woonomgeving denken is in de Centrale Begeleidingsgroep Verkeersveiligheid (CBVV*) een concept-saneringsplan voorgelegd met het verzoek aan de partijen om hier te reageren en mogelijk aanvullingen te geven.

Deze op- en aanmerkingen zijn waar mogelijk verwerkt in dit rapport. In bijlage 2 zijn alle op- en aanmerkingen in een reactienota verwerkt.

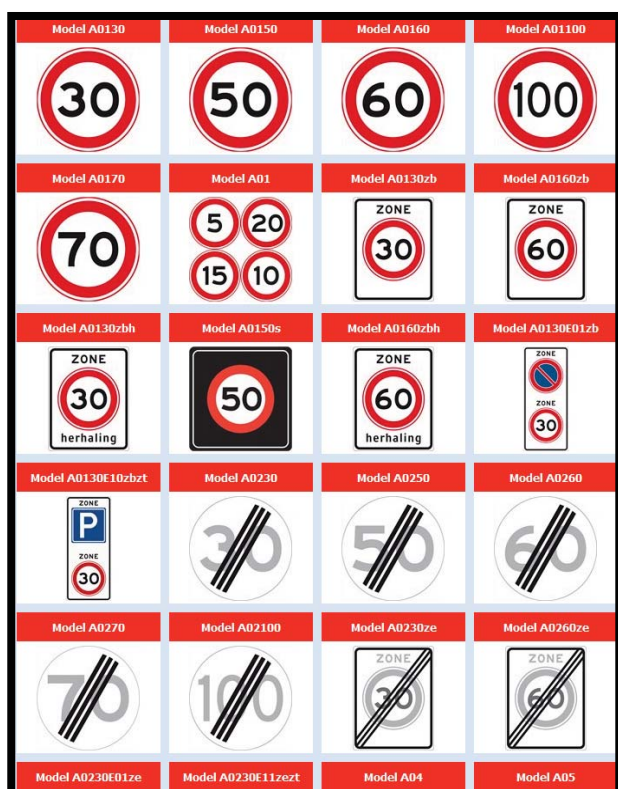
*) In de Centrale begeleidingsgroep Verkeer worden de verkeersaangelegenheden en geplande wegwerkzaamheden besproken. Deze werkgroep vergadert 1 keer per jaar en bestaat uit de volgende personen/partijen: wethouder verkeer, medewerkers wegen en verkeer gemeente, wijkraden, ondernemersverenigingen, veilig verkeer Nederland, politie, industriekern Eerbeek, Stichting Natuurmonumenten en het openbaar vervoersbedrijf (Syntus).

5. Uitgangspunten toekomstige situatie

In de voorgaande hoofdstukken zijn de algemene (landelijke) regels en richtlijnen toegelicht. Daarnaast is de inventarisatie en sanering hierop afgestemd. Op basis van deze gegevens worden voor de gemeente Brummen beleidsuitgangspunten vastgesteld. In toekomstige situaties wordt het plaatsen van verkeersborden en verkeerstekens hieraan getoetst. Onderstaande paragrafen lichten per RVV-categorie toe wat de uitgangspunten zijn voor het plaatsen/verwijderen van deze bebording.

5.1 A-categorie

Binnen de A-categorie bestaan de zogenaamde Snelheidsborden.



Figuur 4: snelheidsborden

In principe hoeven de borden met een maximum snelheid van 50 km/h niet geplaatst te worden onder een komportaal of bebouwde kombord (H1). Op enkele situaties in de gemeente Brummen is deze situatie nog aanwezig. Deze borden kunnen worden verwijderd. De 'losse' A1 borden met een maximum snelheid van 50 km/h worden tevens gesaneerd, indien de inrichting van de weg dit toelaat.

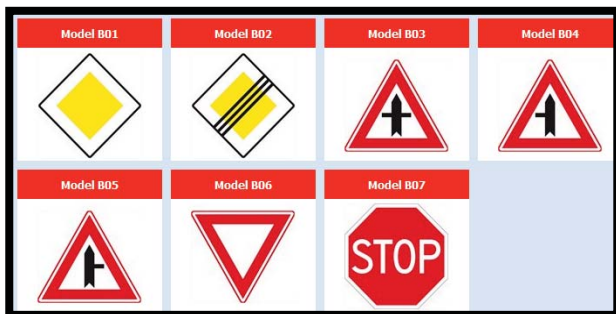
Zonale toepassing van snelheidsbebording zou de meest effectieve maatregel zijn voor een rustiger wegbeeld. Daar waar de reguliere A1 bebording nog wordt gebruikt wordt kritisch gekeken naar de inrichting van de weg en de nut –en noodzaak van het verkeersbord.

Uitgangspunten beleid:

- Bij ingang bebouwde kom zoveel mogelijk zonaal toepassen van maximum snelheidsborden;
- Bij uitgang bebouwde kom zoveel mogelijk zonaal toepassen van einde maximum snelheidsborden;
- Bord A1 met maximumsnelheid 50 km/uur wordt niet herhaald binnen de bebouwde kom.
- Zone 30 km/uur borden worden niet herhaald;
- Zone 60 km/uur borden worden niet herhaald;
- Adviesnelheden 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.

5.2 B-categorie

Binnen de B-categorie bestaan de zogenaamde Voorrangsborden.



Figuur 5: voorrangsborden

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 benodigd. Om borden van de B categorie te kunnen saneren is gekeken naar 'gelijkwaardige' wegen waarvan er één een voorrangsweg is. Door hier eventueel bewust te dereguleren kan een kruispunt gelijkwaardig worden gemaakt en de aanwezige voorrangsbepording verwijderd. In de gemeente Brummen staan B06 borden bij parallelwegen, fietspaden en uitritten op diverse locaties. Wanneer de inrichting voldoet aan de richtlijnen van de CROW, en er bestaat geen onduidelijkheid over de hiërarchie tussen de betrokken wegen, wordt dit bord gesaneerd. Voorbeelden zijn onder andere de zijwegen (uitritten) van de Loenenseweg in Eerbeek, en de ingang van het industrieterrein Kollergang.

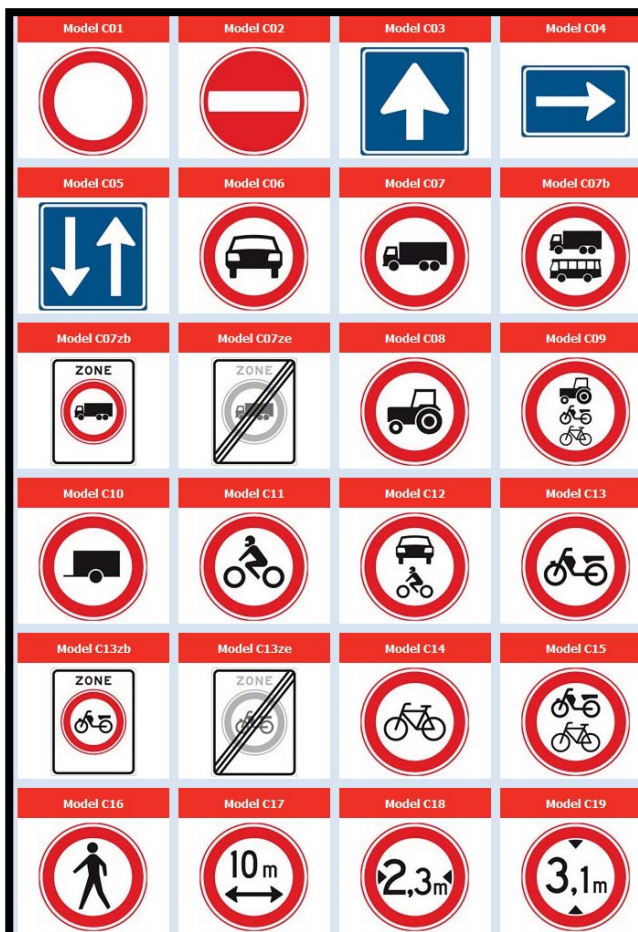
Uitgangspunten beleid:

- Voorrangsborden worden niet toegepast bij kruisingen tussen verharde en onverharde wegen
- Voorrangsborden worden niet toegepast bij een zijweg/aansluiting met een uitritconstructie.

- 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 haaietanden op het wegdek volstaan. Denk hierbij bijvoorbeeld aan kruisingen tussen wegen en fietspaden. Wel dient hierbij rekening gehouden te worden met consequenties bij sneeuw of een vervuild wegdek.
- Bord B7 wordt alleen geplaatst als er slecht zicht is op de kruising.

5.3 C-categorie

De C-categorie verkeersborden betreffen de Geslotenverklaringen.



Figuur 6: Geslotenverklaringen

Een geslotenverklaring met een van bovenstaande verkeersborden geeft aan voor welke categorie voertuigen een bepaalde weg is afgesloten. In zijn algemeenheid kan men hiervan uitgaan dat de borden goed staan en weloverwogen geplaatst. De mogelijkheid bestaat wel dat bepaalde verkeerssituaties zodanig zijn aangepast 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, waarnaast bord G11 of G12a ook wordt

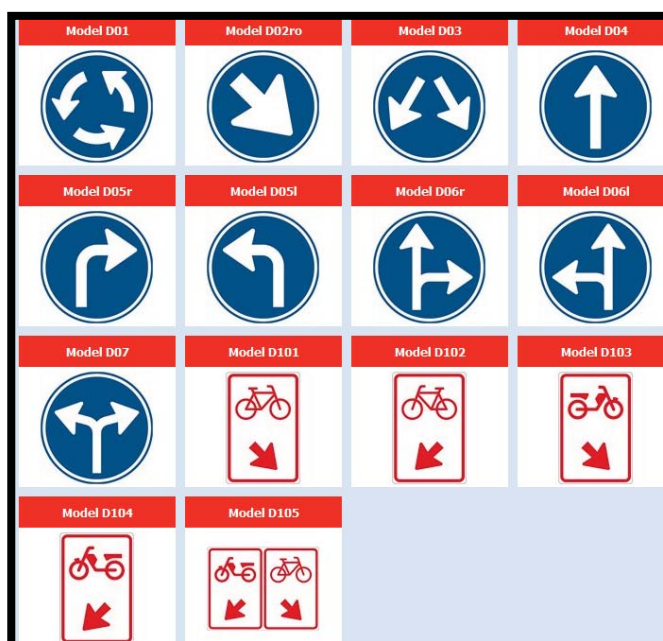
toegepast op het fietspad. Dit is overbodig, beide borden hebben immers dezelfde strekking. Daarom kan het 'C' bord worden gesaneerd. Een ander veel voorkomend voorbeeld is de toepassing van bord C1 op een T-kruispunt in combinatie met bord C4 of D4 of D5 op de andere richting. Ook dit is overbodig, en ook hier gaat bord C4, D4 of D5 boven het 'C' bord.

Uitgangspunten beleid:

- *Bord C1 wordt niet toegepast bij T-kruispunten waar de toepassing van bord C4, D4 of D5 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 onmogelijk maken in te rijden door bepaalde categorieën verkeer*

5.4 D-categorie

Met de D-categorie worden de borden bedoeld die de verplichte rijrichting aangeven.



Figuur 7: Verplichte rijrichting

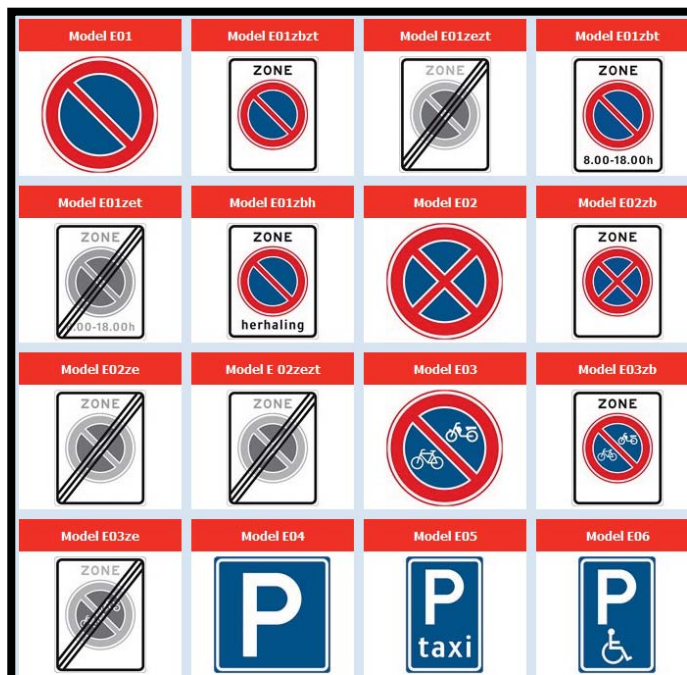
Wanneer deze juist zijn geplaatst, valt er weinig te saneren. Bord D1 moet altijd op het middengedeelte van een rotonde worden geplaatst. Tevens behoren de borden D2 en D3, uitsluitend op middengeleiders geplaatst te zijn. Borden van de D-categorie zijn, indien juist geplaatst vrijwel altijd noodzakelijk. In deze categorie kan daarom geen onderscheid gemaakt worden tussen Algemene en Specifieke saneringsregels. Het bord D4 heeft altijd de voorkeur boven bord C1 of C2 (respectievelijk geslotenverklaring en geslotenverklaring in één richting).

Uitgangspunten beleid:

- Bord D1 wordt niet gebruikt als voorwaarschuwingsbord voor rotondes.
- Bord D2 en D3 worden niet toegepast op andere plaatsen dan aan het begin van een verkeersgeleider.

5.5 E-categorie

Alle verkeersborden die met parkeren en stilstaan te maken hebben staan vermeld onder de E-categorie.



Figuur 8: Parkeren en stilstaan

Een parkeerverbod of verbod tot stilstaan wordt alleen toegepast uit oogpunt van verkeersveiligheid en/of doorstroming. Andere motiveringen kunnen uit esthetisch oogpunt zijn, bijvoorbeeld straatbeeldvervuiling door auto's. Deze kunnen echter op een andere manier worden opgelost, bijvoorbeeld door het parkeren plaatselijk fysiek onmogelijk te maken.

Hierbij 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. Enkele situaties binnen de kernen Brummen en Eerbeek bieden kansen voor zonale toepassing van het parkeerverbod, daar er veel afzonderlijke E1 borden geplaatst zijn. Bij toepassing van het stopverbod (E2) moet gekeken worden naar de gebiedsontwikkeling ter plaatse. Veelal zijn deze borden bij scholen geplaatst, maar enkele scholen zijn verdwenen of gaan weg, zodat het stopverbod hier niet meer relevant is.

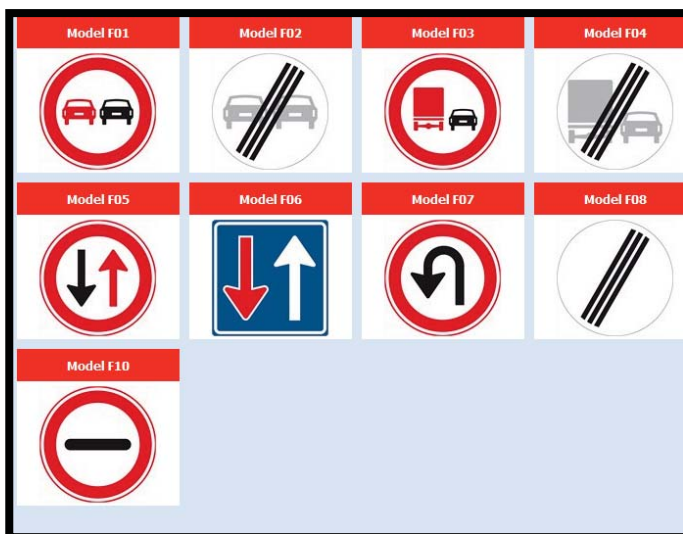
Maatregelen die kunnen worden genomen om het aantal borden te verminderen zijn onder andere het aanbrengen van een (onderbroken) gele kantopsluiting dat het parkeer –of stopverbod aangeeft. Deze maatregel kan echter alleen worden toegepast op wegvakken van maximaal 100m lengte.

Uitgangspunten beleid:

- Waar mogelijk parkeerverboden zonaal toe te passen;
- Parkeer –en stopverboden niet toegepassen 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;

5.6 F-categorie

Alle overige gebodsborden vallen onder de categorie F.



Figuur 9: Overige gebodsborden

Deze borden worden dusdanig weinig toegepast in Brummen dat nadere regels hiervoor niet nodig zijn.

5.7 G-categorie

De G-categorie verkeersborden betreffen de verkeersregels.

In deze categorie staan borden die onder andere (verplichte) fietspaden, erven en auto(snel)wegen aanduiden. Er zijn geen algemene saneringscriteria te benoemen waaruit borden van deze categorie overbodig of foutief blijken te zijn geplaatst.

Binnen de gemeente Brummen kan de keuze gemaakt worden om de regulering voor fietsers en voetgangers te verminderen door de borden G7 en bijvoorbeeld G11 (verplicht fietspad) te saneren. Dit is mogelijk mits de infrastructuur ter plaatse zo is ingericht dat het onwaarschijnlijk is dat overig verkeer gebruik maakt van dit voet/fietspad.

Binnen een 30 km/h zone is het niet gebruikelijk de verkeerssoorten middels borden te scheiden.



Figuur 10: Verkeersregels

Uitgangspunten beleid:

- Bord G11 en G12a worden niet toegepast op (rode) fietsstroken met fietssymbolen.
- Bord G7 wordt niet toegepast op voetpaden binnen een 30 km/h zone daar waar het onwaarschijnlijk is dat hier andere weggebruikers komen.

5.8 H-categorie

De H-categorie betreffen de portaalborden en de borden die de bebouwde kom aangeven.



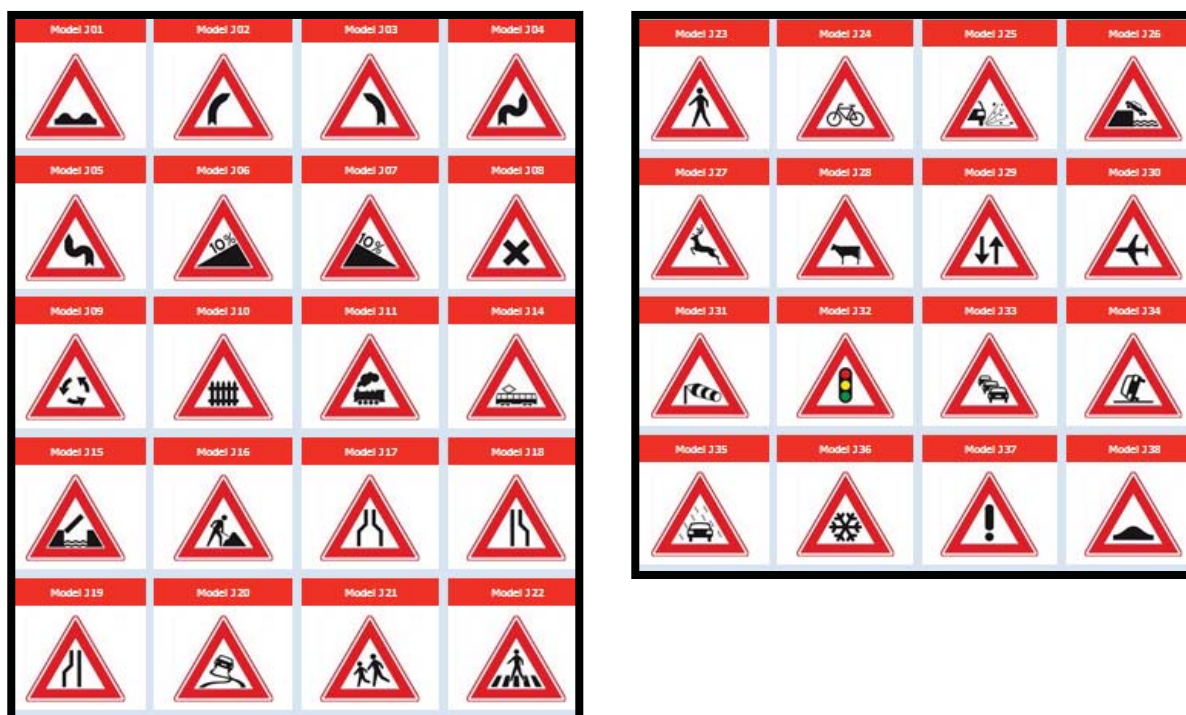
Figuur 11: bebouwde komborden

Omdat na het passeren van het bebouwde kombord in beginsel altijd een maximum snelheid van 50 km/h geldt, zijn deze borden wettelijk verplicht. Is deze snelheid anders dan wordt dit daaronder middels een bord aangegeven. Vaak is dat een zonebord 30 km/h voor ingaand verkeer en een zonebord 60 km/h

voor uitgaand verkeer. De bebouwde komborden in de gemeente Brummen worden volgens bovenstaande voorbeelden toegepast. De borden met 50 km/h kunnen gesaneerd worden.

5.9 J-categorie

De grootste categorie in bijlage I van het RVV 1990 zijn de waarschuwingsborden.



Figuur 12: Waarschuwingsborden

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

In Brummen wordt voornamelijk gekeken naar de nut –en noodzaak van deze bebording. Vaak zijn deze verkeersborden geplaatst op verzoek van bewoners of een wijkraad.

Ook zijn deze borden geplaatst op locaties waar feitelijk een aanpassing van de weginrichting plaats zou moeten vinden maar waar ook volstaan kon worden met het plaatsen van een bord. Het betreft hier dus een kostenafweging.

Er zijn diverse voorbeelden te noemen waarbij het waarschuwingsbord overbodig blijkt te zijn. Hierbij moet men onder andere denken aan waarschuwing voor drempels in een 30km/h of een 60km/h zone waarbij de markering van deze drempel voldoende is. Ook wordt in een 30 km/h zone vaak extra gewaarschuwd voor een uitrit terwijl deze exact volgens de CROW-richtlijnen geconstrueerd is. Zie daarvoor de onderstaande CROW-criteria:

- trottoir langs doorgaande weg ononderbroken op dezelfde hoogte doorlopend over de zijweg;
- aanwezigheid van inritbanden;
- afwezigheid van bochtbanden;

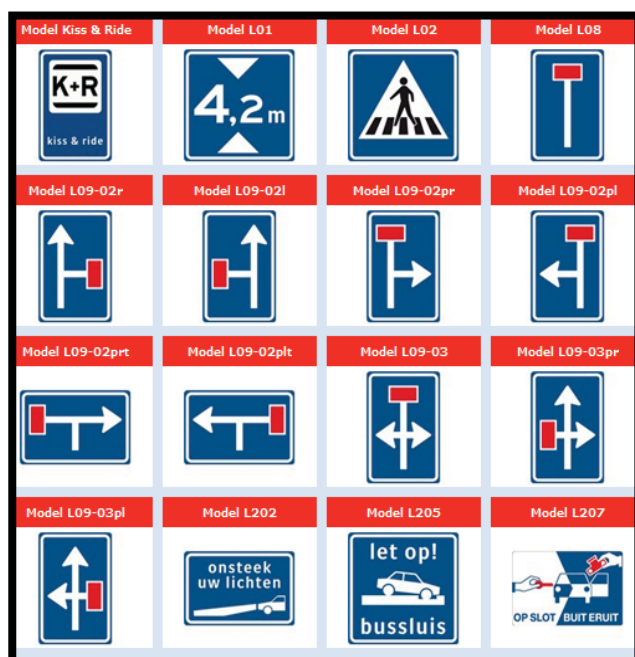
- duidelijk verschil in hiërarchie van de aansluitende weg(en), (30 km/h en 50km/h).

Uitgangspunten beleid:

- Borden J1, J20 en J25 worden alleen toegepast gedurende de periode dat het gevaar zich voordoet.
- Bord J21 wordt in het algemeen niet toegepast indien de plaats waar wordt overgestoken, ligt bij een kruising of splitsing van wegen.
- Bord J22 wordt niet toegepast bij voetgangersoversteekplaatsen. Hier hoort bord L2 (zie figuur 10, paragraaf 4.10).
- Bord J37 alleen toepassen in combinatie met onderbord waarop de aard van het gevaar wordt aangegeven. Dit bord wordt niet toegepast bij uitritten die voldoen aan de uitvoeringsrichtlijnen van CROW.
- Bord J38 wordt niet toegepast in 30 km/uur of 60 km/uur zones.

5.10 L-categorie

De L-categorie geeft de bestuurder nadere informatie over de wegsituatie.



Figuur 13: Informatie verkeerssituatie

Bovenstaande borden geven informatie over de wegsituatie, bijvoorbeeld doodlopende wegen. Niet alle borden zijn verplicht, met uitzondering van de aankondiging van een zebrapad of een bushalte (L2 en L3). Enkele borden L8 kunnen worden gesaneerd in het kader van bewuste deregulering, wanneer het zicht zodanig goed is dat men kan zien dat de weg doodloopt. Alle andere borden zijn te handhaven. Ze staan namelijk juist en geen van deze borden is echt overbodig. Bovendien zijn er geen algemene of specifieke saneringsregels vast te stellen ten behoeve van de sanering.

5.11 Onderborden

Daar waar het RVV bord verduidelijkt wordt met een onderbord, mag dit uitsluitend een uitzondering, uitbreiding of een nadere uitleg van het betreffende bord aanduiden. Alle andere toevoegingen in de vorm van een onderbord worden gesaneerd. Ook dubbelzinnige teksten ten opzichte van het RVV bord hebben geen enkele toevoeging.

6. Overige borden in de openbare ruimte

Bebording die niet in de RVV 1990 en de Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens genoemd zijn vallen onder de overige bebording. Dit zijn bijvoorbeeld de 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 hun functionaliteit overal wenselijk is.

6.1 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 eigendomverhoudingen niet meer gedaan.

Uitgangspunt beleid:

- *De borden zijn te handhaven.*

6.2 Wegmeubilair

Naast de aanwezigheid van openbare verlichting en zitbanken, zaken die in dit plan niet aan de orde gesteld worden, bevinden zich in de openbare ruimte diverse borden of aanverwante elementen die met de inrichting van de weg te maken hebben. Hieronder een opsomming van enkele het meest in het oog springende gemeentelijke onderdelen.

6.2.1 Bermplanken

Bermplanken, in de volksmond beter bekend als reflectorpaaltjes, worden geplaatst om de grens van de verharding te markeren of de loop van de weg beter te visualiseren. Over het algemeen worden deze palen slechts tijdelijk geplaatst. Bijvoorbeeld om te voorkomen dat het verkeer over een net heringerichte en nog niet draagkrachtige berm gaat rijden. Zodra de situatie stabiel is worden de bermplanken weer verwijderd.

Het afgelopen jaar zijn er al veel bermplanken verwijderd die in de loop der tijd vergeten zijn of door bewoners naar eigen inzicht herplaatst zijn. Op een enkele situatie na, waar de bermplanken bewust in samenspraak met bewoners geplaatst zijn, is het beleid bermplanken slechts tijdelijk te plaatsen.

Uitgangspunt beleid:

- *alleen tijdelijk plaatsen van bermplanken.*

6.2.2 Wildspiegels

De gemeente Brummen is rijk aan natuur en herbergt veel reewild en zelfs een edelhertenpopulatie. Dit grofwild passeert op enkele bekende locaties de aanwezige wegen. Jaarlijks vallen er slachtoffers onder

wild door aanrijdingen met het wegverkeer. Vaak met blikshade maar ook met letsel voor de weggebruiker.

In samenspraak met de wildbeheereenheid zijn op bekende wildpassages wildspiegels in de bermen geplaatst. De spiegels weerkaatsen de lichten van het verkeer richting bos en beplanting waardoor het wild het naderende verkeer eerder waarneemt.

Handhaving van de aanwezige wildspiegels wordt vanuit de verkeersveiligheid en ook het dierenwelzijn als wenselijk beschouwd.

Uitgangspunt beleid:

- *alleen te plaatsen bij wildpassages.*

6.2.3 Huisnummerbordjes

Binnen de bebouwde kom is de vindbaarheid van panden vaak geen probleem. De panden zijn dicht aan de weg gelegen. In het buitengebied is de vindbaarheid minder goed doordat veel woningen op grote afstand van de weg gelegen zijn. Om de vindbaarheid, vooral voor de hulpdiensten, te verbeteren is enkele jaren geleden besloten de panden aan de hoofdweg met de huisnummerbordje te markeren. De donkere planken met een wit nummerbordje zijn te handhaven.

Uitgangspunt beleid:

- *huisnummerbordjes in buitengebied alleen te plaatsen bij panden die op afstand van de weg liggen.*

6.2.4 Schrikhekken

Schrikken worden toegepast op locaties waar het verkeer extra geattendeerd moet worden op een wijziging in de straatinrichting. Het wordt toegepast bij T-splitsingen, scherpe bochten en wegversmallingen. Voorbeelden hiervan zijn te vinden bij het Apeldoorns-Dierenskanaal.

Uitgangspunt beleid:

- *schrikhekken alleen te handhaven/plaatsen bij T-splitsingen, scherpe bochten en wegversmallingen*

6.2.5 Voorlichtingsborden VVN

In de inventarisatie van de verkeersborden (figuur 2, blz 7) staat een aantal borden (87) omschreven als 'niet geïdentificeerd'. Dit zijn vrijwel allemaal voorlichtingsborden van Veilig Verkeer Nederland (VVN). Voorbeelden zijn de borden met de tekst 'Licht aan' voor fietsers of attentieverhogende borden bij scholen. Deze borden zijn jaarrond aanwezig en worden periodiek door VVN voorzien van nieuwe teksten. Betwijfeld wordt of de continue aanwezigheid het gewenste effect resulteert. Gezien de wens om

de hoeveelheid borden in de openbare ruimte terug te dringen worden zowel VVN-spandoeken als -borden slechts campagnewijs toegestaan.

Uitgangspunt beleid:

- *spandoeken en borden slechts toestaan voor een beperkte periode van maximaal 4 weken.*

6.2.6 Aankondigingsborden

Bij de entrees van de kernen zijn informatiepanelen geplaatst waar evenementen in de gemeente op aangekondigd worden. De borden hebben een informatief karakter en zijn voorzien van het gemeentelogo. Gezien het belang van de borden voor de aankondiging van lokale evenementen zijn de borden te behouden.

Uitgangspunt beleid:

- *borden zijn te handhaven*

6.2.7 Waarschuwingsborden

Door heel de gemeente zijn, gekoppeld aan reeds aanwezige informatie- of recreatieborden, waarschuwingsborden voor de eikenprocessierups geplaatst. Deze borden moeten vooral de toeristen informeren over de gevaren van de brandharen van de rups. Mede gezien het feit dat de rups in de gemeente Brummen niet meer bestreden wordt is het waarschuwen middels borden van groot belang. De borden staan geplaatst bij de fietsknooppunten en andere veel door toeristen bezochte locaties.

Uitgangspunt beleid:

- *borden zijn te handhaven op locaties waar toeristen passeren, zolang de plaag aanwezig is.*

6.3 Bewegwijzering

In de gemeente wordt het verkeer op uiteenlopende manieren verwezen naar gebouwen, bedrijven of recreatieve voorzieningen. De afgelopen jaren is een aanzet gemaakt tot een meer uniforme wijze van bewegwijzering met het plaatsen van bruine verwijzingsborden naar recreatieve voorzieningen in het buitengebied. Deze actie dient nog een vervolg te krijgen om het gewenste effect een meer uniforme bewegwijzering te krijgen.

6.3.1 ANWB-bewegwijzering

De ANWB-bewegwijzering wordt voornamelijk gebruikt voor de verwijzing naar kernen, dorpen en gehuchten. Deze borden zijn blauw met witte tekst en afstandaanduiding. Naast woongebieden zijn ook industrieterreinen via de ANWB-bewegwijzering verwezen. Deze hebben zwarte tekst op een witte achtergrond met de industrieteken.

Voor de fietsers vindt de bewegwijzering in recreatieve gebieden ook plaats op ANWB-paddestoelen. Deze zijn wit met rode tekst.

6.3.2 Verwijzing recreatieve voorzieningen

In 2011 zijn in de gemeente Brummen bruine borden geplaatst voor de verwijzing van recreatieve voorzieningen in het buitengebied. Uitgangspunt hiervoor was om over te gaan op de reeds aanwezige en uniform landelijk gebruikte toeristische/recreatieve bewegwijzering volgens de richtlijnen van de CROW (publicatie 262). Deze blauwe en bruine bewegwijzering is echter niet bedoeld voor alle lokale objecten zoals commerciële bedrijven en gemeentelijke voorzieningen.

6.3.3 Verwijzing bedrijven

De gemeente kent momenteel nog haar eigen verwijzingsstelsel van gele bordjes naar recreatieve voorzieningen, publieke gebouwen en bedrijven. Een deel van de gele bordjes is overbodig geworden door de plaatsing van de bruine borden in 2011. Een sanering van de gele borden wordt momenteel voorbereid waarbij het uitgangspunt is meer aansluiting te krijgen bij de landelijke bewegwijzering en het aantal borden te reduceren. De sanering van de gele borden maakt geen onderdeel uit van dit rapport.

6.3.4 Recreatieve routes

De gemeente Brummen kent veel landschappelijk en cultureel schoon. In de loop van de tijd zijn er veel fiets-, wandel-, en ruiterroutes aangelegd met hun eigen kenmerkende routebewijzing. Voor de fietsers zijn de afgelopen jaren veel routes gekoppeld aan de knooppuntensysteem waarbij de fietser zelf de lengte van zijn route kan bepalen en langs meerdere knooppunten een route kan plannen. Naast de aankondigingsborden voor deze knooppunten zijn er ook nog andere bewegwijzeringen aanwezig. Deze variëren van formele bedrukte routebordjes (o.a. Eneco-route) tot houten paaltjes met een geschilderde kop of rood-witte markering voor lokale wandelpaden of lange afstandspaden (LAW-routes).

Uitgangspunt beleid:

- *routeborden handhaven en waar mogelijk clusteren en unifomeren.*

7. Resultaat

7.1 Te saneren borden

De aanwezige RVV-borden in de gemeente Brummen zijn allen beoordeeld op basis van de hiervoor beschreven uitgangspunten. In **bijlage 1** is de uitgewerkte inventarisatie per deelgebied terug te vinden. In beginsel zijn hierin de verkeersborden aangegeven die juridisch overbodig en/of foutief staan en de mogelijkheden tot deregulering. Gaat men uit van de foutieve en/of overbodige bebording, en een bewuste deregulering dan kan het totale bordenbestand met **17%** worden verminderd. Het gaat dan om ca. 470 RVV-borden.

Categorie	omschrijving categorie	aantal gemeentes	aantal te saneren	% tov totaal per
A	Snelheid	343	48	14%
B	Voorrang	340	29	9%
C	Geslotenverklaring	270	41	15%
D	Rijrichting	127	5	4%
E	Parkeren en stilstaan	322	30	9%
F	Overige geboden en verboden	18	1	6%
G	Verkeersregels	258	24	9%
H	Bebouwde kom	90	0	0%
J	Waarschuwing	227	91	40%
L	Informatie	100	6	6%
onderborden	Onderborden	636	105	17%
niet geïdentificeerd	NB	87	87	100%
Totaal		2818	467	17%

Figuur 13: resultaat

7.2 Uitgangspunten beleid

Het beleidskader van waaruit de toekomstige plaatsing en verwijdering van verkeerstekens afgeleid wordt, is op de volgende pagina nogmaals in een overzichtelijke tabel (figuur 15) weergegeven.

bord	beleidsregel
	Bij ingang bebouwde kom zoveel mogelijk zonaal toepassen van maximum snelheidsborden;
	Bij uitgang bebouwde kom zoveel mogelijk zonaal toepassen van einde maximum snelheidsborden (A4/A5, zie figuur 4);
	Bord A1 met maximumsnelheid 50 km/uur wordt niet herhaald binnen de bebouwde kom;
	Zone 30 km/uur borden worden niet herhaald;
	Zone 60 km/uur borden worden niet herhaald;
	Adviesnelheden worden alleen toegepast wanneer er sprake is van een gevaarpunt of als de naderende bestuurders niet goed genoeg kunnen zien met welke snelheid ze het gevaarpunt veilig kunnen passeren.
	Voorrangsborden worden niet toegepast bij kruisingen tussen verharde en onverharde wegen
	Voorrangsborden worden niet toegepast bij een zijweg/aansluiting met een uitritconstructie.
	Bord B1 en B6 worden niet dubbel toegepast, bijvoorbeeld zowel langs de rijbaan als langs het (vrijliggende fietspad). Een B06 bord langs het fietspad voldeet ook voor de rijbaan, indien het vrijliggende fietspad duidelijk onderdeel uitmaakt van deze weg.
	Voorrangsborden worden niet toegepast bij kruispunten van fietspaden onderling
	Daar waar mogelijk kunnen haaietanden op het wegdek volstaan. Denk hierbij bijvoorbeeld aan kruisingen tussen wegen en fietspaden. Wel dient hierbij rekening gehouden te worden met consequenties bij sneeuw of een vervuild wegdek.
	Om bord B07 te kunnen saneren dient het zicht op de betreffende kruising te worden verbeterd
	Bord C01 wordt niet toegepast bij T-kruispunten waar de toepassing van bord C4, D4 of D5 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 onmogelijk maken in te rijden door bepaalde categorieën verkeer, bijvoorbeeld door het plaatsen van paaltjes.
	Bord D1 wordt niet gebruikt als <u>voorwaarschuwingsbord</u> voor rotondes.
	Bord D2 en D3 worden niet toegepast op andere plaatsen dan aan het begin van een verkeersgeleider.
	Parkeer- en stopverboden worden niet toegepast 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 E04.
	Parkeren kan op diverse locaties fysiek onmogelijk worden gemaakt door het plaatsen van paaltjes.
	Bord G11 en G12a worden niet toegepast op (rode) fietsstroken met fietssymbolen.
	Bord G07 wordt niet toegepast op voetpaden binnen een 30 km/h zone daar waar het onwaarschijnlijk is dat hier andere weggebruikers zullen komen.
	Borden J1, J20 en J25 worden alleen toegepast gedurende de periode dat het gevaar zich voordoet.
	Bord J21 wordt in het algemeen niet toegepast indien de plaats waar wordt overgestoken, ligt bij een kruising of splitsing van wegen.
	Bord J22 wordt niet toegepast bij voetgangersoversteekplaatsen. Hier hoort bord L2 (zie figuur 10, paragraaf 4.10).
	Bord J37 alleen toepassen in combinatie met onderbord waarop de aard van het gevaar wordt aangegeven. Dit bord wordt niet toegepast bij uitritten die voldoen aan de uitvoeringsrichtlijnen van CROW.
	Bord J38 wordt niet toegepast in 30 km/uur of 60 km/uur zones.

Figuur 15: beleidsregels omtrent verkeersborden

8. Bijkomende maatregelen









Naast een sanering bestaat er de mogelijkheid om niet het aantal verkeersborden maar het aantal palen te verminderen. Door clustering of bevestiging aan een lichtmast kan dit worden bewerkstelligd. Daarbij geldt als aandachtspunt dat buiten de bebouwde kom niet meer dan 2 borden (niet zijnde onderborden) boven elkaar op 1 paal of lichtmast worden geplaatst. Dit is voor buiten de bebouwde kom wettelijk bepaald volgens de Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens. Binnen de bebouwde kom geldt geen wettelijke beperking, maar hier is het ten behoeve van de overzichtelijkheid wenselijk niet meer dan 3 borden boven elkaar te plaatsen op 1 paal of lichtmast.

BIJLAGE 1: SANERINGSREGELS PER DEELGEBIED

BRUMMEN

A-categorie








INT13.1839

BORD	RVV-CODE	AANTAL DEELGEB.	STRATEGIE: 1=OVERBODIG 2=MAATREGEL: INRICHTING OF MARKERING 3=BEWUST DEREGULEREN	AANTAL TE SANEREN	LOCATIE TE SANEREN BORD	OPMERKINGEN EN/OF KANTTEKENINGEN
	A0150	6	1	6	<ul style="list-style-type: none"> ingang beb. kom Engelenburgerlaan ingang beb. kom Zutphensestraat ingang beb. kom Arnhemsestraat 	<ul style="list-style-type: none"> Inrichting van de weg roept verkeersgedrag op dereguleren
	A0130	0		0		
	A0160	1		0	<ul style="list-style-type: none"> L.R. Beijnenlaan va. Eerbeekseweg 	
	A0160-ZB	7	1	1	<ul style="list-style-type: none"> Eerbeekseweg/Oude Eerbeekseweg 	<ul style="list-style-type: none"> Het bord staat aan het begin van een fietspad, dus 60 km/h is niet reëel
	A0130-ZB	29	1	4	<ul style="list-style-type: none"> Weg naar de Wetten (herhalingsbord) Zutphensestraat 26 (herhalingsbord) Arnhemsestraat 17 (herhalingsbord) Engelenburgerlaan (herhalingsbord) Eerbeekseweg/Oude Eerbeekseweg 	<ul style="list-style-type: none"> herhalingsborden worden verwijderd omdat deze nog uit de beginperiode van Duurzaam Veilig stammen. " " " Het bord staat aan het begin van een fietspad, dus 30 km/h is niet reëel
	A0250	0		0		
	A0230-ZB	13		0		
	A0260-ZB	0		0		








56







11

B-categorie










BORD	RVV-CODE	AANTAL DEELGEB.	STRATEGIE: 1=OVERBODIG 2=MAATREGEL: IN- RICHTING OF MARKERING 3=BEWUST DEREGULEREN	AANTAL TE SANEREN	LOCATIE TE SANEREN BORD	OPMERKINGEN EN/OF KANTTEKENINGEN INT13.1839
	B01	10	1	2	<ul style="list-style-type: none"> Engelenburgerlaan (gemeentehuis) Zutphensestraat 202 	<ul style="list-style-type: none"> Het bord wordt niet toegepast in erven, op 30 km/h wegen, in 30 km/h zones, op 60 km/h wegen en in 60 km/h zones (Uitvoeringsvoorschriften BABW)
	B02	10	1	2	<ul style="list-style-type: none"> Engelenburgerlaan (gemeentehuis) Arnhemsestraat/de Pothof 	<ul style="list-style-type: none"> Het bord wordt niet toegepast in erven, op 30 km/h wegen, in 30 km/h zones, op 60 km/h wegen en in 60 km/h zones (Uitvoeringsvoorschriften BABW)
	B03	2	1	1	<ul style="list-style-type: none"> Schoolstraat/Burg. de Wijslaan 	<ul style="list-style-type: none"> verkeer heeft hier niet van beide richtingen voorrang
	B04	1	1	1	<ul style="list-style-type: none"> Voorsterweg 20 	<ul style="list-style-type: none"> De constructie van de in/uitritten is juist volgens de CROW richtlijnen: <ul style="list-style-type: none"> - trottoir ononderbroken doorlopend over de zijweg; -aanwezigheid van inritbanden; -afwezigheid van bochtbanden; -duidelijk verschil in hiërarchie van de aansluitende weg(en). Daarmee is de voorrang al geregeld; het bord is overbodig
	B05	2	1	1	<ul style="list-style-type: none"> Voorsterweg 20 	<ul style="list-style-type: none"> De constructie van de in/uitritten is juist volgens de CROW richtlijnen: <ul style="list-style-type: none"> - trottoir ononderbroken doorlopend over de zijweg; -aanwezigheid van inritbanden; -afwezigheid van bochtbanden; -duidelijk verschil in hiërarchie van de aansluitende weg(en). Daarmee is de voorrang al geregeld; het bord is overbodig
	B06	30	2	5	<ul style="list-style-type: none"> Becker's Sonstraat/Zutphensestraat Vulcanusweg (voorw. 75m) Engelenburgerlaan (voor h. spoor 3x) 	<ul style="list-style-type: none"> Uitritconstructie Voorwaarschuwing binnen een 30km/h zone wordt gesaneerd 1 voor het fietspad is voldoende
	B07	2	3	2	<ul style="list-style-type: none"> Burgemeester de Wijslaan (zijn al weggehaald) 	<ul style="list-style-type: none"> De borden zijn al weggehaald

C-categorie

BORD	RVV-CODE	AANTAL DEELGEB.	STRATEGIE: 1=OVERBODIG 2=MAATREGEL: IN- RICHTING OF MARKERING 3=BEWUST DEREGULEREN	AANTAL TE SANE- REN	LOCATIE TE SANEREN BORD	INT13.1839 OPMERKINGEN EN/OF KANTTEKENINGEN
	C01	2		0		
	C02	25	1/3	7	<ul style="list-style-type: none"> • Kruisenkstr. / Cromhoutstr. • Ambachtstraat (1 laten staan) • Gasfabriekstr. / Baron v. Sytzastr. • Pr. Beatrixlaan / Julianalaan (2x), bijplaatsen D4 Houtwal • Voorsterweg/Prinses Irenelaan • Voorsterweg begraafplaats 	<ul style="list-style-type: none"> • Het tevens aanwezige D4 bord heeft dezelfde strekking • " " • " " • Bewust dereguleren • Bewust dereguleren
	C03	17	1	4	<ul style="list-style-type: none"> • Zwembad Rhienderoord (?) • Voorsterweg/Prinses Irenelaan • Voorsterweg begraafplaats 	<ul style="list-style-type: none"> • Bij zwembad Rhienderoord betreft het een inrit • Bewust dereguleren • Bewust dereguleren
	C04	1		0		
	C05	0		0		
	C06	1	3	3	<ul style="list-style-type: none"> • Zwembad Rhienderoord • Ingang gemeentehuis Engelenburgerlaan (2x) 	<ul style="list-style-type: none"> • Bewust dereguleren • Bewust dereguleren
	C07	5	1	2	<ul style="list-style-type: none"> • Stationsweg (2x) 	<ul style="list-style-type: none"> • Er staat al een bord met dezelfde strekking voor de zijwegen

	C07-ZB	0		0		INT13.1839
	C12	6		0		
	C13	2	1	2	• Oude Meengatstraat	• Oude Meengatstraat is onlangs afgesloten voor motorvoertuigen, dus overbodig
	C14	0		0		
	C15	0		0		
	C16	0		0		
	C20	0		0		
		59		18		












D-categorie

BORD	RVV-CODE	AAN-TAL DEEL-GEB.	STRATEGIE: 1=OVERBODIG 2=MAATREGEL: IN-RICHTING OF MARKERING 3=BEWUST DEREGULEREN	AAN-TAL TE SANE-REN	LOCATIE TE SANEREN BORD	OPMERKINGEN EN/OF KANTTEKENINGEN
	D01	6		0		
	D02	26	1	1	• Zutphensestraat rotonde	• bord hoort alleen op een middengeleider, dit is naast een afbuigend fietspad
	D03	0		0		
	D04	6	1	2	• Julianalaan • Gasfabriekstraat (doodlopend zijpad)	• Het bord C12 aan de zijweg heeft een hele andere strekking dan dit bord omdat het hier een beperkt aantal categorieën betreft
	D05-R	0		0		
	D05-L	1		0		
	D06-R	2	1	1	• Merelstraat/Vinkenstraat	• Overbodig
	D06-L	0	1	1	Merelstraat/Vinkenstraat	• Overbodig
	D07	0		0		





41

5

E-categorie

BORD	RVV-CODE	AANTAL DEELGEB.	STRATEGIE: 1=OVERBODIG 2=MAATREGEL: IN- RICHTING OF MARKERING 3=BEWUST DEREGULEREN	AANTAL TE SANEREN	LOCATIE TE SANEREN BORD	OPMERKINGEN EN/OF KANTTEKENINGEN INT13.1839
	E01	54		0		NB. Kijken naar mogelijkheid vaststellen parkeerverbodzones. Consequentie is dat op de andere zijde van de rijbaan ook een parkeerverbod komt. Alternatief is een gele (onderbroken) kantopsluiting
	E01-ZB	0		0		
	E01-ZBh	0		0		
	E02	13	2	8	<ul style="list-style-type: none"> • Spoorstraat (2x) • Schoolstraat (2x) • Burgemeester Dekkerstraat (4x) 	<ul style="list-style-type: none"> • het stopverbod is achterhaald
	E03	1		0		
	E04	11	1	6	<ul style="list-style-type: none"> • Prinses Beatrixlaan • Prins Bernhardlaan • Zutphensestraat (Michaelshoeve) 	<ul style="list-style-type: none"> • Onder het bord staat "alleen in de vakken". Regulier E4 bord ophangen of weglaten. • Bij de Michaelshoeve volstaan 2 E04 borden (elke ingang één).
	E06	42		0		
	E07	1		0		
	E08	4	1	2	<ul style="list-style-type: none"> • Burgemeester Dekkerstraat • Troelstralaan (K+R school) 	<ul style="list-style-type: none"> • Vrachtwagens (kunnen) hier niet parkeren (overbodig) • Er staat hier al een K+R bord, en er is geen mogelijkheid voor vrachtwagens ed
	E08c	0		0		
	E08d	1		0		

F-categorie

BORD	RVV-CODE	AANTAL DEELGEB.	STRATEGIE: 1=OVERBODIG 2=MAATREGEL: IN- RICHTING OF MARKERING 3=BEWUST DEREGULEREN	AANTAL TE SANE- REN	LOCATIE TE SANEREN BORD	OPMERKINGEN EN/OF KANTTEKENINGEN
	F01	0		0		
	F08	0		0		
	F05	1		0		
	F06	1		0		
		2		0		

INT13.1839



G-categorie

BORD	RVV-CODE	AANTAL DEELGEB.	STRATEGIE: 1=OVERBODIG 2=MAATREGEL: IN- RICHTING OF MARKERING 3=BEWUST DEREGULEREN	AANTAL TE SANEREN	LOCATIE TE SANEREN BORD	OPMERKINGEN EN/OF KANTTEKENINGEN INT13.1839
	G05	0		0		
	G06	0		0		
	G07	25	3	0	<ul style="list-style-type: none"> Engelenburgerlaan (9x) Burgemeester de Wijslaan (6x) Oude Eerbeekseweg (2x) Kruisenkstraat (1x) De Egge (1x) Meengatstraat (1x) 	<ul style="list-style-type: none"> voorstel: bewust dereguleren voetgangersbebording. Niet aannemelijk dat andere weggebruikers gebruik maken van dit voetpad. eerst communiceren naar de wijkraden
	G08	0		0		
	G11	5		0	<ul style="list-style-type: none"> Zutphensestraat 161 	
	G12	0		0		
	G12a	20	1	4	<ul style="list-style-type: none"> Oude Meengatstraat (2x) Zegerijstraat (2x) 	<ul style="list-style-type: none"> Oude Meengatstraat is afgesloten voor motorvoertuigen. Dat maakt dit bord overbodig. Bij de Zegerijstraat is het bord overbodig omdat dit stuk fysiek is afgesloten door een bloembak.
	G12b	3	1	4	<ul style="list-style-type: none"> Het Stroomdal Arnhemsestraat 54 Zutphensestraat rotonde 	<ul style="list-style-type: none"> Overbodig, het fietspad loopt over in de rijbaan van de 30 km/h zone Overbodig, het fietspad loopt over in de rijbaan van de 30 km/h zone Overbodig, er staat al een G11 bord
	G13	7		0		
	G14	0		0		









60










8

H-categorie

BORD	RVV-CODE	AANTAL DEELGEB.	STRATEGIE: 1=OVERBODIG 2=MAATREGEL: IN- RICHTING OF MARKERING 3=BEWUST DEREGULEREN	AANTAL TE SANEREN	LOCATIE TE SANEREN BORD	OPMERKINGEN EN/OF KANTTEKENINGEN INT13.1839
	H01 port.	6		0		
	H01b port.	6		0		
		12			0	

J-categorie










BORD	RVV-CODE	AANTAL DEELGEB.	STRATEGIE: 1=OVERBODIG 2=MAATREGEL: IN- RICHTING OF MARKERING 3=BEWUST DEREGULEREN	AANTAL TE SANEREN	LOCATIE TE SANEREN BORD	OPMERKINGEN EN/OF KANTTEKENINGEN INT13.1839
	J01	2		0		
	J02	0		0		
	J03	0		0		
	J04	0		0		
	J05	0		0		
	J08	2	3	2	• Kruisenkstraat / Primulastraat (eventueel)	• Bewust dereguleren. Eenrichtingverkeer op de wegen waar dit bord is geplaatst
	J09	4	1	1	• Vulcanusweg/Zutphensestraat	• bord is overbodig, staat niet op geruime afstand van de rotonde
	J10	0		0		

	J11	0		0		INT13.1839
	J16	0		0		
	J17	0		0		
	J18	0		0		
	J19	0		0		
	J20	0		0		
	J21	9	1	3	<ul style="list-style-type: none"> • Burgemeester Dekkerstraat • Gravenstraat • Ambachtstraat 	<ul style="list-style-type: none"> • De school aan de Burgemeester Dekkerstraat bestaat niet meer. • Deze borden worden over het algemeen niet toegepast indien de plaats waar wordt overgestoken, ligt bij een kruising of splitsing van wegen (Uitvoeringsvoorschriften BABW)
	J22	0		0		
	J23	0		0		


17

6








J-categorie (vervolg)

	J24 / J24f	16	3	1	<ul style="list-style-type: none"> Prinses Beatrixlaan (al weggehaald?) 	<ul style="list-style-type: none"> Bewust dereguleren <p style="text-align: right;">INT13.1839</p>
	J25	0		0		
	J27	0		0		
	J28	2		0		
	J29	0		0		
	J32	0		0		
	J37	14	1	14	<ul style="list-style-type: none"> Voorsterweg / Mercuriusstraat (drempel) Zutphensestraat (drempels 10x) Troelstralaan / Schaepmanstraat (uitr.) Ambachtstraat (2x) Uitrit 	<ul style="list-style-type: none"> De constructie van de in/uitritten is juist volgens de CROW richtlijnen: <ul style="list-style-type: none"> trottoir ononderbroken doorlopend over de zijweg; aanwezigheid van inritbanden; afwezigheid van bochtbanden; duidelijk verschil in hiërarchie van de aansluitende weg(en). Dit maakt het bord overbodig in principe wordt op rechte wegen niet meer gewaarschuwd voor drempels
	J36	0		0		
	J38	0		0		
		32			15	

K-categorie

BORD	RVV-CODE	AANTAL DEELGEB.	STRATEGIE: 1=OVERBODIG 2=MAATREGEL: IN- RICHTING OF MARKERING 3=BEWUST DEREGULEREN	AANTAL TE SANEREN	LOCATIE TE SANEREN BORD	OPMERKINGEN EN/OF KANTTEKENINGEN
	K14	0		0		INT13.1839
		0		0		







L-categorie

BORD	RVV-CODE	AANTAL DEELGEB.	STRATEGIE: 1=OVERBODIG 2=MAATREGEL: IN- RICHTING OF MARKERING 3=BEWUST DEREGULEREN	AANTAL TE SANEREN	LOCATIE TE SANEREN BORD	OPMERKINGEN EN/OF KANTTEKENINGEN
	L02	8		0		
	L03	nb		0		
	L08	18	1	2	<ul style="list-style-type: none"> Voorsterweg/Knoevenoordstraat Het Stroomdal (ingang) 	<ul style="list-style-type: none"> Duidelijk te zien dat weg doodloopt (parkeerplaats) Het is geen doodlopende weg
	L09-02r	0		0		
	L10-02r-C07	0		0		
	L10-02f-C01	1	1	1	<ul style="list-style-type: none"> Engelenburgerlaan 	<ul style="list-style-type: none"> Het tevens aanwezige D4  bord heeft dezelfde strekking

26

3

Diversen

BORD	RVV-CODE	AANTAL DEELGEB.	STRATEGIE: 1=OVERBODIG 2=MAATREGEL: IN- RICHTING OF MARKERING 3=BEWUST DEREGULEREN	AANTAL TE SANEREN	LOCATIE TE SANEREN BORD	OPMERKINGEN EN/OF KANTTEKENINGEN
	OV104	1		0		
	BB100 L/R	0		0		
	BW101 S104	1		0		
	BW101b Sk02	0		0		
	BW101rh Sr02	0		0		
	RGV fietsroute/ knooppunt	36		0		
		38		0		

onderborden en bebakening

175

30











Totaal:








702

126










18%














A-categorie





BORD	RVV-CODE	AANTAL DEELGEB.	STRATEGIE: 1=OVERBODIG 2=VERVANGEN DOOR INRICHTING OF MARKERING 3=BEWUST DEREGULEREN	AANTAL TE SANEREN	LOCATIE TE SANEREN BORD	OPMERKINGEN EN/OF KANTTEKENINGEN
	A0150	6	3	6	• tpv komportalen ingang bebouwde kom	• dereguleren
	A0130	0		0		
	A0160	2		0		
	A0160-ZB	14		0		
	A0130-ZB	45	1/3	17	<ul style="list-style-type: none"> • Veldkantweg / Kloosterstraat (herh. 2x) • Heidepad (herhalingsbord) • Wilhelminapark (herhalingsborden 7x) • Ringlaan (herhalingsborden 3 x) • Boerenstraat (herhalingsbord 2x) • Doornbosch-Hofstede (herhalingsbord) • Stuijvenburchstraat (herhalingsbord) • D.W. van Vreeswijklaan 	<ul style="list-style-type: none"> • Alle herhalingsborden worden in principe verwijderd • 1 bord is voldoende (linkerbord verwijderen)
	A0250	1		0		
	A0230-ZB	24	1	1	• D.W. van Vreeswijklaan	• 1 bord is voldoende (linkerbord verwijderen)
	A0260-ZB	12		0		
	A4-30	2	3	2	• Coldenhovenseweg	• bewust dereguleren
	A4-30	2	3	2	• Coldenhovenseweg	• bewust dereguleren











BORD	RVV-CODE	AANTAL DEELGEB.	STRATEGIE: 1=OVERBODIG 2=VERVANGEN DOOR INRICHTING OF MARKERING 3=BEWUST DEREGULEREN	AANTAL TE SANEREN	LOCATIE TE SANEREN BORD	OPMERKINGEN EN/OF KANTTEKENINGEN
	B01	16		0		
	B02	0		0		
	B03	12		0		
	B04	4	1	2	• Ringlaan (2x)	• De constructie van de in/uitritten is juist volgens de CROW richtlijnen: - trottoir ononderbroken doorlopend over de zijweg; -aanwezigheid van inritbanden; -afwezigheid van bochtbanden; -duidelijk verschil in hiërarchie van de aansluitende weg(en). Dus er is geen voorrangsbord nodig
	B05	5	1	2	• Ringlaan (2x)	• De constructie van de in/uitritten is juist volgens de CROW richtlijnen: - trottoir ononderbroken doorlopend over de zijweg; -aanwezigheid van inritbanden; -afwezigheid van bochtbanden; -duidelijk verschil in hiërarchie van de aansluitende weg(en). Dus er is geen voorrangsbord nodig
	B06	79	1	2	• Harderijkerweg/J. van Stolberglaan • D.W. van Vreeswijklaan	• dubbel (1 overbodig) • 1 B06 bord is voldoende (linkerbord verwijderen)
	B07	3	1	1	• Veldkantweg	• Er is een VRI met tevens een bord B06 (B06 of B07 handhaven)

BORD	RVV-CODE	AANTAL DEELGEB.	STRATEGIE: 1=OVERBODIG 2=MAATREGEL: INRICHTING OF MARKERING 3=BEWUST DEREGULEREN	AANTAL TE SANEREN	LOCATIE TE SANEREN BORD	OPMERKINGEN EN/OF KANTTEKENINGEN
	C01	0		0		
	C01-ob	30				
	C02	16	1	6	<ul style="list-style-type: none"> • De Wasacker • Oranje Nassauplein (2x) • Poelkampstraat (particulier?) • Coldenhovenseweg (inrit de Zeeuw) 	<ul style="list-style-type: none"> • Bord C4 staat al op de doorgaande weg • opgeheven • Bedrijf/particulier • bord staat niet op de goede plaats en hoogte
	C03	13	1	2	<ul style="list-style-type: none"> • Oranje Nassauplein (2x) • Coldenhovenseweg (inritten, 4x) 	<ul style="list-style-type: none"> • opgeheven • borden staan niet op de goede plaats en hoogte
	C04	5		0		
	C05	0		0		
	C06	1	3	1	<ul style="list-style-type: none"> • Prof. Weberlaan (Huis te Eerbeek?) 	<ul style="list-style-type: none"> • bewust dereguleren
	C07	1		0		
	C07-ZB	0		0		
	C12	0		0		
	C13	0		0		
	C14	4	3	5	<ul style="list-style-type: none"> • Coldenhovenseweg (inritten, 4x) • Hallseweg (grens bebouwde kom) 	<ul style="list-style-type: none"> • bewust dereguleren • De borden staan bovendien niet op de goede plaats en hoogte • overbodig
	C15	0		0		
	C16	0		0		
	C19	1		0		
	C20	0		0		

BORD	RVV-CODE	AANTAL DEELGEB.	STRATEGIE: 1=OVERBODIG 2=MAATREGEL: IN- RICHTING OF MARKERING 3=BEWUST DEREGULEREN	AANTAL TE SANEREN	LOCATIE TE SANEREN BORD	OPMERKINGEN EN/OF KANTTEKENINGEN
	D01	6		0		
	D02	16		0		
	D03	0		0		
	D04	11		0		
	D05-R	0		0		
	D05-L	1		0		
	D06-R	1		0		
	D06-L	3		0		
	D07	0		0		
		38		0		



BORD	RVV-CODE	AANTAL DEELGEB.	STRATEGIE: 1=OVERBODIG 2=MAATREGEL: IN- RICHTING OF MARKERING 3=BEWUST DEREGULEREN	AANTAL TE SANEREN	LOCATIE TE SANEREN BORD	OPMERKINGEN EN/OF KANTTEKENINGEN
	E01	47		0		• Kijken naar mogelijkheid vaststellen parkeerverbodzones. Consequentie is dat op de andere zijde van de rijbaan ook een parkeerverbod komt. Alternatief is een gele (onderbroken) kantopsluiting
	E01-ZB	5		0		
	E01-ZBh	0		0		
	E01-ZE	7		0		
	E02	22		0		• Alternatief is een gele doorgetrokken kantopsluiting
	E03	0		0		
	E04	13		0		
	E06	32		0		
	E07	2		0		
	E08	5	1	1	• Stationsstraat (incl. onderbord bij E4)	• Er staat ook al een bord E04 direct naast (met onderbord "alleen in de vakken" welke overbodig is
	E08c	0		0		
	BW201	7		0		
	E08d	0		0		

BORD	RVV-CODE	AANTAL DEELGEB.	STRATEGIE: 1=OVERBODIG 2=MAATREGEL: INRICHTING OF MARKERING 3=BEWUST DEREGULEREN	AANTAL TE SANEREN	LOCATIE TE SANEREN BORD	OPMERKINGEN EN/OF KANTTEKENINGEN
	F01	0		0		
	F08	1	1	1	• Kloosterstraat	• Overbodig
	F05	0		0		
	F06	0		0		
		1		1		










BORD	RVV-CODE	AANTAL DEELGEB.	STRATEGIE: 1=OVERBODIG 2=MAATREGEL: IN- RICHTING OF MARKERING 3=BEWUST DEREGULEREN	AANTAL TE SANEREN	LOCATIE TE SANEREN BORD	OPMERKINGEN EN/OF KANTTEKENINGEN
	G05	5		0		
	G06	5		0		
	G07	13		0		
	G08	1		0		
	G11	38		0		
	G12	0		0		
	G12a	20		0		
	G12b	0		0		
	G13	15		0		
	G14	4		0		

101


0







BORD	RVV-CODE	AANTAL DEELGEB.	STRATEGIE: 1=OVERBODIG 2=MAATREGEL: IN- RICHTING OF MARKERING 3=BEWUST DEREGULEREN	AANTAL TE SANEREN	LOCATIE TE SANEREN BORD	OPMERKINGEN EN/OF KANTTEKENINGEN
	H01 portaal	15		0		
	Portaal 60 km/h	9		0		
		15		0		







BORD	RVV-CODE	AANTAL DEELGEB.	STRATEGIE: 1=OVERBODIG 2=MAATREGEL: INRICHTING OF MARKERING 3=BEWUST DEREGULEREN	AANTAL TE SANEREN	LOCATIE TE SANEREN BORD	OPMERKINGEN EN/OF KANTTEKENINGEN
	J01	0		0		
	J02	1		0		
	J03	1		0		
	J04	0		0		
	J05	0		0		
	J08	7	3	4	• Doonweg/Schoonmansmolenweg (4x)	• bewust dereguleren, genoeg zicht
	J09	3	3	1	• Coldenhovenseweg (tpv de Hoop)	• rotonde is goed te zien, voorwaarschuwing is correct op geruime afstand geplaatst maar is geen directe noodzaak
	J10	0		0		
	J11	6	1	1	• Ringlaan/Händelstraat	• 1 bord teveel
	J16	0		0		
	J17	0		0		
	J18	0		0		
	J19	0		0		
	J20	0		0		
	J21	17	1	7	• Loenenseweg fietspad (niet officieel bord) • Bijenkorf • Veldkantweg (2x) • Loenenseweg/Vondellaan (2x) • Coldenhovenseweg (vlak voor Spoor)	• Deze borden worden over het algemeen niet toegepast indien de plaats waar wordt overgestoken, ligt bij een kruising of splitsing van wegen (Uitvoeringsvoorschriften BABW) • overbodig
	J22	0		0		
	J23	2		0		

BORD	RVV-CODE	AANTAL DEELGEB.	STRATEGIE: 1=OVERBODIG 2=MAATREGEL: IN- RICHTING OF MARKERING 3=BEWUST DEREGULEREN	AANTAL TE SANEREN	LOCATIE TE SANEREN BORD	OPMERKINGEN EN/OF KANTTEKENINGEN
	J24 / J24f	17	1	2	• Schoonmansmolenweg/Doorweg	• Hier staat op elke arm ook al een J08 bord (gevaarlijk kruispunt)
	J25	0		0		
	J27	0		0		
	J28	0		0		
	J29	0		0		
	J32	1		0		
	J37	28	1	14	<ul style="list-style-type: none"> • Doombosch-Hofstede • Werfakkerweg • Papiermakerserf (2x) • Zijwegen Loenenseweg (6x) • Veldkantweg/Kloosterstraat (2x) • Ringlaan/Bijenkorf • Hallseweg (grens beb. kom. drempel) 	<ul style="list-style-type: none"> • De constructie van de in/uitritten is juist volgens de CROW richtlijnen: <ul style="list-style-type: none"> - trottoir ononderbroken doorlopend over de zijweg; - aanwezigheid van inritbanden; - afwezigheid van bochtbanden; - duidelijk verschil in hiërarchie van de aansluitende weg(en). • bij drempels (in 30/60 km/h zones) wordt niet meer gewaarschuwd (Onderborden dus ook verwijderen)
	J36	0		0		
	J38	0		0		
		46		16		

K-categorie

BORD	RVV-CODE	AANTAL DEELGEB.	STRATEGIE: 1=OVERBODIG 2=MAATREGEL: IN- RICHTING OF MARKERING 3=BEWUST DEREGULEREN	AANTAL TE SANEREN	LOCATIE TE SANEREN BORD	OPMERKINGEN EN/OF KANTTEKENINGEN
	K14	0		0		
		0		0		

BORD	RVV-CODE	AANTAL DEELGEB.	STRATEGIE: 1=OVERBODIG 2=MAATREGEL; IN- RICHTING OF MARKERING 3=BEWUST DEREGULEREN	AANTAL TE SANEREN	LOCATIE TE SANEREN BORD	OPMERKINGEN EN/OF KANTTEKENINGEN
	L02	2		0		
	L03	5		0		
	L08	16	1	2	<ul style="list-style-type: none"> • Bachstraat • Händelstraat (de Bhoele) 	<ul style="list-style-type: none"> • Overbodig, genoeg zicht • Overbodig, parkeerplaats
	L09-02r	1		0		
	L09-02l	1	1	1	<ul style="list-style-type: none"> • Bachstraat 	<ul style="list-style-type: none"> • Overbodig, genoeg zicht
	L10-02r-C07	0		0		

BORD	RVV-CODE	AANTAL DEELGEB.	STRATEGIE: 1=OVERBODIG 2=MAATREGEL: IN- RICHTING OF MARKERING 3=BEWUST DEREGULEREN	AANTAL TE SANEREN	LOCATIE TE SANEREN BORD	OPMERKINGEN EN/OF KANTTEKENINGEN
	OV104	0		0		
	BB100 L/R	0		0		
	BW101 S104	1		0		
	BW101b Sk02	1		0		
	BW101rh Sr02	0		0		
	RGV fietsroute/ knooppunt diverse soorten	31		0		
		33				

onderborden en bebakening

130

30










Totaal:**862****113**

13%

BUITENGEBIED

INT13.1839

A-categorie








BORD	RVV-CODE	AANTAL DEELGEB.	STRATEGIE: 1=OVERBODIG 2=MAATREGEL: INRICHTING OF MARKERING 3=BEWUST DEREGULEREN	AANTAL TE SANEREN	LOCATIE TE SANEREN BORD	OPMERKINGEN EN/OF KANTTEKENINGEN
	A0150	2		0		
	A0160	2		0		
	A0160-ZB	64	1	5	<ul style="list-style-type: none"> • Breesstraat • Doonweg • Karel van Gelreweg • Spankerenseweg • Leuvenheimsestraat 	• Breedte van de rijbaan is <5.00m; alleen bij een rijbaanbreedte van meer dan 5 m wordt het bord tevens aan de linkerzijde van de rijbaan geplaatst
	A0130-ZB	17	1	1	<ul style="list-style-type: none"> • D.W. van Vreeswijklaan 	• Breedte van de rijbaan is <5.00m; alleen bij een rijbaanbreedte van meer dan 5 m wordt het bord tevens aan de linkerzijde van de rijbaan geplaatst
	A0250	2		0		
	A0230-ZB	2	1	1	<ul style="list-style-type: none"> • D.W. van Vreeswijklaan 	• Breedte van de rijbaan is <5.00m; alleen bij een rijbaanbreedte van meer dan 5 m wordt het bord tevens aan de linkerzijde van de rijbaan geplaatst
	A0260-ZB	27		0		
	A4-30	7		0		
	A4-30	1		0		

124

7

B-categorie

INT13.1839













BORD	RVV-CODE	AAN-TAL DEEL-GEB.	STRATEGIE: 1=OVERBODIG 2=MAATREGEL: IN-RICHTING OF MARKERING 3=BEWUST DEREGULEREN	AAN-TAL TE SANE-REN	LOCATIE TE SANEREN BORD	OPMERKINGEN EN/OF KANTTEKENINGEN
	B01	32	1	7	• Zutphensestraat vanaf Kwazenbosweg (7x)	• Het bord wordt niet toegepast in erven, op 30 km/h wegen, in 30 km/h zones, op 60 km/h wegen en in 60 km/h zones (Uitvoeringsvoorschriften BABW)
	B02	1	1	1	• Zutphensestraat vanaf Kwazenbosweg	• Het bord wordt niet toegepast in erven, op 30 km/h wegen, in 30 km/h zones, op 60 km/h wegen en in 60 km/h zones (Uitvoeringsvoorschriften BABW)
	B03	8		0		
	B04	3		0		
	B05	4		0		
	B06	89		0		
	B07	16		0		

153

8

C-categorie




INT13.1839

BORD	RVV-CODE	AANTAL DEELGEB.	STRATEGIE: 1=OVERBODIG 2=MAATREGEL: IN- RICHTING OF MARKERING 3=BEWUST DEREGULEREN	AANTAL TE SANEREN	LOCATIE TE SANEREN BORD	OPMERKINGEN EN/OF KANTTEKENINGEN
	C01	0		0		
	C01-ob	87		0		
	C02	7	3	2	<ul style="list-style-type: none"> Molenbeekweg (afgesloten) Dorpsstraat Hall (ppl. sportvelden) 	<ul style="list-style-type: none"> Brede uitrit, bewust dereguleren
	C03	4		0		
	C04	1		0		
	C07	5		0		
	C12	5		0		
	C13	7		0		
	C15	3	1	2	<ul style="list-style-type: none"> Hammelenweg/Eerbeekseweg Hallsseweg/Rhienderensestraat 	<ul style="list-style-type: none"> bord G12a staat al bij het fietspad, dus C15 is overbodig
	C18	3		0		
	C19	1		0		
	C21	2		0		

125

4

D-categorie






BORD	RVV-CODE	AANTAL DEELGEB.	STRATEGIE: 1=OVERBODIG 2=MAATREGEL: IN- RICHTING OF MARKERING 3=BEWUST DEREGULEREN	AANTAL TE SANEREN	LOCATIE TE SANEREN BORD	OPMERKINGEN EN/OF KANTTEKENINGEN
	D01	6		0		
	D02	22		0		
	D04	17		0		

45

0





E-categorie

INT13.1839

BORD	RVV-CODE	AANTAL DEELGEB.	STRATEGIE: 1=OVERBODIG 2=MAATREGEL: IN- RICHTING OF MARKERING 3=BEWUST DEREGULEREN	AANTAL TE SANE- REN	LOCATIE TE SANEREN BORD	OPMERKINGEN EN/OF KANTTEKENINGEN
	E01	26		0		<ul style="list-style-type: none"> Kijken naar mogelijkheid vaststellen parkeerverbodzones. Consequentie is dat op de andere zijde van de rijbaan ook een parkeerverbod komt. Alternatief is een gele (onderbroken) kantopsluiting
	E02	9	2	9	<ul style="list-style-type: none"> Dwarsweg (9x) 	<ul style="list-style-type: none"> Stopverbod alleen tbv verkeersveiligheid of doorstroming. Alternatief is een <u>parkeerverbod</u> zone
	E04	18	1	4	<ul style="list-style-type: none"> Michaëlshoeve (4x) 	<ul style="list-style-type: none"> Alleen bij de ingang 1 bord plaatsen
	E06	1		0		
	E08	1		0		
		55			13	







F-categorie

INT13.1839

BORD	RVV-CODE	AANTAL DEELGEB.	STRATEGIE: 1=OVERBODIG 2=MAATREGEL: IN- RICHTING OF MARKERING 3=BEWUST DEREGULEREN	AANTAL TE SANE- REN	LOCATIE TE SANEREN BORD	OPMERKINGEN EN/OF KANTTEKENINGEN
	F01	5		0		
	F08	1		0		
	F05	5		0		
	F06	3		0		
		14		0		



G-categorie

INT13.1839

BORD	RVV-CODE	AANTAL DEELGEB.	STRATEGIE: 1=OVERBODIG 2=MAATREGEL: INRICHTING OF MARKERING 3=BEWUST DEREGULEREN	AANTAL TE SANEREN	LOCATIE TE SANEREN BORD	OPMERKINGEN EN/OF KANTTEKENINGEN
	G07	4		0		
	G11	5	1	1	<ul style="list-style-type: none"> L.R. Beijnenlaan 	<ul style="list-style-type: none"> overbodig
	G12a	39	3	8	<ul style="list-style-type: none"> Jaagpad 	<ul style="list-style-type: none"> Tussen de bruggen over het kanaal kunnen fietsers en bromfietsers niet anders. Bovendien ook toegankelijk voor voetgangers. Daarom bewust dereguleren
	G12b	14	3	7	<ul style="list-style-type: none"> Jaagpad 	<ul style="list-style-type: none"> Tussen de bruggen over het kanaal kunnen fietsers en bromfietsers niet anders. Bovendien ook toegankelijk voor voetgangers. Daarom bewust dereguleren
	G13	15		0		
	G14	5		0		
		82		16		

H-categorie







INT13.1839

BORD	RVV-CODE	AANTAL DEELGEB.	STRATEGIE: 1=OVERBODIG 2=MAATREGEL: IN- RICHTING OF MARKERING 3=BEWUST DEREGULEREN	AANTAL TE SANE- REN	LOCATIE TE SANEREN BORD	OPMERKINGEN EN/OF KANTTEKENINGEN
	H01 portaal	13		0		
	Portaal 60 km/h	13		0		
		13		0		


BORD	RVV-CODE	AANTAL DEELGEB.	STRATEGIE: 1=OVERBODIG 2=MAATREGEL: INRICHTING OF MARKERING 3=BEWUST DEREGULEREN	AANTAL TE SANEREN	LOCATIE TE SANEREN BORD	OPMERKINGEN EN/OF KANTTEKENINGEN
	J01	8	1	2	• Boshoffweg	• betreft wildrooster, beter plaatsen J37 met onderbord
	J02	3		0		
	J03	2		0		
	J04	1		0		
	J05	7	3	2	• Boshoffweg (2x)	• De bocht is overzichtelijk. Bewust dereguleren
	J08	20	3	8	• Ganzekolk (3x) • Voorsterweg/t Looweg (2x) • Hallseweg/Plagweg (2x) • Kaniestraat	• Bewust dereguleren
	J09	1		0		
	J10	6		0		
	J16	1	1	1	• Hogestraat	• Geen werkzaamheden
	J17	6		0		
	J19	1		0		
	J20	1	1	1	• Hallseweg 48	• Er is niet meer slipgevaar dan op andere wegvakken met slijflagen/oppervlakbehandeling
	J21	20	1	3	• Emperweg • Cortenoeversweg (2x)	• Deze borden worden over het algemeen niet toegepast indien de plaats waar wordt overgestoken, ligt bij een kruising of splitsing van wegen (Uitvoeringsvoorschriften BABW)

J-categorie (vervolg)



INT13.1839

	J24 / J24f	14	3	2	• Hallseweg/Rhienderensestraat	• Bewust dereguleren. Fietspad is goed zichtbaar, ook vanaf de Rhienderensestraat
	J27	7		0		
	J28	15		0		
	J32	3		0		
	J37	18	1	6	• Coldenhovenseweg/Imboschweg (2x) • Dierenseweg (!) 2x • Hallseweg (2x)	• 2 overbodig, aan 1 zijde van de weg is voldoende • rare plaats om te waarschuwen voor fietsers • Bewust dereguleren Hallseweg
	J38	4	1	4	• Vosstraat (4x)	• Bewust dereguleren
		61		12		




K-categorie

BORD	RVV-CODE	AAN-TAL DEEL-GEB.	STRATEGIE: 1=OVERBODIG 2=MAATREGEL: IN-RICHTING OF MARKERING 3=BEWUST DEREGULEREN	AAN-TAL TE SANE-REN	LOCATIE TE SANEREN BORD	OPMERKINGEN EN/OF KANTTEKENINGEN
	K14	1		0		
		1		0		

L-categorie

BORD	RVV-CODE	AAN-TAL DEEL-GEB.	STRATEGIE: 1=OVERBODIG 2=MAATREGEL: IN-RICHTING OF MARKERING 3=BEWUST DEREGULEREN	AAN-TAL TE SANE-REN	LOCATIE TE SANEREN BORD	OPMERKINGEN EN/OF KANTTEKENINGEN
	L03	4		0		
	L08	37		0		
		41		0		

Diversen

BORD	RVV-CODE	AAN-TAL DEEL-GEB.	STRATEGIE: 1=OVERBODIG 2=MAATREGEL: IN-RICHTING OF MARKERING 3=BEWUST DEREGULEREN	AAN-TAL TE SANE-REN	LOCATIE TE SANEREN BORD	OPMERKINGEN EN/OF KANTTEKENINGEN
	BB100 L/R	4		0		
	BW101b Sk02	1		0		
	RGV fietsroute/ knooppunt diverse soorten	143		0		
		148				

onderborden en bebakening

109









30











Totaal:**1048****107**

10%

LEUVENHEIM

INT13.1839

BORD	RVV-CODE	AAN- TAL DEEL- GEB.	STRATEGIE: 1=OVERBODIG 2=VERV. DOOR INRICH- TING/MARKERING 3=BEWUST DEREGULEREN	AAN- TAL TE SANE- REN	LOCATIE TE SANEREN BORD	OPMERKINGEN EN/OF KANTTEKENINGEN
	A0160-ZB	6		0		
	A0130-ZB	10		0		
	A0230-ZB	2		0		
	B06	4		0		
	C01	5		0		
	C07	1		0		
	D02	2		0		
	F05	1		0		

BORD	RVV-CODE	AAN- TAL DEEL- GEB.	STRATEGIE: 1=OVERBODIG 2=VERV. DOOR INRICHTING/MARKERING 3=BEWUST DEREGULEREN	AAN- TAL TE SANE- REN	LOCATIE TE SANEREN BORD	OPMERKINGEN EN/OF KANTTEKENINGEN
	F6	1		0		
	G12a	3		0		
	H01 portaal	3		0		
	Portaal 60	3		0		
	J01	2		0		
	J08	1	1	1	• Metelerkampweg/Spankerenseweg kruispunt	• Bord is overbodig
	J17	1		0		
	J19	1		0		
	J21	4		0		
	J37	6	3	4	• Eendrachtweg nr.1 en 40 (3x) • Spankerenseweg tussen nr 1 en de school	• Bewust dereguleren

onderborden en bebakening

8













6










Totaal:**64****11**

17%

HALL

INT13.1839

BORD	RVV-CODE	AANTAL DEELGEB.	STRATEGIE: 1=OVERBODIG 2=MAATREGEL: IN- RICHTING OF MARKERING 3=BEWUST DEREGULEREN	AANTAL TE SANE- REN	LOCATIE TE SANEREN BORD	OPMERKINGEN EN/OF KANTTEKENINGEN
	A01	2	3	2	• komportaal Hall va. Hallseweg	• dereguleren
	A0160-ZB	2		0		
	A0130-ZB	1		0		
	A0260-ZB	1		0		
	B03	2		0		
	B06	2		0		
	C01	0		0		
	C01	3		0		
	C02	1	3	1	• Dorpsstraat Hall (sportvelden)	• Dereguleren
	C03	1	3	1	• Dorpsstraat Hall (sportvelden)	• Dereguleren
	C04	1		0		
	C14	1	1	1	• Hallseweg 21 tegenover inrit	• bord G12a staat al bij het fietspad, dus C14 is overbodig

BORD	RVV-CODE	AANTAL DEELGEB.	STRATEGIE: 1=OVERBODIG 2=MAATREGEL: IN- RICHTING OF MARKERING 3=BEWUST DEREGULEREN	AANTAL TE SANEREN	LOCATIE TE SANEREN BORD	OPMERKINGEN EN/OF KANTTEKENINGEN
	G11	5		0		
	G12	1		0		
	G12a	2		0		
	H01 portaal	2		0		
	Portaal 60 km/h	2		0		
	J21	3		0		
	J24 / J24f	1		0		
	J37	2		0		
	J38	2		2	• Vosstraat 28 (2x)	• Bewust dereguleren














onderborden en bebakening

6

2

Totaal:**41****7**

17%

BORD	RVV-CODE	AANTAL DEELGEB.	STRATEGIE: 1=OVERBODIG 2=MAATREGEL: IN- RICHTING OF MARKERING 3=BEWUST DEREGULEREN	AANTAL TE SANEREN	LOCATIE TE SANEREN BORD	OPMERKINGEN EN/OF KANTTEKENINGEN
	A0160-ZB	7		0		
	A0130-ZB	9	1	2	• Voorsterweg 92 en 118 (herhaling 2x)	• herhalingsborden worden verwijderd omdat deze nog uit de beginperiode van Duurzaam Veilig stammen.
	C01	1		0		
	C01-Ob	2		0		
	G13	2		0		
	H01 portaal	4		0		
	Portaal 60 km/h	5		0		
	J08	2	3	2	• Kleine Vosstraat/Buurtweg (2x)	• Bewust dereguleren
	J21	2		0		
	J27	1		0		
	J37	1	1	1	• Voorsterweg/Buurtweg	• De constructie van de in/uitrit is juist volgens de CROW richtlijnen: -aanwezigheid van inritbanden; -afwezigheid van bochtbanden; -duidelijk verschil in hiërarchie van de aansluitende weg(en). (Onderborden ook verwijderen)
	L03	4		0		
	RGV fietsroute/ knooppunt diverse soorten	5		0		
		45		5		

onderborden en bebakening

8













3









Totaal:

45

8

18%

BORD	RVV-CODE	AANTAL DEELGEB.	STRATEGIE: 1=OVERBODIG 2=MAATREGEL: INRICHTING OF MARKERING 3=BEWUST DEREGULEREN	AANTAL TE SANEREN	LOCATIE TE SANEREN BORD	OPMERKINGEN EN/OF KANTTEKENINGEN
	A0160-ZB	5		0		
	A0130-ZB	8		0		
	A0230-ZB	2		0		
	A0260-ZB	2		0		
	B01	1		0		
	B06	2		0		
	C01	0		0		
	C01	2	3	2	• Breestraat	• Bewust dereguleren
	C02	2	3	1	• Emperweg	• Voorwaarschuwing bewust dereguleren
	C03	2		0		
	D04	1		0		
	G12a	2		0		

BORD	RVV-CODE	AAN-TAL DEEL-GEB.	STRATEGIE: 1=OVERBODIG 2=MAATREGEL: IN-RICHTING OF MARKERING 3=BEWUST DEREGULEREN	AAN-TAL TE SANE-REN	LOCATIE TE SANEREN BORD	OPMERKINGEN EN/OF KANTTEKENINGEN
	H01 portaal	4		0		
	Portaal 60 km/h	5		0		
	J10	2		0		
	J21	2		0		
	J37	2	3	2	<ul style="list-style-type: none"> • Ganzekolk • Emperweg 	<ul style="list-style-type: none"> • Waarschuwing voor drempel (bibeko) bewust dereguleren
	L02	2		0		
	L03	2		0		
	RGV fietsroute/ knooppunt diverse soorten	8		0		
		56		5		

onderborden en bebakening

12

4


Totaal:




56

9


16%

BIJLAGE 2: ZIENSWIJZEN WIJKRADEN


Opmerkingen Kleine kernen Empe-Tonden (2011)	Reactie gemeente
1. Bushaltes: Willekeur met buitengebiedbushaltes: bij sommige is er wel een mogelijkheid om niet op de rijbaan te hoeven wachten, bij velen niet.	Bushalte is opgeheven. Voor de buurtbus worden in principe geen haltes meer ingericht.
2. Plagweg: Door markering op de rijbaan worden de tegenoverliggende bermkapotgereden. Veroorzaker aansprakelijk stellen en verzoeken dit te herstellen, anders gemeente dwang	Dit is inmiddels hersteld. Ieder jaar worden de bermkapotgereden onderhouden binnen het reguliere wegbeheer;
3. Haarweg kruising Hoevesteeg. Van 4 kanten staat dit bord  . Onwillekeurig beleid. Niet alle kruisingen worden zo voorzien; is ook overbodig	Deze borden blijven gehandhaafd in verband met verkeersveiligheid. Dit kruispunt is aangemerkt als 'VOC' (verkeersongevallenconcentratie);
4. Hoevesteeg J23: Spelende kinderen Bord is overbodig; geen kinderen meer en is selectief geplaatst	Het bord wordt verwijderd.
5. Hoevesteeg verderop : Spelende kinderen Bord is overbodig; geen kinderen meer en is selectief geplaatst	Het bord wordt verwijderd.
6. Hoevesteeg-Langedijk kruising Hallsedijk 4 lantarenpalen is overbodig; 1 is genoeg	De lichtmasten blijven nu gehandhaafd vanwege de (verkeers)veiligheid;
7. Hoevesteeg-Langedijk kruising Hallsedijk Aan iedere kant staan 4 kunststof palen en 1 horizontaal waarschuwingbord en een u nadert een kruising bord. En dat aan 4 zijden. Veel te veel en verwarrend	De borden blijven gehandhaafd. Het kruispunt Hoevesteeg/Langedijk is aangemerkt als verkeersongevallenconcentratie (VOC). Door plaatsing van de bebording en bebakening lijkt de verkeerssituatie verbeterd;
8. Hallsedijk ten hoogte van Oostenbroek Kunststof paal: overbodig en vervuilend in het landschap. Wellicht is bruine paaltjes met reflector / kattenogen, alleen daar waar het echt nodig, is een oplossing	De kunststof paal blijft gehandhaafd. Deze is niet overbodig omdat hiermee de in/uitrit wordt aangegeven.
9. Hallsedijk bocht bij Hiembergbrug Een overbodig groot bord. Geen bijdrage aan de verkeersveiligheid. Toeristisch bord: klein houden. Wellicht groen van kleur. Daarnaast zorgen voor uniformiteit. Zie bord Tondensebeek en Veldbeek	Het bord blijft gehandhaafd.
10. Haarweg Kunststof paal: overbodig en vervuilend in het landschap. Wellicht is bruine paaltjes met reflector / kattenogen, alleen daar waar het echt nodig, is een oplossing	De kunststof paal blijft gehandhaafd. Deze is niet overbodig omdat hiermee geattendeerd wordt op de groene elektriciteitskast in de berm.
11. Haarweg In volgende bocht kunststof paal: overbodig en vervuilend in het landschap. Wellicht is bruine paaltjes met reflector / kattenogen, alleen daar waar het echt nodig, is een oplossing	De kunststof paal blijft gehandhaafd. Het betreft een scherpe bocht. Overdag zijn bruine paaltjes (met kattenogen) slecht zichtbaar.

12 Haarweg ten hoogte van nr. 12 Overbodige lantaarnpaal: als beleid is deze te plaatsen op 3 sprongen en kruisingen: deze afsluiten en verwijderen	De lichtmasten blijven nu gehandhaafd vanwege de (verkeers)veiligheid;
13 Hoevesteeg kruising Haarweg Veiligverkeerspandoek... Onzinnig en landschapsvervuilend	Het spandoek is weg. Spandoeken en borden van VVN zijn slechts toestaan voor een beperkte periode van maximaal 4 weken.
14 Hoevesteeg ten hoogste van nr 3 Dit was een koeienoversteekbord  : echter in buitengebied kunnen dit soort zaken gebeuren: het is overbodig en betuttelend hiervoor te waarschuwen. Denk u werkelijk dat er allerter op gereden wordt??	Dit bord blijft gehandhaafd. Op slechts enkele plaatsen is te verwachten dat er mogelijk loslopend vee op de weg aanwezig is. Dit is op de vaste oversteekplaatsen. Daarom zijn deze borden juist heel belangrijk;
15 Hoevesteeg kruising Voorster weg Defecte lantaarnpaal op belangrijk punt	De defecte lichtmast is inmiddels gerepareerd;
16 Voorsterweg Plaatsing van kunststof WITTE paaltjes om snelheid terug te dringen: advies: om de landschapsvervuiling tegen te gaan gebruik hiervoor dan natuurlijke elementen: struiken etc	De kunststof palen blijven gehandhaafd. Deze staan er niet in eerste instantie om de snelheid terug te dringen maar om de weggebruiker te attenderen op de scherpe bocht. De berm is onderdeel van de weg, en deze dient een zo goed mogelijk doorzicht te hebben;
17 Voorsterweg Plaatsing van kunststof WITTE paaltjes om snelheid terug te dringen: advies: om de landschapsvervuiling tegen te gaan gebruik hiervoor dan natuurlijke elementen: struiken etc	Zie vraag 16;
18 Voorsterweg Plaatsing van kunststof WITTE paaltjes om snelheid terug te dringen: advies: om de landschapsvervuiling tegen te gaan gebruik hiervoor dan natuurlijke elementen: struiken etc	Zie vraag 16;
19 Voorsterweg Dit bord wordt inconsequent gebruikt: er zijn oversteeklocaties die geen aanwijzing hebben etc. Er wordt niet allerter gereden bij dit bord: Vee en paarden is synoniem aan buitengebied	Dit bord blijft gehandhaafd. Op slechts enkele plaatsen is te verwachten dat er mogelijk loslopend vee op de weg aanwezig is. Dit is op de vaste oversteekplaatsen. Daarom zijn deze borden juist heel belangrijk;
20 Tondensestraat Overbodige lantaarnpaal: geen gevaarlijke / kruisingssituatie	De lichtmasten blijven nu gehandhaafd vanwege de (verkeers)veiligheid;
21 Tondensestraat Overbodige lantaarnpaal: geen gevaarlijke / kruisingssituatie	De lichtmasten blijven nu gehandhaafd vanwege de (verkeers)veiligheid;
22 Tondensestraat 6 Overbodige lantaarnpaal: 4 stuks op een rij. Slechts 1 nodig voor een kruisingssituatie	De lichtmasten blijven nu gehandhaafd vanwege de (verkeers)veiligheid;
23 Tondensestraat Herhalingsbord  ; volledig overbodig	Het bord blijft gehandhaafd. Vooralsnog is niet te zien dat dit herhalingsborden zijn. Het wegprofiel laat het ter plaatse niet toe dat voertuigen breder dan 1,85 meter doorrijden;
24 Tondensestraat Herhalingsbord  andere	Het bord blijft gehandhaafd. Vooralsnog is niet te

kant op; volledig overbodig	zien dat dit herhalingsborden zijn. Het wegprofiel laat het ter plaatse niet toe dat voertuigen breder dan <u>1,85</u> meter doorrijden.
25 Tondensestraat 14 Overbodige lantaarnpaal: geen gevaarlijke / kruisingssituatie	De lichtmast blijft nu gehandhaafd vanwege de (verkeers)veiligheid;
26 Tondensestraat 13 Overbodige lantaarnpaal: geen gevaarlijke / kruisingssituatie	De lichtmast blijft nu gehandhaafd vanwege de (verkeers)veiligheid;
27 Tondensestraat Slecht wegdek en slechte berm	Dit is inmiddels hersteld. Ieder jaar worden de berm en wegen onderhouden binnen het reguliere wegbeheer;
28 Tondensestraat Slecht wegdek en slechte berm	Dit is inmiddels hersteld. Ieder jaar worden de berm en wegen onderhouden binnen het reguliere wegbeheer;
29 Tondensestraat Overbodig bord in de berm: private borden dienen niet op de weg of in de wegberm te staan	Deze borden blijven gehandhaafd. Wanneer er een vergunning voor is verleend, mogen deze borden daar staan;
30 Voorsterweg ten hoogte van nr 156 Kunstof paal: overbodig en vervuilend in het landschap. Wellicht is bruine paaltjes met reflector / kattenogen, alleen daar waar het echt nodig, is een oplossing	De kunststofpaal wordt verwijderd. Het lijkt in eerste instantie dat deze inderdaad overbodig is;
31 Voorsterweg Drempels Drempel borden  zijn overbodig. Markering op drempel is voldoende: te hard rijden is afstraffend genoeg.	De borden worden verwijderd;
32 Voorsterweg Drempels Overbodige lantaarnpaal: geen gevaarlijke of kruisingssituatie	De lichtmast blijft nu gehandhaafd vanwege de (verkeers)veiligheid;
33 Voorsterweg kruising Slijkweg Overbodige kruisingaanduiding en landschapsvervuilende kunststofpaaltjes	Het bord en de paaltjes zijn inmiddels verwijderd
34 Voorsterweg Drempels Drempel borden  zijn overbodig. Markering op drempel is voldoende: te hard rijden is afstraffend genoeg	De borden worden verwijderd;
35 Voorsterweg bocht Overbodige horizontale waarschuwingsborden	De 'schrikhekken' blijven gehandhaafd. Schrikhekken hebben wel degelijk nut bij onoverzichtelijke bochten en wegversmallingen;
36 Voorsterweg Kunstof paal: overbodig en vervuilend in het landschap. Wellicht is bruine paaltjes met reflector / kattenogen, alleen daar waar het echt nodig, is een oplossing	De kunststof palen worden verwijderd
37 Voorsterweg ingang Empe Te veel aanwijzingen; Waarom aan beide zijden van de weg een Bebouwde kom bord en snelheidsaanduiding in deze uitbundige vorm.	Het smalle komportaal (met snelheidsaanduiding) wordt verwijderd;
38 Emperweg Drempel borden  zijn	De borden worden verwijderd;



overbodig. Markering op drempel is voldoende: te hard rijden is strafrend genoeg.	
39 Emperweg hoek Ganzekolk Veiligverkeerspandoek... Onzinnig en landschapsvervuilenend en dubbel uitgevoerd: zie volgende foto	Het spandoek is inmiddels verwijderd
40 Emperweg hoek Ganzekolk In een bocht waar je goed moet opletten op de kinderen is te veel niet verkeersregulerende informatie	De voorlichtingsborden worden verwijderd;
41 Ganzekolk Dubbel uitgevoerde bebouwdekom bord met snelheidsbeperking: Dubbel en te uitbundig landschapsvervuilend	Het smalle komportaal (met snelheidsaanduiding) wordt verwijderd;
42 Emperweg Dubbel uitgevoerde bebouwde kom bord met snelheidsbeperking: Dubbel en te uitbundig / landschapsvervuilend	Het smalle komportaal (met snelheidsaanduiding) wordt verwijderd;
43 Brederietweg ten hoogte van nr 95 Kunststof paal: overbodig en vervuilend in het landschap. Wellicht is bruine paaltjes met reflector / kattenogen, alleen daar waar het echt nodig, is een oplossing	De kunststof paal blijft gehandhaafd. Deze is niet overbodig omdat hiermee de in/uitrit wordt aangegeven.
44 Breestraat ten hoogte van nr 22 Kunststof paal: overbodig en vervuilend in het landschap. Wellicht is bruine paaltjes met reflector / kattenogen, alleen daar waar het echt nodig, is een oplossing	Zie vraag 43;
45 Breestraat ten hoogte van nr 36:  In buitengebied kunnen dit soort zaken gebeuren: het is overbodig en betuttelend hiervoor te waarschuwen. Denk u werkelijk dat er alerter op gereden wordt??	Dit bord blijft gehandhaafd. Op slechts enkele plaatsen is te verwachten dat er mogelijk loslopend vee op de weg aanwezig is. Dit is op de vaste oversteekplaatsen. Daarom zijn deze borden juist heel belangrijk;
46 Breestraat ten hoogte van nr 46 Kunststof paal: overbodig en vervuilend in het landschap. Wellicht is bruine paaltjes met reflector / kattenogen, alleen daar waar het echt nodig, is een oplossing. Daarnaast op de oprit overvloedige -prive- verlichting: sterk lichtvervuilend.	Zie vraag 43;
47 Hallsedijk ten hoogte van nr 55 Onwillekeurig bord: waarom	Het bord wordt verwijderd;
48 Hallsedijk ten hoogte van nr 55: Slechte berm levert gevaar op voor de weggebruiker / uitwijker Veroorzaker aansprakelijk stellen en verzoeken dit te herstellen, anders gemeentedwang	Is reeds opgelost;

49 Hallsedijk ten hoogte van nr 51: Slechte berm levert gevaar op voor de weggebruiker / uitwijker Veroorzaker aansprakelijk stellen en verzoeken dit te herstellen, anders gemeentedwang	Is reeds opgelost;
50 Hallsedijk ten hoogte van nr 49 Kunstof paal: overbodig en vervuilend in het landschap. Wellicht is bruine paaltjes met reflector / kattenogen, alleen daar waar het echt nodig, is een oplossing	De kunststof paal blijft gehandhaafd. Deze is niet overbodig omdat hiermee de in/uitrit wordt aangegeven.
51 Hallsedijk ten hoogte van Veldbeek Een overbodig groot bord. Geen bijdrage aan de verkeersveiligheid. Toeristisch bord: klein houden. Wellicht groen van kleur. Daarnaast zorgen voor uniformiteit. Zie bord Tondensebeek en Hiembergbrug	Dit bord blijft gehandhaafd. Het bord is ook niet bedoeld om 'bij te dragen aan' verkeersveiligheid.
52 Hallsedijk kruising Hommelstraat 4 lantarenpalen is overbodig; 1 is genoeg	De lichtmasten blijven nu gehandhaafd vanwege de (verkeers)veiligheid;
53 Hommelstraat ten hoogte van nr 6 Kunstof paal: overbodig en vervuilend in het landschap. Wellicht is bruine paaltjes met reflector / kattenogen, alleen daar waar het echt nodig, is een oplossing Daarnaast op de oprit overvloedige -prive- verlichting: sterk lichtvervuilend.	De kunststof palen blijven gehandhaafd. Deze zijn niet overbodig omdat hiermee de in/uitrit wordt aangegeven.
54 Weg over het Hontsveld ten hoogte van nummer 21 Kunstof paal: overbodig en vervuilend in het landschap. Wellicht is bruine paaltjes met reflector / kattenogen, alleen daar waar het echt nodig, is een oplossing Daarnaast op de oprit overvloedige -prive- verlichting: sterk lichtvervuilend.	De kunststof paal blijft gehandhaafd. Deze is niet overbodig omdat hiermee de in/uitrit en de bushalte wordt aangegeven.
55 Weg over het Hontsveld ten hoogte van nummer 23 Onwillekeurig beleid. Niet alle kruisingen worden zo voorzien; is ook overbodig	De borden blijven gehandhaafd. Volgens gegevens van Viastat.nl zijn daar in het verleden meerdere ongevallen (met letsel) geweest.
56 Weg over het Hontsveld kruising Hommelstraat Straatlantaarn is al maanden defect: op een gevaarlijk punt	Is reeds opgelost
57 Weg over het Hontsveld kruising Sintelweg en verderop bij Garagebedrijf Drempel borden zijn overbodig. Markering op drempel is voldoende: te hard rijden is afstraffend genoeg.	De borden worden verwijderd;
58 Sintelweg Landschapsvervuilende reclame elementen zonder enig nut	Deze elementen blijven gehandhaafd. Ze staan immers op eigen terrein;
59 Plagweg Kunstof paal: overbodig en vervuilend in het landschap. Wellicht is bruine paaltjes met reflector / kattenogen, alleen daar waar het echt nodig, is een oplossing	De palen worden verwijderd;






60 Plagweg kruising Hallsedijk 4 lantarenpalen is overbodig; 1 is genoeg	De lichtmasten blijven nu gehandhaafd vanwege de (verkeers)veiligheid;
61 Hallsedijk voor de kruising met Plagweg Onwillekeurig beleid. Niet alle kruisingen worden zo voorzien; is ook overbodig	De borden blijven gehandhaafd. Op de Hallsedijk hebben in het verleden op diverse plaatsen ongevallen plaatsgevonden. De borden blijven gehandhaafd.
62 Plagweg kruising Blindeweg Blindeweg is slechts een pad en verdient niet deze uitbundige borden	Het bord blijft gehandhaafd. Alleen waar D4  tevens is toegepast op de doorgaande weg zal dit bord worden verwijderd. Dat is hier niet het geval;
63 Sterrebosweg Een overbodig hoog bord. Geen bijdrage aan de verkeersveiligheid. Toeristisch bord: klein houden. Wellicht groen van kleur. Daarnaast zorgen voor uniformiteit. Zie bord Veldbeek en Hiembergbrug	Dit bord blijft gehandhaafd. De gemeente streeft echter naar zoveel mogelijk uniforme aanduiding en bewegwijzering. Daarnaast is het streven naar een gebiedsgerichte verwijzing naar bedrijven en voorzieningen;
64 Sterrebosweg Overbodige lantaarnpaal?: geen gevaarlijke / kruisingssituatie: Was toch afgesproken dat deze tot 23.00 uur zou branden (nadat de Sterre sluit)	De lichtmasten blijven nu gehandhaafd vanwege de (verkeers)veiligheid. Deze blijft ook na 23:00 branden;
65 Hoevesteeg ten hoogte van nr 26 Kunstof paal: overbodig en vervuilend in het landschap. Wellicht is bruine paaltjes met reflector / kattenogen, alleen daar waar het echt nodig, is een oplossing	De kunststof palen blijven gehandhaafd. Deze zijn niet overbodig omdat hiermee de in/uitrit wordt aangegeven.
66 Hoevesteeg ten hoogte van nr 27 Kunstof paal: overbodig en vervuilend in het landschap. Wellicht is bruine paaltjes met reflector / kattenogen, alleen daar waar het echt nodig, is een oplossing	De kunststof palen blijven gehandhaafd. Deze zijn niet overbodig omdat hiermee de in/uitrit wordt aangegeven.
67 Langedijk ten hoogte van nr 4 Kunstof paal: overbodig en vervuilend in het landschap. Wellicht is bruine paaltjes met reflector / kattenogen, alleen daar waar het echt nodig, is een oplossing	De kunststof palen blijven gehandhaafd. Deze zijn niet overbodig omdat hiermee de in/uitrit wordt aangegeven.
68 Langedijk ten hoogte van nr 1a Kunstof paal: overbodig en vervuilend in het landschap. Wellicht is bruine paaltjes met reflector / kattenogen, alleen daar waar het echt nodig, is een oplossing. Daarnaast op de oprit overvloedige -prive- verlichting: sterk lichtvervuilend.	De kunststof palen blijven gehandhaafd. Deze zijn niet overbodig omdat hiermee de in/uitrit wordt aangegeven.




<p>69 Lendeweg ten hoogte van nr 2 Kunststof paal: overbodig en vervuilend in het landschap. Wellicht is bruine paaltjes met reflector / kattenogen, alleen daar waar het echt nodig, is een oplossing Prive lantaarnpaal is lichtvervuilend</p>	<p>De kunststof palen blijven gehandhaafd. Deze zijn niet overbodig omdat hiermee de in/uitrit wordt aangegeven.</p>
<p>70 Oude Zutphensestraat, kruising Blaarweg Kunststof paal: overbodig en vervuilend in het landschap. Wellicht is bruine paaltjes met reflector / kattenogen, alleen daar waar het echt nodig, is een oplossing</p>	<p>De kunststof palen worden verwijderd;</p>
<p>71 Oude Zutphensestraat, richting Voorstondense straat Kunststof paal : overbodig en vervuilend in het landschap. Wellicht is bruine paaltjes met reflector / kattenogen, alleen daar waar het echt nodig, is een oplossing Daarnaast aan beide zijden van de beekovergang ook nog eens rood wit gestreepte borden.</p>	<p>De kunststof palen worden verwijderd;</p>
<p>72 Hoevesteeg ten hoogte van nr 3 Aan de Hoevesteeg staan diverse lantaarnpalen: Wel voorstelbaar bij de school, overigen zijn inconsequent</p>	<p>Alle lichtmasten aan de Hoevesteeg blijven tot nader orde gehandhaafd;</p>
<p>73 Voortweg vanaf Tondesestraat 1-e bocht Kunststof paal: overbodig en vervuilend in het landschap. Wellicht is bruine paaltjes met reflector / kattenogen, alleen daar waar het echt nodig, is een oplossing, Niet consequent: In de bocht verderop staat er geen een.</p>	<p>De kunststof palen worden verwijderd;</p>
<p>74 & 75 ANWB / Eneco fietsrouteborden en Ruiterspadpaaltjes De ANWB / Eneco fietsroute borden zorden zeer willekeurig opgehangen in wijze waarop en en de gehanteerde hoogte. Er zijn overbodige bordjes: over x km een knooppunt. Beter voorbeeld qua aanpak zijn de Ruiterspaaltjes. Aanwezig en toch niet verstorend</p>	<p>Deze borden blijven gehandhaafd. De ruiterspadborden zijn niet geschikt als fietsroutebord. De 'wit-groene' fietsroute en fietsknooppuntenborden worden landelijk toegepast.</p>






Opmerkingen Dorpsraad Eerbeek-Hall	Reactie gemeente
1. Advies om ruim aandacht aan te besteden aan de bordensanering in Gemeente Thuis.	Wanneer het saneringsplan is vastgesteld zal de sanering van diverse categorieën verkeerstekens gepaard gaan met het nemen van verkeersbesluiten. Deze worden gecommuniceerd naar de bewoners middels de publicatie in de Staatscourant. Dit biedt tevens de mogelijkheid om bezwaar in te dienen tegen bepaalde verkeersbesluiten;
2. De borden in het buitengebied zoveel mogelijk minimaliseren, combineren en eenheid in aanbrengen	Dit wordt meegenomen in het saneringsplan;











Opmerkingen Wijkraad Brummen-Centraal	Reactie Gemeente
1. (via Twitter) Overbodige C2  verkeersborden aan de Primulastraat/Ambachtstraat te Brummen;	Eén van deze twee C02 borden wordt verwijderd. De breedte van de weg en de enkele rijstrook maakt een van de borden overbodig;
2. (via Twitter) Het bord J24-F  ter plaatse van de Zutphensestraat/Cortenoeverseweg saneren, want er let niemand op;	Het bord blijft gehandhaafd. De voorrangssituatie voor fietsers is aangepast;
3. (via Twitter) Fietsende kinderen worden vaak bijna aangereden op het kruispunt Graaf van Limburg Stirumplein/Zutphensestraat. Hier een extra drempel;	Er wordt hier geen extra drempel aangebracht. De voorrangssituatie voor fietsers is aangepast;
4. (via Twitter) Een gevaarlijk kruispunt aan de Cortenoeverseweg/Zegerijstraat. Hier graag een drempel, geen punaise;	Er wordt hier geen drempel aangebracht. Dergelijke verkeersmaatregelen worden in het bordensaneringsplan niet behandeld. Over algemene verkeersveiligheidsproblematiek zal nagedacht worden over een passende oplossing;
5. (via Twitter) Er bestaan in Friesland dorpen zonder een enkel verkeersbord. Verantwoordelijkheid bij weggebruikers zelf.	Shared Space is een verregaande vorm van bewuste deregulering. Dit is niet overal mogelijk. Wel wordt er steeds meer naar gestreefd de verantwoordelijkheid bij de weggebruiker zelf neer te leggen en/of hem hiervan bewust te maken.









Opmerkingen Wijkraad de Oliemolen	Reactie gemeente
1. Overbodige borden dienen sowieso te worden weggehaald. Een gedegen omgevingschouw met een klein kundig groepje kan al veel opleveren	Deze inventarisatie is reeds gedaan door verschillende partijen en zal in de toekomst gemonitord worden;
2. Teveel borden op een kluitje is door de weggebruiker simpelweg niet te verwerken. Hier moet je dus ook iets aan doen. Keuzes of beter combineren in 1 blik of " uit elkaar trekken" zijn dan mogelijkheden	De gemeente streeft naar clustering van verkeersborden op bestaande flespalen en nog liever op lichtmasten. Daarbij geldt als aandachtspunt dat er buiten de bebouwde kom niet meer dan twee borden boven elkaar worden geplaatst (wettelijk), en binnen de bebouwde kom niet meer dan drie, exclusief onderborden;
3. Strijdige borden (bijvoorbeeld de (tijdelijke) borden) bij projecten moeten ook kritisch worden bekeken. In bestekken voor projecten moet hier aandacht aan worden besteed en het monitoren van (tijdelijke) bebording of die nog klopt is ook erg belangrijk	Wettelijk strijdige borden worden verwijderd. Dit is de eerste en belangrijkste saneringsstrategie die gehanteerd wordt in het saneringsplan. Alleen al op basis van dit criterium kunnen ca. 150 borden in de gemeente verdwijnen;
4. Als laatste kun je bewust bepaalde borden weglaten en daar de weginrichting op aanpassen (shared space) Niet iedereen z'n eigen strookje , maar oplettendheid van de weggebruikers stimuleren. Deze laatste categorie houdt wel wat risico's in ten aanzien van handhaving en aansprakelijkheid maar teveel, verkeerde en onnodige borden zijn ook een risico.	Bewuste deregulering is een belangrijk instrument ten behoeve van de bordensanering. Hier moet echter goed over worden nagedacht. Volgens artikel 6:174 BW is de wegbeheerder altijd aansprakelijk voor ongevallen als gevolg van de toestand van de weg of het ontbreken van de juiste verkeerstekens.




Opmerkingen Wijkraad Eerbeek-Zuid	Reactie Gemeente
<p>1. In het plan wordt het volgende voorgesteld ten aanzien van het Wilhelminapark:</p> <ul style="list-style-type: none"> - alle zone 30 km borden (7 stuks) verwijderen - waarschuwingsbord gelijke kruising  (4 stuks) Doonweg/Schoonmansmolenweg verwijderen - zone 60 km bord (1 stuk) Doonweg buitengebied verwijderen <p>Met de laatste 2 voorstellen gaan we akkoord. Maar wij verzoeken u dringend om alle 7 zone 30 km borden te handhaven, uit oogpunt van veiligheid en rust in het park;</p>	<p>Al deze borden worden verwijderd. De 7 borden 30 km/h zone in het Wilhelminapark betreffen <u>herhalingsborden</u>. Deze zijn overbodig geworden aangezien een 30 km/h zone aan het begin en einde van het verblijfsgebied correct is aangegeven. De toepassing van herhalingsborden is hier achterhaald;</p>
<p>2. Te overwegen is om de 60 km borden bij de Den Texweg (buitengebied) te verwijderen en nog beter zou het zijn om deze te vervangen door 30 km borden. Dit ter voorkoming van stofhinder voor aangrenzende percelen / woningen, het kapot rijden en frequent onderhoud van deze weg;</p>	<p>De borden blijven gehandhaafd. Aan de Den Texweg gaat men de bebouwde kom binnen. Wanneer de 60km/h borden worden gesaneerd wordt de suggestie gewekt dat het snelheidsregime 50 km/h is, wat niet het geval is;</p>
<p>3. Er staan overtollige borden, die het landschap ontsieren en geen enkele toegevoegde waarde hebben ter plaatse van het kruispunt Doonweg/Soerensezand (60 km/h zone portaal 2 x en een L08 ) , de uitrit J.van Stolberglaan naar de Harderwijkerweg (B06  voorrangsbord dubbel) en het kruispunt Schoonmansmolenweg/Doonweg (voorwaarschuwing Voorrangsweg B06, en aan de andere zijde een C01  en L08 );</p>	<p>Het C01, de L08 borden en het (dubbele) B06 bord worden gesaneerd. De zoneportalen zullen worden gehandhaafd vanwege de vastgestelde 60 km/h zone;</p>

Opmerkingen Wijkraad Leuvenheims Belang	Reactie gemeente
1. Waarschuwingborden voor drempels (J37)  kunnen weg;	Deze borden worden gesaneerd;
2. Waarschuwing gevaarlijke kruising Metelerkampweg / Spankerenseweg (J08)  kan weg;	Dit bord wordt gesaneerd;
3. Waarschuwing overstekende kinderen (J21)  kan niet weg;	Dit bord blijft gehandhaafd;
4. Buitengebied 60 km zone(AD160ZB)  kan niet weg, ervaring heeft geleerd dat de breedte van de weg niet afdoende is om snelheid te matigen	Deze borden blijven gehandhaafd;

Opmerkingen Wijkraad Rhienderen	Reactie gemeente
1. Straatnaambord Pinksterbloem samenvoegen op flespaal met Veldweide. flespaal saneren.	Waar mogelijk worden borden samengevoegd op 1 paal. De gemeente streeft naar clustering van verkeersborden op bestaande flespalen en nog liever op lichtmasten. Daarbij geldt als aandachtspunt dat er buiten de bebouwde kom niet meer dan twee borden boven elkaar worden geplaatst (wettelijk), en binnen de bebouwde kom niet meer dan drie, exclusief onderborden;
2. Naambord 'de Zomp' aan de Veldweide draaien zodat deze naar het water wijst;	Wordt meegenomen in het reguliere wegbeheer;
3. Meengatstraat / Kampweg: Straatnaambord Kampweg samenvoegen op flespaal overzijde (Meengatstraat). flespaal saneren.	Waar mogelijk worden borden samengevoegd op 1 paal De gemeente streeft naar clustering van verkeersborden op bestaande flespalen en nog liever op lichtmasten. Daarbij geldt als aandachtspunt dat er buiten de bebouwde kom niet meer dan twee borden boven elkaar worden geplaatst (wettelijk), en binnen de bebouwde kom niet meer dan drie, exclusief onderborden;
4. Aan de Oude Meengatstraat bord C13  saneren. Bord C12  is voldoende voor het doel tegengaan van sluipverkeer;	Het bord wordt gesaneerd;
5. Stationsweg / Engelenburgerlaan: flespaal krom, vervangen	De paal wordt vervangen
6. Zutphensestraat / Voorsterweg 1: Te veel bewegwijzering. Gele borden verwijderen en zwembad+sportpark vervangen door blauw AB-bord.	Momenteel wordt een plan uitgewerkt over hoe om te gaan met de gele bewegwijzering. De gemeente streeft naar een gebiedsgerichte verwijzing naar bedrijven en voorzieningen. Toeristische locaties worden nu al middels de 'bruine' toeristische bewegwijzering aangegeven;
7. Prins Bernhardlaan / Voorsterweg: Straatnaambord samenvoegen op de flespaal aan overzijde met C3  en onderbord. flespaal saneren.	Waar mogelijk worden borden samengevoegd op 1 paal De gemeente streeft naar clustering van verkeersborden op bestaande flespalen en nog liever op lichtmasten. Daarbij geldt als aandachtspunt dat er buiten de bebouwde kom niet meer dan twee borden boven elkaar worden geplaatst (wettelijk), en binnen de bebouwde kom niet meer dan drie, exclusief onderborden;
8. Voorsterweg / Prinses Irenelaan: C3  en C2  borden verwijderen, voor dit kleine stuk en weinig gebruik van deze parkeerplaats wijst het zich zelf hoe deze weg te gebruiken, omdat de parkeervakken dusdanig zijn belijnd dat anders inrijden van de vakken niet mogelijk is.	De borden zullen worden verwijderd;

<p>9. Knoevenoordstraat / Voorsterweg: L8  verwijderen, weg is dusdanig dat een bestuurder zelf kan zien dat deze doodlopend is.</p>	<p>Het bord wordt verwijderd;</p>
<p>10. Mercuriusweg 16 / Saturnusweg: Straatnaambord Saturnusweg samenvoegen op flespaal overzijde met straatnaambord Mercuriusweg. flespaal saneren.</p>	<p>Waar mogelijk worden borden samengevoegd op 1 paal De gemeente streeft naar clustering van verkeersborden op bestaande flespalen en nog liever op lichtmasten. Daarbij geldt als aandachtspunt dat er buiten de bebouwde kom niet meer dan twee borden boven elkaar worden geplaatst (wettelijk), en binnen de bebouwde kom niet meer dan drie, exclusief onderborden;</p>
<p>11. Mercuriusweg 30 / Saturnusweg: Straatnaambord Saturnusweg samenvoegen op flespaal overzijde (voor nr. 41) met straatnaambord Mercuriusweg.</p>	<p>Waar mogelijk worden borden samengevoegd op 1 paal De gemeente streeft naar clustering van verkeersborden op bestaande flespalen en nog liever op lichtmasten. Daarbij geldt als aandachtspunt dat er buiten de bebouwde kom niet meer dan twee borden boven elkaar worden geplaatst (wettelijk), en binnen de bebouwde kom niet meer dan drie, exclusief onderborden;</p>
<p>12. Stroomdal 2: G12b  verwijderen. Het vervallen van de rode strook is voldoende om aan te duiden dat hier einde fiets en bromfietspad betreft.</p>	<p>De borden worden verwijderd. Gekeken wordt of het hier gaat om bewuste deregulering of een overbodig verkeersteken;</p>
<p>13. Extra J24-F  borden plaatsen bij rotonde Vulcanusweg/Stroomdal;</p>	<p>Er wordt voorlopig geen bord bijgeplaatst. Bijplaatsen van bebording wordt gedaan wanneer hier een directe noodzaak voor bestaat. Daarnaast wordt dit bepaald in het toekomstige beleid dat hieromtrent zal worden vastgesteld;</p>
<p>14. Zutphensestraat 161: G12b  en G11  kunnen verwijderd worden. Situatie is nog van vóór dat hier een rotonde was. Rode fietsstrook is al duidelijk genoeg.</p>	<p>De borden worden verwijderd. Gekeken wordt of het hier gaat om bewuste deregulering of een overbodig verkeersteken;</p>
<p>15. Becker's Sonsstraat / Zutphensestraat: B06  kan verwijderd worden omdat hier al een uitrit/drempel situatie is.</p>	<p>Deze borden worden verwijderd;</p>
<p>16. Aan beide zijden van de drempels aan de Zutphensestraat 194 kan bord J37  met onderbord verwijderd worden omdat de drempel voldoende wit gemarkeerd is.</p> <p>Of onder bord L02  vervangen door L02-OB1003-F (met onderbord drempel) .</p>	<p>Deze borden worden verwijderd;</p>
<p>17. B01  aan de Zutphensestraat/Becker's Sonstraat kan vervallen omdat er alleen links nog een uitrit/drempel van de Becker's Sonsstraat is en daarna een rotonde;</p>	<p>Dit bord wordt gesaneerd;</p>

<p>18. Voorsterweg 20 + 18: B04  verwijderen omdat hier links een inrit/drempel is gesitueerd.</p> <p>Andere zijde B04  ook verwijderen.</p>	<p>Deze borden worden gesaneerd;</p>
<p>19. Prinses Amaliahof: Straatnaambord samenvoegen op flespaal overzijde met Prinses Catharina Amaliastraat / Prinses Arianepad.</p> <p>1 flespaal saneren.</p>	<p>De gemeente streeft naar clustering van verkeersborden op bestaande flespalen en nog liever op lichtmasten. Daarbij geldt als aandachtspunt dat er buiten de bebouwde kom niet meer dan twee borden boven elkaar worden geplaatst (wettelijk), en binnen de bebouwde kom niet meer dan drie, exclusief onderborden;</p>
<p>20. Prins Bernhardlaan 40: Straatnaambord samenvoegen op flespaal Prinses Beatrixlaan met bord C04-L .</p> <p>1 flespaal saneren.</p>	<p>De gemeente streeft naar clustering van verkeersborden op bestaande flespalen en nog liever op lichtmasten. Daarbij geldt als aandachtspunt dat er buiten de bebouwde kom niet meer dan twee borden boven elkaar worden geplaatst (wettelijk), en binnen de bebouwde kom niet meer dan drie, exclusief onderborden;</p>
<p>21. T.o Julianalaan 36 / Houtwal: Straatnaambord 'Houtwal' verplaatsen naar overzijde op flespaal met straatnaambord Prinses Beatrixlaan (hoek Pr.Beatrixlaan / Houtwal). 1 flespaal saneren.</p>	<p>De gemeente streeft naar clustering van verkeersborden op bestaande flespalen en nog liever op lichtmasten. Daarbij geldt als aandachtspunt dat er buiten de bebouwde kom niet meer dan twee borden boven elkaar worden geplaatst (wettelijk), en binnen de bebouwde kom niet meer dan drie, exclusief onderborden;</p>
<p>22. Houtwal / Spoorstraat / Stationsweg: Straatnaambord 'Houtwal' verplaatsen naar lichtmast 15 meter terug zodat het duidelijker is dat daar écht de Houtwal is.</p> <p>Gedacht kan worden of L10-L  kan vervallen, omdat even verderop al C07  bord staat.</p>	<p>Dit bord wordt verplaatst, indien mogelijk</p> <p>Volgens de Uitvoeringsvoorschriften BABW is het in dit geval bord C07 die gesaneerd dient te worden;</p>
<p>23. Op het fietspad ter plaatse van de Oude Eerbeekseweg/Eerbeekseweg is een zone bord 60 (A01-60-ZB)  geplaatst. Dit is verwarrend, want de maximale snelheid kan nooit 60 zijn op een fietspad. Zone bord verwijderen en kleine kombord handhaven. De andere kant op is een zone bord 30 (A01-30-ZB)  geplaatst. Dit is verwarrend, want de maximale snelheid kan nooit 30 zijn op een fietspad. Zone bord verwijderen en kleine kombord handhaven;</p>	<p>Deze borden worden gesaneerd;</p>
<p>24. Borden G07  op diverse plaatsen saneren omdat het eigenlijk vanzelf sprekend is dat dit alleen een voetpad is;</p>	<p>In het kader van bewuste deregulering kunnen de borden worden gesaneerd. Binnen een 30 km/h zone moeten verkeersstromen zo weinig mogelijk worden gescheiden. De vraag is echter in hoeverre dit geldt voor voetpaden;</p>

<p>25. Bord K07  aan de Burgemeester de Wijslaan saneren omdat men ook het Tolzichtpad door kan fietsen om Eerbeek te bereiken.</p>	<p>Deze borden blijven gehandhaafd. Wellicht is het mogelijk deze te verplaatsen of verdraaien;</p>
<p>26. Het bedrijven 'reclamebord 'The Gallery' en 'Lunchroom The Pitstop' aan de Arnhemsestraat/IJsselgouw, is hier een vergunning voor? Even verderop staat ook al een gelijkwaardig 'reclamebord'. Deze laten weghalen door de eigenaar? Even verderop staat ook een toeristisch bewegwijzeringsbord (bruin). Hierdoor is deze reclame zuil overbodig;</p>	<p>Dubbele tekens, tevens reclameborden, worden verwijderd;</p>
<p>27. Bord B02  aan de Arnhemsestraat/De Pothof saneren, aangezien even verderop begin 'zone 30' staat;</p>	<p>Dit bord wordt gesaneerd;</p>
<p>28. Spiegel aan de Arnhemsestraat/Wilhelminastraat is alleen goed werkend als de weggebruiker hier ook mee kan omgaan. Verder is de kruising goed overzichtelijk om ook met dit argument de spiegel te saneren;</p>	<p>Verkeersspiegels blijven gehandhaafd. Deze spiegel is in het verleden om verkeersveiligheidsredenen geplaatst;</p>
<p>29. Straatnaambord 'Kampweg' vernieuwen;</p>	<p>Kapotte of versleten straatnaamborden worden vervangen wanneer daar melding van wordt gedaan. Dit heeft geen directe relatie met de bordensanering;</p>
<p>30. L8  bord aan de Rhiender Es/Houtwal: Flespaal verlagen, bord hangt nu te hoog. Tevens vervangen door straatnaambord met juiste letters. Rhiender Es (laatste s klein!);</p>	<p>Dit wordt meegenomen in het reguliere wegbeheer. Het straatnaambord wordt vervangen binnen het reguliere onderhoud.</p>