

Stappenplan om het aantal verkeersborden te verminderen



Vermindering van het aantal verkeersborden kan maar binnen de randvoorwaarde van de juridische correctheid van een verkeerssituatie. Maar zelfs binnen deze voorwaarde kan de reglementering vaak veel eenvoudiger.

We onderscheiden verschillende stappen, te beginnen bij zeer eenvoudige oplossingen (het corrigeren van fouten), om via oplossingen die een doorgedreven probleemanalyse vereisen, te komen tot oplossingen waarbij verkeersborden vervangen worden door andere infrastructurale maatregelen.

Het hoofddoel van verkeerssignalisatie is de verkeersveiligheid verbeteren. Verkeersborden plaatsen is slechts een middel en nooit een doel op zich.

Naar: Joris Willems, Hogeschool voor verkeerskunde,
in Verkeersspecialist 127 (april 2006)

Strategie	Maatregel	Voorwaarde	
Verboden borden verwijderen	1 Verwijderen foute borden. Dit zijn borden die volgens het reglement van de wegbeheerder niet op die plaats of in die situatie mogen geplaatst worden of die iets anders betekenen dan wat de wegbeheerder wil zeggen.	Geen	
Het gebruik en aantal facultatieve borden beperken tot het noodzakelijke	2 Verwijderen dubbele boodschappen . Verschillende borden die in principe hetzelfde zeggen of een bord dat de markering of een verkeersregel herhaalt wanneer dit niet nodig is.	Geen	
	3 Verwijderen overbodige borden. Dit zijn bijvoorbeeld gevaars- of aanwijzingsborden die niet nodig zijn doordat de omgeving al voldoende duidelijk is.	Analyse situatie	
	4 <ul style="list-style-type: none"> ▪ Vervangen snelheidsborden door invoeren van snelheidszones ▪ vermijden van erg lokale reglementeringen. 	Analyse situatie	
	5 Borden variabel maken wanneer de reglementering niet voortdurend van kracht moet zijn.	Analyse situatie	
Verplichte borden vervangen door infrastructuur	6 Borden vervangen door markeringen .	Infrastructu-rele maatregel	
	7 Borden vervangen door verkeerstechnische maatregelen .	Infrastructu-rele maatregel	

Een dubbele negatie voor bestuurders van motorvoertuigen met meer dan twee wielen.



Foto: BIVV

De verkeersregel zegt dat fietsers niet links mogen rijden tenzij een fietspad in hun richting gesignaleerd is. In feite is het bord zonder meer fout: de toegang is niet verboden voor fietsers, ze mogen enkel niet links rijden.



Foto: Joris Willems

Op een industrieterrein zijn er meestal meerdere uitritten voor vrachtwagens, moet de bestuurder voor elke uitrit gewaarschuwd worden?



Foto: Joris Willems



Foto: Joris Willems

Door per se een lokale snelheidsbeperking te willen invoeren over nauwelijks 50 m staan er vier extra verkeersborden. Het gedrag van de bestuurders zal nauwelijks beïnvloed worden door deze verkeersborden.

Een zone 30 schoolomgeving op een weg met 2x2 rijstroken wordt zelden gerespecteerd. Door de vaste signalisatie te vervangen door een variabele, zal de bestuurder de snelheidsbeperking makkelijker accepteren. De zone 30 schoolomgeving wordt ook beter zichtbaar.



Foto: BIVV

Twee rijstroken werden tot één rijstrook gereduceerd door middel van een verdrijvingsvlak, het bord C35 is niet meer nodig.



Foto: Ruddy Dieleman

Foto: BIVV



Door de straat af te sluiten met paaltjes, worden heel wat verkeersborden feitelijk overbodig.

Voorbeeld

Eén locatie, 6 verkeersborden en 4 onderborden.



Het verkeersbord E5 is **fout**. Parkeren op de rijbaan is altijd verboden: de rijbaan is onderverdeeld in rijstroken. (Maatregel 1)

Het verkeersbord C29 is **overbodig**. Enkel doorgangen waarvan de vrije hoogte minder is dan 4,30 m moeten aangeduid worden. De te vermelden hoogte is de vrije hoogte verminderd met 0,30 m. De vermelde hoogte 4,00 m wijst dus op een vrije hoogte van 4,30 m en het verkeersbord is bijgevolg overbodig. (Maatregel 3)

Het verkeersbord B17 wordt in de onmiddellijke nabijheid van het kruispunt geplaatst. In deze situatie is het duidelijk dat dit niet zinvol is, maar het is niet logisch dat dit bord verder van het kruispunt verwijderd is dan het verkeersbord A14.

De gevaarsborden (A51 en A31) verwijzen naar een gevaar op minder dan 60 m. Dit wordt verder uitgewerkt in fiche 7 met betrekking tot gevaarsborden. In dit specifieke geval bevinden de gesignaleerde gevaren (uitrit vrachtwagens en werken) zich aan de linkerkant van de rijbaan, ter hoogte van een plateau waar de maximale snelheid door een verkeersregel is vastgelegd op 30 km/u. De verkeersborden A51 en A31 lijken overbodig.



Auteurs en coördinatie: Joris Willems (Hogeschool voor verkeerskunde) en Miguel Vertriest (BIVV)
Verleenden hun medewerking: Michèle Guillaume, Isabelle Janssens, Arnaud Houdmont, Benoît Dupriez (BIVV)

Op papier beschikbaar in het Frans en het Nederlands. De brochure kan gedownload worden op www.bivv.be in het Frans, het Nederlands en het Duits.

Grafische vormgeving: www.mazygraphic.be

D/2007/0779/30

Verantwoordelijke uitgever: C. Van Den Meersschaut

Prijs: 2 €

ikbenvoor.be »



Belgisch Instituut voor de
Verkeersveiligheid vzw

Haachtsesteenweg 1405 - B-1130 Brussel
Tel.: 02/244.15.11 - Fax: 02/216.43.42
E-mail: info@bivv.be - Internet: www.bivv.be