

## Verkeer en vervoer

Betreft: Programma van Eisen Verkeer en Vervoer

### Vooraf

Deze notitie gaat in op de verkeer- en vervoerkundige eisen die gesteld moeten worden aan het ontwerp van verkeersvoorzieningen in Almelo. Onderstaande eisen zijn minimum-eisen, uitgaande van situaties die te doen gebruikelijk zijn in Almelo. De gemeente Almelo kan in afwijkende gevallen aanvullende eisen stellen. Het subteam verkeer en vervoer van de afdeling ROM (ROM/ROV/VV) formuleert deze eisen en toetst ontwerpen c.q. resultaten.

<i>Ontwerp van wegen en kruispunten</i>		Referentie
VV- OWK1	<p><b>Duurzaam veilig; ontwerpcriteria</b></p> <p>Uitgangspunt voor weg- en kruispuntontwerp is het vastgestelde beleid t.a.v. duurzaam veilig. Duurzaam veilig gaat uit van de indeling van het wegennet in drie categorieën:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stroomwegen (buiten bebouwde kom, 100 of 80 km)</li> <li>• Gebiedsontsluitingswegen (buiten bebouwde kom 80 km; binnen bebouwde kom 70 of 50 km)</li> <li>• Erftoegangswegen (buiten bebouwde kom 60 km; binnen bebouwde kom 30 of 15 km)</li> </ul> <p>De erftoegangswegen worden zoveel mogelijk gegroepeerd in zogenoemde verblijfsgebieden (60- resp. 30 km zones danwel erven (15 km)). De inrichting van deze zones vergt specifieke aandacht, omdat de gewenste rijsnelheid door de inrichting aan de gemotoriseerde verkeersdeelnemers duidelijk moet worden gemaakt. Voor deze zones worden de volgende globale ontwerpcriteria gehanteerd:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bij de ingangen is poortwerking nodig, bij voorkeur met uitritconstructies</li> <li>• Beperking van de lengte van rechtstanden tot maximaal 80 à 100 m</li> <li>• Waar rechtstanden te groot zijn snelheidsremmers toepassen</li> </ul>	<p>Handboek weg-ontwerp (CROW 164)</p> <p>ASVV (CROW)</p> <p>Richtlijn voor het inrichten van busbanen en busstroken (CROW 224)</p> <p>Standaarddetails gemeente Almelo (Stadsbeheer)</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Op kruispunten geen voorrangregeling, behalve bij rotondes en voor hoofdfietsroutes</li> <li>• Op kruispunten met verhoogde ongevalkans worden attentieverhogende, danwel snelheidsremmende maatregelen toegepast</li> <li>• Om hulpdienstbereikbaarheid te waarborgen worden binnen de bebouwde kom niet meer dan 5 verticale snelheidsremmers gebruikt tussen een ingang van een verblijfsgebied en elk adres daarbinnen. Indien extra remmers noodzakelijk zijn, dan worden zogenoemde 'busvriendelijke' drempels gebruikt</li> </ul> <p>Meer specifiek worden de ontwerpen getoetst aan de hand van de criteria:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Objectieve veiligheid</li> <li>• Subjectieve veiligheid</li> <li>• Doorstroming/capaciteit</li> <li>• Toepasbaarheid (gewenste verkeersfuncties moeten uiteraard mogelijk blijven, dit speelt bijvoorbeeld op busroutes waar verkeersremmers 'busvriendelijk' moeten zijn en in het buitengebied, waar verkeersremmers 'landbouwvriendelijk' moeten zijn)</li> <li>• Effectiviteit (het ontwerpelement moet daadwerkelijk het beoogde effect kunnen hebben; dit speelt bijvoorbeeld bij snelheidsremmers)</li> <li>• Duurzaamheid/toekomstvastheid (een ontwerp moet vele jaren kunnen voldoen)</li> <li>• Congruentie met de omgeving</li> </ul> <p>Indien de score op één of meer van genoemde criteria niet voldoende éénduidig is, wordt nader (simulatie)onderzoek gedaan. Onderzoek en ontwerp altijd ter goedkeuring van de gemeente Almelo.</p>	
VV- OWK2	<p><b>Algemeen</b></p> <p>De volgende snelheidscategorieën wegen komen in de gemeente Almelo voor (wegbeheer bij de gemeente Almelo):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 100 km - <u>rijstrook</u>breedte minimaal 3,50 m (bruto*)</li> <li>• 80 km - <u>rijstrook</u>breedte minimaal 3,50 m (bruto*)</li> <li>• 70 km - <u>rijstrook</u>breedte minimaal 3,50 m (bruto*)</li> <li>• 50 km bij voorkeur met middengeleider, zonder fietsers op de rijbaan - rijstrookbreedte 3,50 m (bruto*). Zonder middengeleider is dit minimaal 3,25 m (bruto*),</li> <li>• 50 km bij voorkeur met middengeleider, met fietsers op de rijbaan - rijstrookbreedte incl. fietsstrook minimaal 2,5+1,5 m (verharding). Zonder</li> </ul>	<p>Beleidsnota Wegen-categorisering (Gem Almelo)</p>

middengeleider blijft de maatvoering hetzelfde.

- 30 km met parkeren buiten de rijbaan(in langparkeerhavens) - rijbaanbreedte minimaal 5,0 m, Als het parkeren is georganiseerd in parkeerclusters wordt als rijbaanbreedte 5,5 m aangehouden(i.v.m. de vergrote kans op (kort)parkeren en laden/lossen op de rijbaan.
- 30 km met parkeren op de rijbaan (eenzijdig) - rijbaanbreedte minimaal 6,0 m
- 15 km (erf)- rijbaanbreedte minimaal 5,0 m

Snelheidscategorieën worden aan wegen toegekend conform het gemeentelijke beleid voor duurzaam veilig.

Op 50 km wegen wordt niet op de rijbaan geparkeerd. Op 30 km wegen wordt maximaal aan één rijbaanzijde op de rijbaan geparkeerd. In het lengteprofiel wisselt de zijde waarop geparkeerd wordt bij voorkeur om 80 à 100 meter.

Behalve in het geval van een erf worden verhoogde trottoirs/voetpaden aangebracht aan de zijde(n) van de weg waar erftoegangen op uit komen. Deze worden bovendien ook aangelegd waar doorgaande of verbindende voetgangersroutes lopen.

Een erf ontsluit maximaal tien woningen per in/uitgang van het erf. Een erf wordt niet toegepast voor ontsluiting van andere bestemmingen (zoals winkels, horeca, scholen, praktijkruimten e.d.)

Bus- en hulpdienstroutes worden minimaal in de categorie 50 km ingedeeld.

Voor hulpdiensten liggen tussen de hulpdienstroute en elk adres maximaal vijf verticale snelheidsremmers.

Voor hulpdiensten zijn er op buurtniveau minimaal twee ontsluitingen. Eén daarvan loopt via normale wegen (incl. erven), de tweede mag via voet-/fietspaden lopen, mits die daarvoor specifiek geschikt zijn gemaakt (draagkracht, obstakelvrije ruimte, verwijderbare afsluitingen etc)

-----  
-----  
\* bruto = inclusief markering, redresseerstrook etc.

VV- OWK3	<p><b>Aanvullend bij kruispuntontwerp</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>VRI-kruisingen.</b> Fietzers op fietspaden, bromfietzers op de rijbaan. Zie verder separate eisen VRI</li> <li>• <b>Rotondes.</b> fietsers op fietspaden (minstens één van de twee kruisende wegen 50 km), fietsers op fietsstroken (beide aantakende wegen 30 km), bromfietzers op de rijbaan. Fietzers in de voorrang. Voetgangeroversteken met zebra's. Diameter en principe-ontwerp: <ul style="list-style-type: none"> <li>o Bij 50 km wegen zoals rotonde Noordikslaan in Almelo</li> <li>o Bij 30 km wegen zoals rotonde Rietstraat in Almelo</li> <li>o De hoogste snelheid van een aantakende weg is bepalend.</li> </ul> </li> <li>• <b>Kluiven</b> (LARGAS-oplossingen): fietsers altijd op fietspaden, de positie van de bromfietzers is dezelfde als op de hoofdweg op de kluif. Doorsnede, lengte en ontwerp minimaal kluif Vredeman de Vrieslaan in Almelo.</li> <li>• <b>Uitzichtdriehoeken.</b> Bij kruispunten moet voldoende uitzicht zijn naar links en naar rechts. Binnen de zogenoemde uitzichthoeken, die per wegcategorie/voorrangsituatie worden ontleend aan de CROW-publicatie ASVV, mogen geen uitzichtbelemmerende objecten worden geplaatst. Uitzichtbelemmerende objecten zijn objecten van enige breedte of diameter, hoger dan een meter, die op zichzelf of samen met andere objecten het uitzicht op de kruisende verkeersstroom belemmeren. Parkeerhavens worden niet gemaakt binnen de uitzichtdriehoek. Een rij smalle elementen, zoals een bomenrij, kan ook het uitzicht belemmeren en wordt dan ook niet in de uitzichtdriehoek geplaatst. Tenslotte is van belang dat het gebied van de uitzichtdriehoek in beheer en eigendom van de gemeente valt, zodat ook dit gebied ook in de gebruiksfase wordt gevrijwaard van uitzichtbelemmerende obstakels.</li> </ul> <p>Onderzoek en ontwerp altijd ter goedkeuring van de gemeente Almelo.</p>	ASVV (CROW)
VV- OWK4	<p><b>Specifieke ontwerpelementen</b></p> <p>Uitritten, drempels, plateau's, chicanes, parkeerhavens en andere specifieke ontwerpelementen worden aangelegd conform de standaarddetails van de gemeente Almelo (afdeling Stadsbeheer). Voor ontwerpelementen waarvoor Almelse standaarddetails niet beschikbaar zijn, wordt teruggevallen op relevante CROW richtlijnen, danwel maakt de gemeente Almelo een specifiek ontwerp. Ontwerp</p>	Diverse CROW richtlijnen; in elk geval ASVV (CROW)
		Standaarddetails gemeente Almelo (Stadsbeheer)

	altijd ter goedkeuring van de gemeente Almelo.	
--	--	--

<b>Afsluitingen</b>	Referentie
<p>VV- AST1</p> <p><b>Algemeen</b></p> <p>Afsluitingen van paden en wegen kunnen om diverse redenen nodig zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Het ondersteunen van een bestaand verbod</li> <li>• Het permanent belemmeren van specifieke verkeersbewegingen</li> <li>• Het dynamisch (dus tijdelijk of niet voor alle categorieën verkeersdeelnemers)belemmeren van specifieke verkeersbewegingen</li> </ul> <p>Uit het doel van een afsluiting vloeit in de meeste gevallen het verkeerskundig ontwerp voort. In veel gevallen vormt de bereikbaarheid voor hulpdiensten en/of openbaar vervoer een belangrijke randvoorwaarde in het ontwerp.</p> <p>Voertuigdetectie, elektronische toegangsbewaking, sleutels en dergelijke worden gestandaardiseerd conform afspraken binnen de gemeente. (Waar mogelijk worden deze afgestemd met de andere wegbeheerders in Twente.)Hetzelfde geldt voor eventuele bewakings- dan wel handhavingssystemen die dienen ter ondersteuning van de afsluiting. Gezien het brede scala aan situaties, redenen en oplossingsmogelijkheden geldt voor al dit soort voorzieningen dat ze door de gemeente per situatie worden gespecificeerd.</p>	<p>Selectieve toegang en doseren (CROW 268)</p>
<p>VV- AST2</p> <p><b>Ondersteuning van een verbod</b></p> <p>De wijze waarop de afsluiting wordt vormgegeven hangt erg af van de functie die de afsluiting heeft en de mate van uitzonderingen die mogelijk moeten zijn.</p> <p>In hoofdlijnen zijn de volgende ontwerpelementen mogelijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Vaste paal, hek.</b> Voorbeeld van toepassing: in een fietspad.</li> <li>• <b>Uitneembare of verzinkbare paal, hek.</b> Voorbeeld van toepassing: in een fietspad, waarbij voor hulpdiensten en gladheidsbestrijding soms een doorgang moet kunnen worden gemaakt. Ook een fietspad dat soms als noodontsluiting voor een perceel of buurt moet kunnen worden gebruikt is de uitneembare of verzinkbare paal een goede</li> </ul>	<p>Bussluizen (CROW 80)</p>

	<p>oplossing. Een klappaal die op het wegdek blijft liggen mag niet worden toegepast, omdat deze een gevaar vormt voor (vooral) fietsers en voetgangers. De uitneembare of verzinkbare paal dient met een door de gemeente goedgekeurd sleutelsysteem ontgrendeld te kunnen worden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Bussluis.</b> Voorbeeld van toepassing: afsluiten van een doorsteek die alleen door openbaar vervoer en/of hulpdiensten gebruikt mag worden. Ook het afsluiten van een busbaan voor overig verkeer dan de genoemde categorieën kan met een bussluis worden ondersteund. De bussluis dient te kunnen worden bereden door (lage vloer) bussen, brandweerauto's (boven 3500 kg) en bepaalde categorieën ambulances (op basis van grotere bestelwagens).</li> </ul>	
VV-AST3	<p><b>Permanente belemmering van specifieke verkeersbewegingen</b></p> <p>In de meeste gevallen zijn dit dezelfde objecten als die worden gebruikt bij ondersteuning van een verbod (zie hierboven). Met name voor brom- en snorfietzers en fietsers worden sluisjes, (draai)hekjes e.d. gebruikt om de snelheid te remmen en misbruik in te dammen of onmogelijk te maken. Ontwerp van dit soort voorzieningen is altijd specifiek.</p>	
VV-AST4	<p><b>Dynamische belemmering van specifieke verkeersbewegingen</b></p> <p>Hieronder vallen bijvoorbeeld dynamische bussluizen, verdwijnpalen, slagbomen. Zij worden toegepast om een bepaalde verkeersstroom tegen te houden danwel juist door te laten.</p> <p>De hoofdeisen en werkwijze voor dit soort voorzieningen zijn dezelfde als de eisen die aan verkeersregelinstallaties worden gesteld. Bij de specificatie door de gemeente van de dynamische belemmeringen zal worden aangegeven wat de specifieke eisen zijn waaraan de voorzieningen moeten voldoen.</p>	<p>'Almelo-eisen VRI'</p> <p>Selectieve toegang en doseren (CROW 268)</p> <p>Handboek verkeerslichten regelingen (CROW 212)</p> <p>Richtlijn ontruimingstijden verkeersregelinstallaties (CROW 111)</p>
VV-AST5	Het gehele ontwerp behoeft finale goedkeuring van de gemeente Almelo.	

<b>Verkeersregelinstallaties (VRI's)</b>		Referentie
VV- VRI1	<p><b>Verkeersregeltechnisch ontwerp</b> Het verkeersregeltechnisch ontwerp wordt gemaakt door de gemeente Almelo</p> <p>Het verkeersregeltechnisch ontwerp wordt indien nodig getoetst met een Vissim-simulatie.</p> <p>Het verkeersregeltechnisch ontwerp bepaalt het kruispuntontwerp.</p>	<p>Handboek verkeerslichten regelingen (CROW 212)</p> <p>Richtlijn ontruimingstijden verkeersregelinstallaties (CROW 111)</p>
VV- VRI2	<p><b>Kruispuntontwerp</b> Het kruispuntontwerp volgt uit het verkeersregeltechnisch ontwerp.</p> <p>Een opstelpunt voor fietsers en voetgangers is minimaal 3,5 m lang (gezien in de rij-/looprichting), op een middengeleider is dit minimaal 2,5 m. Deze minimale maten kunnen worden verhoogd als dit vanwege de hoeveelheid/categorie fietsers en/of voetgangers door de gemeente Almelo nodig wordt geacht.</p> <p>Welke voorsorteervakken nodig zijn, hoeveel per rijrichting en hoe lang deze moeten zijn volgt uit het verkeersregeltechnisch ontwerp, waarbij uitgangspunt is dat een wachtrij voor een rijrichting de toegang tot een naastgelegen voorsorteervak slechts in maximaal 5% van de gevallen mag belemmeren.</p>	
VV- VRI3	<p><b>Regelautomaat</b> De regelautomaat en de verkeersregeling dienen gespecificeerd en geprogrammeerd te worden volgens de Almelo-eisen, aan te vullen met nadere eisen van het subteam verkeer en vervoer voor de specifieke situatie.</p> <p>De regelautomaat dient gekoppeld te worden met andere VRI's en met de verkeerscentrale van de gemeente (Vialis-Crossman). De regelautomaat is geschikt voor het verzenden van gestandaardiseerde verkeersdatafiles en het ontvangen van gestandaardiseerde seriële informatie.</p> <p>Waar nodig wordt voor koppelingen aanvullende apparatuur in de regelautomaat aangebracht.</p>	'Almelo-eisen VRI'



	<p>De regelautomaat en het programma worden in ieder geval voorzien van:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• KAR voor hulpdiensten en (waar van aanwezig of gepland) openbaar vervoer.</li> <li>• Prioriteits- en comfortvoorzieningen voor fietsers (radardetectie, wachttijd-indicatie, regensensor e.d.)</li> <li>• Prioriteits-en comfort voorzieningen voor voetgangers (wachttijd-indicatie, regensensor e.d.)</li> <li>• Voorzieningen voor mensen met functiebeperking (rateltickers).</li> </ul> <p>Indien een derde partij infrastructuur realiseert inclusief VRI, worden de regelautomaat en programmatuur als directielevering ingebracht. Kosten komen voor rekening van de realisator.</p>	
VV-VRI4	<p><b>Straatmeubilair</b></p> <p>Lantaarns/displays, masten en detectievoorzieningen worden gespecificeerd door de gemeente Almelo conform de 'Almelo-eisen'. In gevallen waar deze eisen geen uitsluitel geven wordt e.e.a. gespecificeerd conform hetgeen op vergelijkbare (recente) VRI-kruispunten in Almelo gebruikelijk is (type kruispunt, specificatie, fabrikant/leverancier e.d.). 'Vergelijkbaar' heeft betrekking op verkeersbelasting en kruispuntontwerp.</p>	'Almelo-eisen VRI'
VV-VRI5	<p><b>Installatiewerk</b></p> <p>Kabelspecificaties, detectieluspecificaties en kabeltracé's behoeven de goedkeuring van de gemeente Almelo, conform de 'Almelo-eisen'. In gevallen waar deze eisen geen uitsluitel geven wordt e.e.a. gespecificeerd conform hetgeen op vergelijkbare (recente) VRI-kruispunten in Almelo gebruikelijk is (type kruispunt, specificatie, fabrikant/leverancier e.d.). 'Vergelijkbaar' heeft betrekking op verkeersbelasting en kruispuntontwerp.</p> <p>Detectielussen worden waar mogelijk aangebracht in de tussenlaag.</p> <p>Koppelkabels worden in een aparte rangeerkast ondergebracht, welke in de directe nabijheid van de regelautomaat wordt geplaatst. De specificaties van de rangeerkast worden aangereikt door het subteam verkeer en vervoer.</p>	'Almelo-eisen VRI'

	<p>De installateur dient voldoende aantoonbare ervaring te hebben met het aanleggen van verkeersregelinstallaties en dient zich te conformeren aan de 'Almelo-eisen' ter zake. De installateur behoeft goedkeuring van de gemeente Almelo.</p> <p>De installateur draagt zorg voor de benodigde revisietekeningen en eventuele andere relevante revisiedocumentatie. De installateur draagt tevens zorg voor elektrotechnische goedkeuring van de installatie en alle bijbehorende/aangesloten componenten.</p>	
VV- VRI6	<p><b>Realisatie</b></p> <p>De verkeersregelinstallatie wordt aangelegd gelijktijdig met de civiel-technische werkzaamheden.</p> <p>Bij gescheiden uitvoering van bouw- en gebruikrijp maken wordt het realisatietijdstip van de installatie danwel onderdelen daarvan bepaald door de gemeente Almelo.</p> <p>Ondergrondse infrastructuur wordt zo mogelijk in de bouwrijpfase aangebracht. Eventueel worden in deze fase alleen mantelbuizen aangebracht. Dit wordt bepaald door de gemeente Almelo.</p> <p>De gemeente Almelo heeft het recht de realisatie in delen te splitsen al naar gelang de fasering van verkeersopenstelling van aantakke w ege n en fietspaden, danwel de groei van verkeersbelasting (ook fietsers en voetgangers) dit vereist.</p> <p>De detailplanning van realisatie behoeft goedkeuring van de gemeente Almelo.</p>	
VV- VRI7	<p>Het gehele ontwerp behoeft finale goedkeuring van de gemeente Almelo.</p>	

<b>Bewegwijzering</b>		Referentie
VV- BWW1	<p><b>Algemeen</b></p> <p>Autobewegwijzering en fietsbewegwijzering zijn aparte systemen.</p> <p>Voetgangersbewegwijzering wordt, waar zinvol, geïntegreerd in de fietsbewegwijzering. Dit ter besluitvorming door de gemeente Almelo.</p> <p>Tenzij in de 'Almelo-eisen' anders geformuleerd, voldoet bewegwijzering aan relevante CROW-richtlijnen.</p>	<p>'Almelo-eisen bewegwijzering'</p> <p>Bewegwijzering (CROW 222)</p> <p>Toeristische bewegwijzering (CROW 262)</p> <p>Reis- en route-informatie op en nabij vervoerknooppunten (CROW 197)</p> <p>Toegankelijkheid collectief personenvervoer - Reis- en route-informatie (CROW 219f)</p>
VV- BWW2	<p><b>Verwijzingsplan</b></p> <p>Het verwijzingsplan sluit aan bij hetgeen in de gemeente Almelo voor soortgelijke wegen gebruikelijk is.</p>	Recente aanleg en/of onderhoudsprojecten binnen de gemeente Almelo.
VV- BWW3	<p><b>Plaatsingsplan</b></p> <p>Het plaatsingsplan sluit aan bij hetgeen in de gemeente Almelo voor soortgelijke wegen gebruikelijk is.</p>	Recente aanleg en/of onderhoudsprojecten binnen de gemeente Almelo.
VV- BWW4	<p><b>Bordontwerp</b></p> <p>Het bordontwerp sluit aan bij hetgeen in de gemeente Almelo voor soortgelijke wegen gebruikelijk is.</p>	Recente aanleg en/of onderhoudsprojecten binnen de gemeente Almelo.
VV- BWW5	<p><b>Constructie</b></p> <p>De borden worden uitgevoerd in aluminium. Borden zijn modulair opgebouwd, zoals in de gemeente Almelo voor soortgelijke wegen gebruikelijk is. Dit i.v.m. vervanging bij wijziging of schade.</p> <p>Toepassing van inwendig verlichte bewegwijzering wordt zoveel mogelijk vermeden. Indien inwendig verlichte bewegwijzering wordt toegepast, worden daarvoor standaard LED-armaturen gebruikt zoals gebruikelijk in de gemeente Almelo.</p>	Recente aanleg en/of onderhoudsprojecten binnen de gemeente Almelo.

	<p>Draagconstructies zijn bij voorkeur van aluminium, indien nodig is uitvoering op stalen mast (eventueel gecombineerd met openbare verlichting) mogelijk.</p>	
<p>VV- BWW6</p>	<p><b>Stadsinformatiepunten</b>  Stadsinformatiepunten zijn locaties waar stads- en wijkkaarten, informatiezuilen e.d. staan die bedoeld zijn voor, danwel bruikbaar zijn voor het wegverkeer. Deze stadsinformatiepunten staan langs stroom- en gebiedsontsluitingswegen.</p> <p>Uitgangspunt voor de locatie van deze punten is dat het stoppen, 'parkeren' en wegrijden bij deze punten veilig kan geschieden. 'Parkeren' geschiedt in principe buiten de rijbaan. In sommige gevallen, met name binnen woonwijken, is 'parkeren' op de rijbaan mogelijk. Dit ter beoordeling aan de gemeente Almelo.</p> <p>Een stadsinformatiepunt moet tijdig opgemerkt kunnen worden en zich om deze reden niet te dicht na een kruispunt bevinden.</p> <p>Een stadsinformatiepunt bevindt zich niet in de binnenbocht van een weg, vanwege het uitzicht bij het wegrijden. Hiervan kan worden afgeweken indien de boogstraal ruim genoeg en het zich schuin naar achteren onbelemmerd is.</p> <p>Op een weg met meer dan één rijstrook per rijrichting moet een stadsinformatiepunt zich op voldoende afstand voor het eerstvolgende kruispunt bevinden, zodat bestuurders die daar willen afslaan voldoende gelegenheid hebben om een weefbeweging te maken.</p>	

<b>Fietsvoorzieningen</b>		Referentie																				
VV-FTS 1	<p><b>Algemeen</b></p> <p>Fietsvoorzieningen worden 'ruimhartig' ontworpen. Almelo geeft de fietser de ruimte en zoveel mogelijk voorrang.</p> <p>Fietspaden en fiets(suggestie)stroken worden uitgevoerd in rood asfalt. In bestaande situaties kan toepassing van zwart asfalt uit kostenoverwegingen worden geaccepteerd.</p> <p>De fietssnelweg voldoet aan de eisen die specifiek daarvoor zijn opgesteld. De fietssnelweg heeft voorrang boven autoverkeer op 50, 30, 15 km wegen.</p> <p>Breedte van dragers in het fietsnet (inclusief fietssnelwegen):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tweerichtingspad: 4,0 m</li> <li>• Eénrichtingspad 2,5 m</li> </ul> <p>Afhankelijk van de fietsverkeersintensiteiten en de specifieke rol van de betreffende drager in het netwerk zijn afwijkingen van plus of min 0,5 meter mogelijk.</p> <p>Breedte van overige fietspaden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tweerichtingspad 3,5 m</li> <li>• Eénrichtingspad 2,5 m</li> </ul> <p>Afhankelijk van de fietsverkeersintensiteiten en de specifieke rol van de betreffende drager in het netwerk zijn afwijkingen van plus of min 0,5 meter mogelijk.</p> <p>Fiets(suggestie)stroken worden toegepast op wegen met een snelheid van 50 km (binnen de bebouwde kom) en 60 km (buiten de bebouwde kom) met een duidelijke verkeersfunctie.</p> <p>Fiets(suggestie)stroken worden uitgevoerd in rood. Fietsstroken (verplicht; met fietssymbool) worden alleen toegepast in de aanloop naar een fietspad, om de fietser daarheen te geleiden.</p> <p>Breedte van fiets(suggestie)stroken volgt uit onderstaande tabel:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Breedte rijstrook (dus per richting)</th> <th>Breedte rode fietsstrook</th> <th>Breedte markering tussen auto en fietsstrook</th> <th>Breedte autostrook</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>3,5</td> <td>1,20</td> <td>0,10</td> <td>2,20</td> </tr> <tr> <td>4,0</td> <td>1,45</td> <td>0,10</td> <td>2,45</td> </tr> <tr> <td>4,5</td> <td>1,70</td> <td>0,10</td> <td>2,70</td> </tr> <tr> <td>5,0</td> <td>1,95</td> <td>0,10</td> <td>2,95</td> </tr> </tbody> </table>	Breedte rijstrook (dus per richting)	Breedte rode fietsstrook	Breedte markering tussen auto en fietsstrook	Breedte autostrook	3,5	1,20	0,10	2,20	4,0	1,45	0,10	2,45	4,5	1,70	0,10	2,70	5,0	1,95	0,10	2,95	<p>Fietsnota 1999</p> <p>Evaluatie fietsnota 2008 (Gem Almelo)</p> <p>Uitvoeringsprogramma fietsverkeer 2009-2018 (Gem Almelo)</p> <p>Eisen fietssnelweg (Regio Twente, met nadere invulling gemeente Almelo)</p> <p>Ontwerpwijzer fietsverkeer (CROW 230)</p>
Breedte rijstrook (dus per richting)	Breedte rode fietsstrook	Breedte markering tussen auto en fietsstrook	Breedte autostrook																			
3,5	1,20	0,10	2,20																			
4,0	1,45	0,10	2,45																			
4,5	1,70	0,10	2,70																			
5,0	1,95	0,10	2,95																			

	<p>Het rode asfalt ligt onder de markering en is dus steeds 0,10 m breder dan de aangegeven breedte van de fietsstrook.</p> <p>In nieuwe situaties worden <u>rijstroken</u> waarop fietssuggestiestroken worden aangebracht niet smaller gemaakt dan 4,0 m. In bestaande situaties worden fietssuggestiestroken niet aangebracht op <u>rijstroken</u> smaller dan 3,50 m (bij twee richtingen per <u>rijbaan</u>) en niet op <u>rijbanen</u> smaller dan 4,0 m (bij één richting per <u>rijbaan</u>).</p> <p>Onderzoek en ontwerp altijd ter goedkeuring van de gemeente Almelo.</p>	
<p>VV- FTS 2</p>	<p><b>Kruisingen met auto-infrastructuur</b></p> <p>Kruisingen van fietsroutes met wegen met een maximum snelheid van 70 km of meer worden ongelijkvloers aangelegd.</p> <p>Bestaande gelijkvloerse kruisingen van fietsroutes met wegen met een maximum snelheid van 70 km/h en wegen met een maximum snelheid van 50 km/h en een intensiteit van <math>\geq 10.000</math> mvt/etmaal zijn voorzien van:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Een breed middeneiland (<math>\geq 4,0</math> m lang, gezien in de rij-/looprichting)</li> <li>• Een middeneiland met chicane, waardoor de fietser niet zonder het te merken de tweede rijbaan oprijdt en automobilist en fietser elkaar goed kunnen zien (aankijken). Deze chicane is voorzien van hekwerken langs de autorijbaan om 'doorsteken' te voorkomen</li> <li>• Een verkeersregelinstallatie met aparte afwikkeling van het fietsverkeer.</li> </ul> <p>Bij kruisingen zonder verkeersregelinstallatie steken fietsers maximaal één rijstrook per rijrichting per keer over. Daardoor worden zgn. afdekkingsongevallen voorkomen. Enige uitzondering zijn rijbanen waar de tweede rijstrook een busstrook is.</p> <p>Gelijkvloerse kruisingen van fietsroutes met wegen met een maximum snelheid van 50 km/h en een intensiteit van zijn voorzien van:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fietsvoorrangsplateau (fietser in de voorrang)</li> <li>• Een breed middeneiland (fietser uit de voorrang)</li> <li>• Een middeneiland met chicane (zie hierboven)</li> </ul> <p>Het fietsvoorrangsplateau wordt toegepast waar een drager een wijkweg kruist.</p> <p>Gelijkvloerse kruisingen van fietsroutes met wegen met een maximum snelheid van 30 km/h worden gelijkwaardig uitgevoerd, tenzij de</p>	

	<p>fietsroute tot het stadsnet behoort. Dan wordt een fietsvoorrangsplateau toegepast.</p> <p>Bij uitritconstructies wordt het fietspad langs de 50/70 km weg meegenomen in het verhoogde deel, in rood uitgevoerd ter verhoging van de attentie en voorzien van blokmarkering om te benadrukken dat de voorrang ook voor de fietsers geldt. Haaietanden worden niet gebruikt.</p>	
<p>VV- FTS 3</p>	<p><b>Fietsparkeren</b></p> <p>Bij voorzieningen worden ruim voldoende fietsparkeerplaatsen gerealiseerd. Er wordt rekening gehouden met substantiële uitbreiding van het aantal fietsparkeerplaatsen (vraagvolgend).</p> <p>Voorkomen moet worden dat voet- en fietspaden, speelplekken en open ruimten worden gevuld met gestalde fietsen.</p> <p>Fietsparkeerplaatsen zijn ruim ontworpen (steekmaat <math>\geq 37,5</math> cm) en bieden voor elke fiets mogelijkheden om de fiets vast te leggen met ketting of beugel. Fietsparkeersystemen voldoen minimaal aan het fietsparkeer-kenmerk.</p> <p>Onderzoek en ontwerp altijd ter goedkeuring van de gemeente Almelo.</p>	<p>Leidraad fietsparkeren (CROW 158)</p>

<b>Voetgangersvoorzieningen</b>	Referentie
<p>VV- VTG1</p> <p><b>Algemeen</b></p> <p>Het voetpad is het enige gedeelte van de straat waar de voetganger zich veilig kan voelen. Het voetpad moet dan ook het domein van de voetganger blijven. Daarbij is essentieel zich te realiseren dat onder de categorie 'voetganger' ook wordt verstaan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• (Spelende) kinderen</li> <li>• Mensen die een kinderwagen e.d. voortbewegen</li> <li>• Mensen met een functiebeperking die gebruik maken van loophulpmiddelen, rolstoelen e.d.</li> </ul> <p>Genoemde categorieën hebben meer 'ruimte' nodig dan het beeld van de lopende mens oproept. Hiermee moet rekening gehouden worden in het verkeerskundig ontwerp.</p> <p>Voorzieningen voor voetgangers worden 'ruimhartig' ontworpen. Almelo geeft de voetgangers de ruimte en zoveel mogelijk voorrang.</p> <p>Breedte van voetpaden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Minimaal 2,0 m</li> <li>• Kortsluitingen zonder echte 'verkeersfunctie' 1,5 m</li> </ul> <p>Indien de ruimte smaller is dan 1,5 m dan is er geen sprake van een voetpad met 'verkeersfunctie', maar van een beloopbaar pad.</p> <p>Een voetpad wordt verhoogd aangebracht ten opzichte van een naastliggende rijbaan voor auto's en naastliggend fietspad. Het minimale hoogteverschil bedraagt 0,1 m.</p> <p>Parkeren op voetpaden wordt niet toegestaan, tenzij in die uitzonderlijke gevallen dat de parkeernood erg hoog is en er voldoende ruimte over blijft voor de voetganger (<math>\geq 1,5</math> m).</p> <p>Onderzoek en ontwerp altijd ter goedkeuring van de gemeente Almelo.</p>	<p>ASVV (CROW)</p>
<p>VV- VTG2</p> <p><b>Oversteekvoorzieningen</b></p> <p>Voetgangers moeten veilig en gemakkelijk kunnen oversteken. Bij wegen met een maximum snelheid van 50 km/h of meer worden op regelmatige afstanden en bij bijzondere locaties (bijvoorbeeld scholen, sportaccommodaties) oversteekvoorzieningen aangebracht. Conform duurzaam veilig worden geen specifieke oversteekvoorzieningen aangebracht in wegen met</p>	<p>Criteria voor voetgangers-oversteekplaatsen 2001 (Gem Almelo)</p>



een maximum snelheid van  $\leq 30$  km/h.

Voetgangers steken maximaal één rijstrook per rijrichting per keer over. Daardoor worden zgn. afdekkingsongevallen voorkomen. Enige uitzondering zijn rijbanen waar de tweede rijstrook een busstrook is.

Oversteekvoorzieningen kunnen bestaan uit:

- Een middeneiland zonder verdere voorzieningen. Het middeneiland is  $\geq 2,0$  m lang (gezien in de rij-/looprichting). In uitzonderingsgevallen, als er echt geen ruimte te maken is, kan dit worden teruggebracht tot minimaal 1,5 m. Om verwarring te voorkomen worden geen kanalisatiestrepen toegepast.
- Een zebrapad, gecombineerd met middeneiland ( $\geq 2,0$  m lang (gezien in de rij-/looprichting)). Het middeneiland dient om de opvallendheid van de zebra-oversteek te bevorderen en de snelheid van het autoverkeer te remmen. Tevens zorgt het middeneiland ervoor dat de voetganger slechts één rijrichting per keer hoeft over te steken. Het zebrapad wordt toegepast waar veel voetgangers oversteken en in de buurt van bijzondere locaties zoals scholen, ouderenhuisvesting e.d.). Het zebrapad wordt voorzien van voldoende markering, bebording en extra openbare verlichting (t.o.v. het gewone verlichtingsniveau in de betreffende straat). Indien een middeneiland van voldoende breedte niet gemaakt kan worden, dan wordt een plateau aangebracht i.v.m. opvallendheid en rijsnelheid.

Bij voetgangersoversteken worden standaard voorzieningen aangebracht ten behoeve van mensen met een functiebeperking. Dit betreft voorzieningen zoals:

- Gidslijnen
- Klanktegels
- Opritjes

Onderzoek en ontwerp altijd ter goedkeuring van de gemeente Almelo.

<b>Collectief en openbaar vervoer</b>		Referentie
VV- COV1	<p><b>Routes</b></p> <p>De Regio Twente als vervoerautoriteit verantwoordelijk voor de aanwijzing van de routes van het openbaar vervoer in de gemeente Almelo. De gemeente Almelo geeft in dat kader aan welke routes door openbaar vervoer gebruikt kunnen worden en voorziet in de benodigde infrastructurale voorzieningen.</p> <p>Routes voor openbaar vervoer liggen op 50, 70 en 80 km wegen.</p> <p>Routes voor openbaar vervoer zijn voorrangsroutes. Bij verkeersregelininstallaties heeft openbaar vervoer prioriteit.</p> <p>In routes voor openbaar vervoer komen geen verticale snelheidsremmers voor, vanwege het extra oponthoud en vanwege discomfort voor de reiziger en de chauffeur. In incidentele gevallen zijn hierop uitzonderingen mogelijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fietsvoorrangsplateaus in 'draggers'</li> <li>• Als er dringende noodzaak is vanuit verkeersveiligheid en hiervoor geen andere voorziening mogelijk is om voldoende effect te bereiken</li> </ul> <p>In routes voor openbaar vervoer komen bij voorkeur geen rotondes voor, vanwege het extra oponthoud en vanwege discomfort voor de reiziger en de chauffeur.</p> <p>Onderzoek en ontwerp altijd ter goedkeuring van de gemeente Almelo.</p>	
VV- COV2	<p><b>Haltes</b></p> <p>Haltes voor openbaar vervoer worden ruimhartig ontworpen, zowel voor het voertuig als voor de (wachtende) reiziger.</p> <p>Haltes voor openbaar vervoer worden ontworpen conform de standaarddetails van de gemeente Almelo (afdeling Stadsbeheer). Voor ontwerpelementen waarvoor Almelo standaarddetails niet beschikbaar zijn, wordt teruggevallen op relevante CROW richtlijnen, danwel maakt de gemeente Almelo een specifiek ontwerp. Ontwerp altijd ter goedkeuring van de gemeente Almelo.</p> <p>Haltes waar passagiers regelmatig plegen in te stappen worden minimaal voorzien van een abri type Tubant met klok, bankje, infopaneel en prullenbak. Naar behoefte (aantal instappers)</p>	<p>Standaarddetails (gemeente Almelo, Stadsbeheer)</p> <p>Handboek halteplaatsen (CROW 233)</p> <p>Reis- en route-informatie op en nabij vervoerknooppunten (CROW 197)</p> <p>Toegankelijkheid collectief personenvervoer - Reis- en route-informatie (CROW 219f)</p>

<p>worden meerdere bankjes (buiten deabri) en prullenbakken aangebracht (tegen de achterzijde van het halteperron).</p> <p>Andere obstakels (zoals lichtmasten, verkeers- en bewegwijzeringsborden e.d.) worden zoveel mogelijk niet op halteperrons geplaatst.</p> <p>Indien achter het halteperron een parallelweg fietspad, groenstrook of sloot of iets dergelijks verloopt wordt het halteperron daarvan gescheiden door een hekwerk (ontwerp Tubant).</p> <p>Onderzoek en ontwerp altijd ter goedkeuring van de gemeente Almelo.</p>	
--	--

<b>Parkeren</b>		Referentie
VV- PKR1	<p><b>Parkeernormen</b></p> <p>Parkeernormen worden toegepast conform het vigerende gemeentelijk beleid (zie referentie).</p> <p>Garages bij woningen worden niet meegeteld als parkeerplaatsen. In de praktijk worden de meeste garages gebruikt als fietsenschuur, hobby- of werkruimte e.d.</p> <p>Parkeerplekken op eigen oprit, onder 'carport' e.d. worden alleen meegeteld als de ruimte daarvoor minimaal 6,0*3,0 m is. In de praktijk worden 'eigen' plekken niet gebruikt als de ruimte krappert is waardoor een (schuur)deur niet meer open kan als de auto er staat of men niet met de fiets, boodschappen e.d. langs de auto kan lopen.</p> <p>Meer dan één parkeerplaats per woning wordt alleen meegeteld voor de parkeernorm indien elke parkeerplaats vrij te bereiken is vanaf de openbare weg (dus niet 'achter' een andere auto).</p> <p>Parkeren in de (voor)tuin wordt in principe niet toegestaan en dus ook niet meegeteld.</p>	<p>Nota Parkeernormen Nieuwbouw 2004 (Gemeente Almelo)</p> <p>ASVV (CROW)</p>
VV- PKR2	<p><b>Situering van parkeervoorzieningen</b></p> <p>Bij toepassing van de parkeernormen wordt het 'bewonersparkeren' zoveel mogelijk op eigen terrein gesitueerd en het 'bezoekersparkeren' zoveel mogelijk in de openbaarheid.</p> <p>Bij het situeren van parkeervoorzieningen wordt zoveel mogelijk spreiding over de</p>	

	<p>bouwblokken en buurten toegepast, zodat loopafstanden zo klein mogelijk zijn. Dit omdat in de praktijk blijkt dat men zo dicht mogelijk bij de voordeur wil parkeren en bij afwezigheid van parkeerplaatsen op het trottoir, in groenstroken e.d. gaat staan. Hierdoor ontstaan gevaarlijke situaties, worden voetgangers en fietsers gehinderd en ontstaat een rommelig beeld.</p> <p>Concentratie van parkeervoorzieningen is wel mogelijk als het stedenbouwkundig concept van een bouwblok voorziet in een autovrije zone, waardoor de voordeur praktisch niet per auto bereikt kan worden en de geclusterde parkeervoorzieningen logisch zijn gelegen tussen toegangsroute en voordeur.</p> <p>Geclusterde parkeerplaatsen en parkeerterreinen worden aantrekkelijk ingericht. Zij moeten een aangenaam verblijfsklimaat bieden als er auto's staan, maar ook als er geen auto's staan.</p> <p>Parkeerterreinen zijn voorzien van goede en veilige looproutes naar de (voor)deuren van woningen en voorzieningen. Voorkomen moet worden dat de voetganger over de rijwegen moet lopen of zich tussen de geparkeerde auto's door moet wringen.</p> <p>Bij scholen, kinderopvangvoorzieningen en vergelijkbare voorzieningen zijn parkeervoorzieningen voor langparkeren (personeel), kortparkeren (halen/brengen) en zoen&amp;zoef goed gesitueerd ten opzichte van de (voor)deur. Langparkeren ligt het verst weg, zoen&amp;zoef het dichtst bij de voordeur.</p> <p>Onderzoek en ontwerp altijd ter goedkeuring van de gemeente Almelo.</p>	
VV- PKR3	<p><b>Maaiveld parkeervoorzieningen</b></p> <p>Voor maaiveld parkeervoorzieningen wordt onderscheid gemaakt tussen openbare en niet-openbare voorzieningen. De maatvoering van openbare voorzieningen is ruimhartig en houdt rekening met de categorie automobilisten die moeite hebben met parkeren.</p> <p>Openbaar haaks parkeren wordt uitsluitend toegepast in straten met een maximum snelheid <math>\leq</math> 30 km/h. De benodigde minimale ruimte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Parkeervak: minimaal 5,0*2,5 m</li> <li>• Rijweg minimaal 6,0 m breed.</li> <li>• Haakse parkeervakken die direct aansluiten op een openbare weg liggen minimaal 3,0 meter achter de kant van de rijbaan (uitzichtruimte). Het trottoir loopt (bij voorkeur) tussen rijbaan en de (verhoogde) parkeervakken en vormt</li> </ul>	<p>Standaarddetails (gemeente Almelo, Stadsbeheer)</p> <p>ASVV (CROW)</p> <p>Checklist keurmerk straatparkeren (CROW 234)</p> <p>Parkeerkencijfers (CROW 182)</p>

	<p>daarmee onderdeel van de uitzichtruimte.</p> <p>Ruimte voor openbaar langs parkeren:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Parkeervak minimaal 6,5*2,0 m</li> <li>• Rijweg minimaal 4,0 m breed.</li> <li>• Langs parkeervakken worden op straatniveau gerealiseerd en niet op het trottoir (zie VV-VTG1).</li> </ul> <p>Bij niet-openbare parkeervoorzieningen mogen de aangegeven maten maximaal 10 % krapper zijn.</p> <p>Onderzoek en ontwerp altijd ter goedkeuring van de gemeente Almelo.</p>	
<p>VV- PKR4</p>	<p><b>Gebouwde parkeervoorzieningen</b></p> <p>Voor gebouwde parkeervoorzieningen wordt ook onderscheid gemaakt tussen openbare en niet-openbare voorzieningen. De maatvoering van openbare voorzieningen is ruimhartig en houdt rekening met de categorie automobilisten die niet graag een parkeergarage gebruiken.</p> <p>Openbaar haaksparkeren: parkeervak minimaal 5,0*2,5 m rijweg minimaal 6,0 m breed. Openbaar langsparkeren: parkeervak minimaal 6,5*2,0 m rijweg minimaal 4,0 m breed.</p> <p>In niet openbare gebouwde parkeervoorzieningen mogen de aangegeven maten maximaal 10 % krapper zijn.</p> <p>Onderzoek en ontwerp altijd ter goedkeuring van de gemeente Almelo.</p>	<p>Gebouwde parkeervoorzieningen - Ontwerpwijzer (CROW 99)</p>

<b>Tijdelijke verkeersvoorzieningen en verkeersmaatregelen</b>		Referentie
VV- TVV1	<p><b>Algemeen</b></p> <p>Tijdens de aanleg en bouw van een wijk of een bouwwerk ontstaan veel tijdelijke situaties, die gevaarlijk en hinderlijk kunnen zijn voor het verkeer.</p> <p>Een verkeersveilige en bereikbare stad vraagt ook in tijdelijke situaties om hoogwaardige oplossingen. Daarom is uitgangspunt voor tijdelijke situaties dat waar mogelijk voldaan wordt aan de eisen die voor de definitieve situatie gelden. Indien dat niet mogelijk is, dan dient een onderbouwd plan te worden overlegd waaruit blijkt hoe de tijdelijke situatie wordt opgelost en wat de gevolgen daarvan zijn. Tevens wordt aangegeven waarom van de eisen wordt afgeweken.</p>	
VV- TVV2	<p><b>Specifiek</b></p> <p>Afzettingen en omleidingen voldoen aan de CROW richtlijnen.</p> <p>Tijdelijke verkeersregelinstallaties voldoen aan de CROW richtlijnen. Bij toepassing daarvan wordt gezorgd voor detectie (ook fietsers en voetgangers indien de weg voor hun is open gesteld). Bij kortdurende noodzaak om het verkeer te regelen heeft de inzet van verkeersregelaars de voorkeur.</p> <p>Verkeer, ook fietsers en voetgangers kan in principe altijd gebruik blijven maken van het betreffende wegvak. Indien nodig worden daarvoor speciale maatregelen getroffen. Vooral voetgangers en in mindere mate fietsers zijn gevoelig voor omwegen en voor hen wordt zoveel als technisch mogelijk is de doorgang vrij gehouden.</p> <p>Tijdelijke wijzigingen in de gebruiksmogelijkheden van wegen, paden en parkeerplaatsen worden tijdig aangekondigd, zowel langs de weg als in de gemeenteadvertentie en op de gemeentelijke website.</p>	<p>Werk in Uitvoering (CROW 96a/, uitgaven 970, 972, 973, 974, 975)</p> <p>Bewegwijzering (CROW 222)</p> <p>Handboek verkeerslichten regelingen (CROW 212)</p> <p>Richtlijn ontruimingstijden verkeersregelinstallaties (CROW 111)</p>

<b>Verkeersmaatregelen, borden en markering</b>		Referentie
VV- VBM1	<p><b>Algemeen</b></p> <p>De gemeente Almelo is terughoudend met het nemen van verkeersbesluiten, plaatsing van borden en aanbrengen van markering.</p> <p>Uitgangspunt zijn de juridische vereisten die voortvloeien uit de Wegenverkeerswetgeving en jurisprudentie. Aansprakelijkheid van de wegbeheerder speelt daarin nadrukkelijk een rol.</p>	
VV- VBM2	<p><b>Verkeersmaatregelen</b></p> <p>Verkeersbesluiten zijn nodig conform het in het BABW gestelde. Inwoners en belanghebbenden dienen voldoende te worden geïnformeerd. In de periode van de zomerschoolvakantie vinden in principe geen ter inzage leggingen of informatieronden (-bijeenkomsten) plaats, tenzij een groot en dringend belang dat nodig maakt. IN dat geval wordt ervoor gezorgd dat er in elk geval ook voor vakantiegangers ruim de tijd is om van de informatie kennis te nemen en te reageren binnen de wettelijke termijnen.</p>	BABW
VV- VBM3	<p><b>Borden</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>D02ro_BB22</u> (dwangpijl rechts met gele zuil, voormalig BM18) - wordt op de eerste geleiderkop na een aansluiting van een openbare weg geplaatst en daar waar de geleider onvoldoende opvalt dan wel de wegsituatie tot verwarring aanleiding kan geven over de vraag aan welke zijde een geleider moet worden gepasseerd.</li> <li>• <u>D03ro_BB22</u> (dwangpijl links en rechts met gele zuil) - wordt niet toegepast bij vrije rechtsaffers, wel indien een middengeleider twee rijbanen scheidt die in dezelfde richting door dezelfde categorieën</li> <li>• <u>G05</u> (erf) en <u>A01-30zb</u> (zone 30 km) - worden ruggelings tegen elkaar geplaatst. Voor verkeer dat het erf inrijdt aan de rechterzijde van de weg, bij <math>\geq 5</math> m wegbreedte aan weerszijden van de weg.</li> <li>• <u>G06</u> (erf) en <u>A02-30ze</u> (einde zone 30 km) - worden alleen geplaatst als het erf of de 30 km zone direct aansluit op een 50 km weg.</li> <li>• <u>J-borden</u> - hebben in de regel weinig effect en worden terughoudend toegepast. Alleen indien zich een situatie kan voordoen waar bestuurders niet op rekenen wordt een J-bord geplaatst.</li> </ul>	

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>J29</u> (tegenliggers) - alleen op hoofdwegen, aan het einde van het middeneiland, ruggelings tegen D2. Niet in de rechter zijberm</li> <li>• <u>J32</u> (nadering verkeerslichten) - alleen waar de verkeersregelinstallatie niet tijdig opgemerkt kan worden vanwege bijvoorbeeld een boog (horizontaal of verticaal). In de regel wordt op de invalswegen bij nadering van de eerste VRI een voorwaarschuwingsein geplaatst (combinatie van geel knipperlicht en bord J32)</li> <li>• <u>L04</u> (voorsorteervakken) - niet toepassen, tenzij de vakindeling 'onlogisch' is. Als er bewegwijzering aanwezig is wordt de vakindeling bij voorkeur daarin verwerkt, zodat L04 niet nodig is.</li> <li>• <u>L05</u>(einde rijstrook) - alleen op hoofdwegen, ongeveer 50 m voor het einde van de rijstrook (begin verdrijvingsvlak), alleen in middenberm.</li> </ul>	
VV-VBM4	<p><b>Markering</b></p> <p>De gemeente Almelo conformeert zich aan de Essentiële Herkenbaarheids Elementen voor wegen binnen en buiten de bebouwde kom.</p>	Diverse CROW-richtlijnen