

# MODULE 4

## VERKEERSBESLUITEN EN VERGUNNINGEN

Mede mogelijk gemaakt door de Vervoerregio Amsterdam met budget van krachtenbundeling Smart mobility.



*Deze PDF bevat de printscreen van de interactieve E-learning die online staat bij CROW. Een gratis licentie voor de interactieve e-learning kan worden aangevraagd via <https://crow-smartmobility.nl/e-learning-data-en-mobiliteitsbeleid/>.*

## **Colofon**

Deze e-learningmodule, *Cluster verkeersbesluiten en vergunningen*, is onderdeel van de e-learning digitalisering mobiliteitsdata.

De totale e-learning bestaat uit de volgende modules:

- Module 1: Digitalisering mobiliteitsdata, een introductie
- Module 2: Geplande afwijkingen: werkzaamheden en evenementen
- Module 3: Beheer van objecten: parkeren VRI's en bruggen
- Module 4: Verkeersbesluiten en vergunningen
- Module 5: Pro- en reactief verkeersmanagement
- Module 6: Fiets
- Module 7: Organiseren en borgen van de datalevering

De totale e-learning is ontwikkeld in het kader van de Human Capital Agenda Smart Mobility in opdracht van de Provincie Overijssel en de Vervoerregio Amsterdam en de partners van het MRA-netwerk Digitalisering en Innovatie in Mobiliteit (DIM), door DTV Academy en het kernteam.

*Versie 2.0 – Publicatiedatum: mei 2026*

Auteurs: Erik Wegh (Ewegh | Verkeer Mobiliteit en Organisatie), Alex Smienk (Provincie Overijssel), Eric van Dijk (Provincie Utrecht), Chris Bak (Provincie Limburg), Marco van de Burgsteden (CROW), Natalie Veenkamp (DTV Academy) en Kim Heerkens (DTV Academy), met medewerking van NDW. Voor het redigeren van de inhoud is gebruik gemaakt van AI-tools (Claude 4.7).

© 2026 [Vervoerregio Amsterdam, namens de gezamenlijke landsdelen]. Alle rechten voorbehouden.

## INHOUDSOPGAVE

INTRODUCTIE.....	5
DEEL 1 — MAXIMUMSNELHEDEN .....	12
WAT MOET IK DOEN? .....	14
HOE MOET IK DAT DOEN? .....	15
INVENTARISATIE EIGEN ORGANISATIE.....	15
OPDRACHT 1.....	15
REFLECTIEVRAAG.....	16
DEEL 2 — DATA TEN BEHOEVE VAN LOGISTIEK .....	17
INLEIDING DEEL 2 .....	17
WELKE DATA?.....	18
WAT GAAT ER MIS BIJ ONJUISTE DATA? .....	19
WAT MOET IK DOEN? .....	19
HOE MOET IK DAT DOEN? .....	20
INVENTARISATIE EIGEN ORGANISATIE.....	20
OPDRACHT 2.....	21
REFLECTIEVRAAG.....	21
DEEL 3 — SCHOOLZONES .....	22
INLEIDING DEEL 3 .....	22
WAT IS EEN SCHOOLZONE? .....	23
WELKE DATA EN WIE DOET WAT? .....	23
WAT MOET IK DOEN? .....	24
INVENTARISATIE EIGEN ORGANISATIE.....	26
OPDRACHT 3.....	26
REFLECTIEVRAAG.....	27
DEEL 4 — VERKEERSBORDEN .....	28
OPDRACHT 4.....	32
REFLECTIEVRAAG.....	33
KENNISCHECK (KOPPELOPDRACHT) .....	34
GOED BEZIG! .....	35

AFRONDING & CONCLUSIE.....	35
WAT BETEKENT DIT VOOR JOUW WERK?.....	37
EINDOPDRACHT (PRAKTIJKCHECK).....	37
MEER WETEN?.....	38
VOLGENDE MODULE .....	38

## INTRODUCTIE

### Verkeersbesluiten en vergunningen

In deze module leer je waarom het belangrijk is om data uit verkeersbesluiten en vergunningen digitaal vast te leggen, actueel te houden en te delen, welke data het betreft, hoe je het moet doen — en wat dat oplevert voor jou, je organisatie, je ketenpartners én de reiziger.



*Bron: Otto van Boggelen/CROW*

### WAAROM DEZE MODULE?

WAT LEVERT HET OP ALS JE DATA UIT VERKEERSBESLUITEN GOED DIGITAAL DEELT?

Verkeersbesluiten en vergunningen zijn bestaande werkprocessen binnen iedere wegbeheerdersorganisatie. Er worden dagelijks verkeersborden geplaatst, snelheden aangepast, logistieke beperkingen ingesteld en schoolzones ingericht. Naast de traditionele bebording en markering langs de weg biedt de digitalisering veel mogelijkheden om gebruikers effectiever en efficiënter te informeren.

### **Voor jezelf en je eigen organisatie:**

- beter inzicht in het eigen bordenbestand, snelheidsregime en beperkingen;
- minder klachten over verouderde of onjuiste informatie in navigatiesystemen;
- onderbouwing voor beleidskeuzes (30 km/h-zones, milieuzones, schoolzones);
- efficiëntere handhaving en minder schade aan infrastructuur.

### **Voor je ketenpartners:**

- betrouwbare brondata voor serviceproviders, navigatiebedrijven en autofabrikanten;
- bruikbare informatie voor de logistieke sector over beperkingen en routes;
- input voor hulpdiensten en wegininspecteurs.

### **Voor de reiziger en de logistieke sector:**

- correcte snelheidsinformatie in het voertuig (ISA, navigatie);
- betrouwbare route-adviezen voor vrachtwagens en bijzonder transport;
- waarschuwingen bij schoolzones via apps en navigatiesystemen;
- minder zoekverkeer, minder schade, betere verkeersveiligheid.

## **LEERDOELEN**

### **WAT LEER JE IN DEZE MODULE?**

Na afloop van deze module:

- weet je **waarom** je als wegbeheerder-organisatie wilt werken met digitale data bij verkeersbesluiten en vergunningen;
- begrijp je **wat het oplevert** voor jezelf, je werk, je organisatie, ketenpartners en de gebruiker;
- weet je **welke data** per onderwerp relevant zijn: maximumsnelheden, logistieke beperkingen, schoolzones en verkeersborden;
- weet je **waar** deze data zich in de organisatie bevinden en welke werkprocessen daaraan ten grondslag liggen;
- weet je **wat je moet doen** om deze data digitaal ontsloten te krijgen;

- weet je **hoe je dat moet doen**, inclusief de juiste landelijke instrumenten;
- ken je de **tools en middelen** die je hierbij ondersteunen: George (NWB+), de Bereikbaarheidskaart, de DataDoctor en de Verkeersbesluiten-applicatie (KOOP).



Bron: Otto van Boggelen/CROW

## KERNBEGRIIP

WAT BEDOELEN WE MET "VERKEERSBESLUITEN EN VERGUNNINGEN"?

In deze module gaat het om vier datagebieden die voortvloeien uit de werkprocessen besluitvorming en vergunningverlening:

- **Maximumsnelheden** — de digitale registratie van de geldende maximumsnelheid per wegvak, zodat navigatiesystemen en ISA-systemen de juiste snelheid tonen;
- **Data ten behoeve van logistiek** — gewichts-, hoogte-, breedte- en lengtebeperkingen, milieuzones, venstertijden, parkeerverboden voor vracht, laad-/losplekken en routes gevaarlijke stoffen;
- **Schoolzones** — de digitale registratie van schoolzones bij basisscholen, zodat serviceproviders weggebruikers kunnen waarschuwen;
- **Verkeersborden** — de digitale registratie van alle RVV-verkeersborden, zodat de informatie op straat ook digitaal beschikbaar is.

Deze vier gebieden hebben gemeen dat de wegbeheerder de **bronhouder** is, dat de data grotendeels via **George (NWB+)** worden beheerd, en dat de informatie uiteindelijk via NDW als open data beschikbaar komt.



*Bron: DTV*

## **SCHERM 5 — HET WETTELIJK KADER**

### **VERKEERSBESLUITEN EN DE WET**

Het plaatsen of verwijderen van verkeersborden die een gebod of verbod inhouden, vereist een **verkeersbesluit** op grond van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (**BABW**, artikel 12). Overheden zijn wettelijk verplicht deze verkeersbesluiten digitaal te publiceren.

De bekendmaking van verkeersbesluiten geschiedt via de **Bekendmakingswet** (BABW artikel 26). In de praktijk betekent dit publicatie in de Staatscourant via de **Verkeersbesluiten-applicatie van KOOP** (Kennis- en Exploitatiecentrum voor Officiële Overheidspublicaties). Sinds 1 juli 2021 is de **Wet elektronische publicaties (Wep)** in werking, waardoor de rubriek is gewijzigd naar "verkeersbesluit of -mededeling".

Voor **tijdelijke** verkeerstekens (bij wegwerkzaamheden, opdooi, noodsituaties) is géén verkeersbesluit nodig, tenzij de omstandigheden langer duren dan vier maanden of zich regelmatig voordoen (BABW artikel 34–37). Dit sluit aan bij de werkwijze voor geplande afwijkingen in Module 2: daar geldt dat een tijdelijke verkeersmaatregel van langere duur via Melvin wordt aangemeld.

Zie: [zoek.officielebekendmakingen.nl](https://zoek.officielebekendmakingen.nl) en [wetten.overheid.nl/BWBR0004826](https://wetten.overheid.nl/BWBR0004826).

## DE ROL VAN DE WEGBEHEERDER

### DE WEGBEHEERDER IS BRONHOUDER

Net als bij de geplande afwijkingen (Module 2), het beheer van objecten (Module 3) en het verkeersmanagement (Module 5) is de wegbeheerder ook hier de **bronhouder** in de keten. Dat betekent:

- jouw organisatie neemt verkeersbesluiten en is verantwoordelijk voor de uitvoering daarvan (bebording, markering);
- jouw organisatie is verantwoordelijk voor de **digitale registratie** van die maatregelen — niet alleen via de Staatscourant, maar ook via George (NWB+);
- jouw organisatie heeft de **publieke verantwoordelijkheid** om deze data als open data beschikbaar te stellen via NDW/NTM;
- andere partijen (navigatiebedrijven, autofabrikanten, logistieke sector) bouwen verder op wat jij vastlegt en deelt.

Als de brondata niet klopt, krijgt de weggebruiker verkeerde informatie in het voertuig. Dat kan leiden tot onveilige situaties, schade aan infrastructuur of onnodige overlast.



Bron: Otto van Boggelen/CROW

## PRAKTIJKTOOLS

WELKE LANDELIJKE STRUCTUREN ONDERSTEUNEN JE HIERBIJ?

Data-item	Landelijke tool / route
Maximumsnelheden	George (NWB+) — onderdeel Wegkenmerken
Logistieke beperkingen	George (NWB+) — onderdeel Wegkenmerken + Bereikbaarheidskaart
Schoolzones	George (NWB+) — onderdeel Wegkenmerken (kaartlaag Schoolzones)
Verkeersborden	George (NWB+) — onderdeel Verkeersborden
Verkeersbesluiten (publicatie)	Verkeersbesluiten-applicatie KOOP → Staatscourant

**George (NWB+)** is de centrale tool voor alle vier data-items in deze module. George maakt onderdeel uit van het Nationaal Wegen Bestand en wordt beheerd door NDW. Alle data komt uiteindelijk samen in het **Register Mobiliteitsdata** van het **Nationaal toegangspunt mobiliteitsdata (NTM)**.

Zie: [wegkenmerken.ndw.nu](http://wegkenmerken.ndw.nu) en [www.toegangspuntmobiliteit.nl](http://www.toegangspuntmobiliteit.nl).

## **OPBOUW VAN DEZE MODULE**

In deze module behandelen we achtereenvolgens:

**DEEL 1 — Maximumsnelheden**

**DEEL 2 — Data ten behoeve van logistiek**

**DEEL 3 — Schoolzones**

**DEEL 4 — Verkeersborden**

Per deel volgen we steeds dezelfde lijn: *wat levert het op?* → *welke data?* → *wat moet ik doen?* → *hoe moet ik dat doen?* → *inventarisatie* → *opdracht*.

## DEEL 1 — MAXIMUMSNELHEDEN

### INLEIDING DEEL 1

#### WAT LEVERT HET OP BIJ MAXIMUMSNELHEDEN?

We zien ze overal: verkeersborden met de maximumsnelheid. Maar komen de snelheden op de fysieke borden ook overeen met wat digitaal geregistreerd staat — in navigatiesystemen, in verkeersmodellen, in ISA-systemen?

Door maximumsnelheden digitaal op orde te brengen en te houden:

- krijgt de weggebruiker **in-car** de juiste snelheidsinformatie;
- werkt **ISA** (intelligente snelheidsaanpassing) correct — dit is wettelijk verplicht in alle nieuwe auto's vanaf 7 juli 2024;
- worden **verkeersmodellen en geluidsberekeningen** accurater;
- worden **verkeersveiligheidsanalyses** betrouwbaarder (vergelijking maximumsnelheid vs. gereden snelheid);
- sluit de **navigatie** beter aan bij de werkelijkheid op straat.

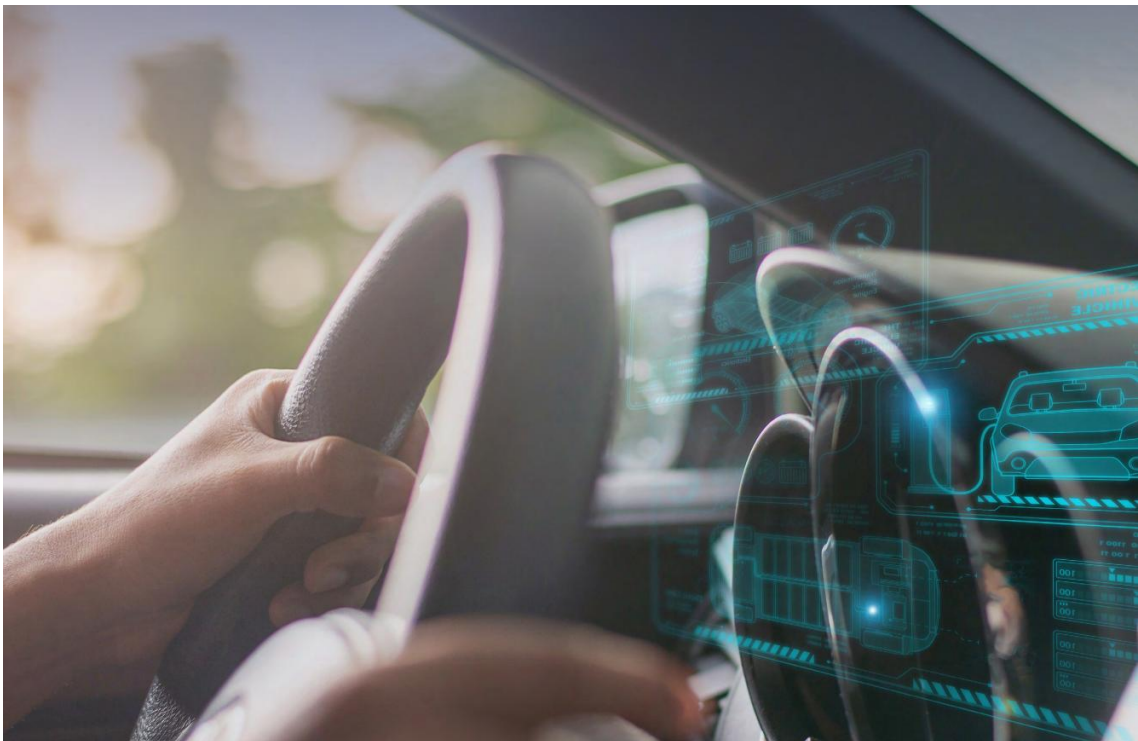


Bron: CROW

## ISA EN DE URGENTIE

De digitalisering van maximumsnelheden wordt extra urgent door **ISA** (Intelligent Speed Assistance). Sinds 7 juli 2022 moeten alle nieuwe typegoedkeuringen in de EU zijn voorzien van ISA; sinds **7 juli 2024** geldt dit voor **alle nieuw verkochte voertuigen**. ISA maakt naast camerabeelden ook gebruik van de digitaal geregistreerde maximumsnelheid om de snelheid van het voertuig aan te sturen.

Als de digitale snelheid niet klopt, krijgt de bestuurder verkeerde signalen — met mogelijke gevolgen voor verkeersveiligheid.



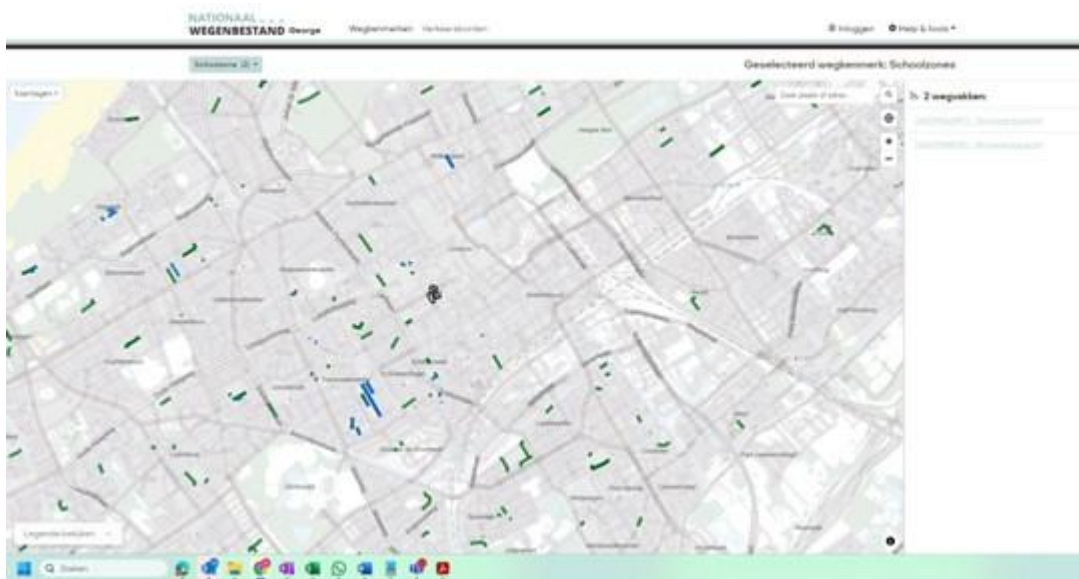
*Bron: CROW*

## WELKE DATA EN WELK PROCES?

De **tool** voor maximumsnelheden is **George (NWB+)**, onderdeel Wegkenmerken, kaartlaag Maximumsnelheden. George maakt inzichtelijk waar maximumsnelheden in de landelijke registratie ontbreken of niet kloppen. Iedere wegbeheerder kan de snelheden voor het eigen wegennet controleren en aanpassen.

Het **proces** omvat twee stappen:

- 1) **Inventariseren**: op basis van verkeersbesluiten, Google Streetview en lokale kennis de snelheden die buiten op straat gelden vergelijken met wat digitaal geregistreerd staat.
- 2) **Borgen**: het interne werkproces zo inrichten dat wijzigingen in maximumsnelheden (door verkeersbesluiten, herinrichtingen, 30 km/h-zones) voortaan automatisch in de landelijke registratie terechtkomen.



Bron: NDW

### WAT MOET IK DOEN?

- 1) **Log in** op George (NWB+) via [wegkenmerken.ndw.nu](https://wegkenmerken.ndw.nu). Voor inloggegevens: neem contact op met de servicedesk van NDW (zie de handreiking maximumsnelheden).
- 2) **Selecteer** de kaartlaag Maximumsnelheden en bekijk het eigen wegennet.
- 3) **Vul ontbrekende** maximumsnelheden aan.
- 4) **Corrigeer** snelheden die niet overeenkomen met de verkeersbesluiten en de situatie op straat.
- 5) **Borg het proces**: spreek intern af dat bij elk nieuw verkeersbesluit over snelheid de registratie in George wordt bijgewerkt.

## HOE MOET IK DAT DOEN?

- 1) **Inventariseer** de geldende maximumsnelheden op basis van verkeersbesluiten en lokale kennis. Mogelijk is vanwege de 30 km/h-standaard voor de bebouwde kom al een inventarisatie gemaakt.
- 2) **Verifieer** met Google Streetview of de borden buiten op straat overeenkomen met de digitale registratie.
- 3) **Pas aan** in George (NWB+) — selecteer een wegvak, kies de juiste snelheidswaarde, sla op.
- 4) **Koppel het aan het werkproces verkeersbesluiten**: wanneer een verkeersbesluit over snelheid wordt genomen, voer de wijziging direct door in George (of leg vast wie dit doet).

## INVENTARISATIE EIGEN ORGANISATIE

- 1) Heb je als wegbeheerder digitaal inzicht in de geldende maximumsnelheden van je gemeente?
- 2) Zijn er wegvakken waar de digitale registratie ontbreekt of niet klopt?
- 3) Hoe worden wijzigingen in maximumsnelheden (door verkeersbesluiten) vastgelegd en digitaal doorgevoerd?
- 4) Is het interne werkproces zo ingericht dat George (NWB+) wordt bijgewerkt bij elk relevant verkeersbesluit?
- 5) Zijn er plannen voor nieuwe 30 km/h-zones? Is de digitale kant daarvan meegenomen?

## OPDRACHT 1

### **Vraag 1A**

*Waarom is het tegenwoordig belangrijk om maximumsnelheden digitaal op orde te brengen en te houden?*

*Voorbeeldantwoord: De weggebruiker krijgt in-car de juiste informatie over maximumsnelheden, de navigatie gebruikt de juiste snelheid om routes te berekenen, ISA-systemen werken correct, en bij verkeersveiligheidsanalyses worden de juiste maximumsnelheden toegepast.*

**Vraag 1B**

*Met welke tool kun je maximumsnelheden aanpassen?*

- A) Diego*
- B) George (NWB+)*
- C) Melvin*
- D) Kragten*

**REFLECTIEVRAAG**

Bekijk in George (NWB+) via [wegkenmerken.ndw.nu](http://wegkenmerken.ndw.nu) de maximumsnelheid van je eigen woonstraat. Klopt die met de werkelijkheid buiten? En weet je wie in jouw organisatie verantwoordelijk is voor het bijwerken van deze gegevens?

## DEEL 2 — DATA TEN BEHOEVE VAN LOGISTIEK

### INLEIDING DEEL 2

#### WAT LEVERT HET OP BIJ LOGISTIEKE DATA?

Met het aanleveren van data voor de logistieke sector zorg je dat vervoerders voor en tijdens hun rit goed geïnformeerd zijn over beperkingen, voorkeursroutes en locaties om te parkeren, laden en lossen.

Door logistieke data digitaal op orde te brengen:

- voorkom je **schade aan infrastructuur** (bruggen, tunnels, wegen);
- beperk je **hinder** door foutgeparkeerde vrachtwagens en vrachtverkeer langs scholen en door kernen;
- vergroot je de **leefbaarheid en verkeersveiligheid**;
- voorkom je **onnodige maatschappelijke kosten**;
- kan de logistieke sector **slimmer routes plannen** en, waar mogelijk, **onnodig papierwerk** voor ontheffingen voorkomen.



Bron: Otto van Boggelen/CROW

## WELKE DATA?

Data voor de logistieke sector betreft een breed scala:

- **Gewichts-, lengte-, breedte- en hoogtebeperkingen** — locatie, geldende beperking, metadata (voor welke voertuigen, voor hoeveel meter);
- **Milieuzones en zero-emissiezones** — locatie, voertuig- en brandstoftypen waarvoor het geldt;
- **Venstertijden** — locatie, voertuigtypen, toegangstijden, contactgegevens voor ontheffingen;
- **Parkeerverboden voor vrachtverkeer** — waar het geldt, uitzonderingsgebieden, tijden;
- **Parkeerplekken vrachtwagens en laad-/losplekken** — locatie, tijden, capaciteit;
- **Routes gevaarlijke stoffen** — routeaanduiding, documentatie.



Bron: Otto van Boggelen/CROW

## WAT GAAT ER MIS BIJ ONJUISTE DATA?

Als logistieke data onjuist of onvolledig is:

- rijden vrachtwagens zich vast onder een brug of in een straat die te smal is;
- ontstaat onherstelbare schade aan infrastructuur;
- loopt vrachtverkeer door kernen en langs scholen waar je dat juist wilde voorkomen;
- werken ontheffingsprocedures niet goed omdat de basisdata ontbreekt;
- krijgen vervoerders geen betrouwbaar routeadvies.



*Bron: Otto van Boggelen/CROW*

## WAT MOET IK DOEN?

- 1) **Maak een overzicht** van welke logistieke data-items relevant zijn voor jouw beheergebied.
- 2) **Controleer** of de relevante gegevens via verkeersbesluiten zijn vastgelegd.
- 3) **Controleer** of de gegevens die niet via verkeersbesluiten zijn vastgelegd, digitaal beschikbaar zijn.

- 4) **Verifieer** in George (NWB+) of de gegevens op de kaart kloppen met de situatie buiten.
- 5) **Corrigeer en vul aan** in George (NWB+) waar nodig — onder het kopje Wegkenmerken.

### HOE MOET IK DAT DOEN?

- 1) **Log in** op George (NWB+) via [wegkenmerken.ndw.nu](http://wegkenmerken.ndw.nu).
- 2) **Open** het onderdeel Wegkenmerken en selecteer de relevante kaartlaag (hoogtebeperkingen, lastbeperkingen, etc.).
- 3) **Pas aan** waar de gegevens niet kloppen of onvolledig zijn. In hoofdstuk 3 van de handleiding van George staat hoe je beperkingen kunt aanpassen, en hoe je bestanden kunt downloaden en uploaden vanuit je eigen beheersysteem.
- 4) **Gebruik de DataDoctor** (onderdeel van George, alleen voor wegbeheerders) om 'verdachte' of 'onlogische' verkeersborden op te sporen. De DataDoctor helpt gericht te zoeken naar fouten in de data die de logistieke sector gebruikt.
- 5) **Controleer het resultaat** via de **Bereikbaarheidskaart** ([bereikbaarheid.ndw.nu](http://bereikbaarheid.ndw.nu)): hiermee kunnen vervoerders op basis van kenteken of voertuigkenmerken een reisadvies op maat krijgen. Als wegbeheerder kun je de kaart gebruiken als controlemiddel.
- 6) **Voor ontheffingen bij bijzonder transport: de Digitale Wegenkaart Ontheffingen (DWO)** van RDW ([dwo.rdw.nl](http://dwo.rdw.nl)) toont de beperkingen op het wegennet die relevant zijn voor exceptioneel transport. Door je data goed in George te registreren, zijn deze ook via DWO vindbaar.

### INVENTARISATIE EIGEN ORGANISATIE

- 1) Welke logistieke data-items zijn van toepassing in jouw beheergebied (hoogtebeperkingen, milieuzones, venstertijden, etc.)?
- 2) Zijn de relevante gegevens vastgelegd via verkeersbesluiten?
- 3) Zijn de gegevens die niet via verkeersbesluiten zijn vastgelegd, digitaal beschikbaar gemaakt?
- 4) Kloppen de gegevens die worden weergegeven op de kaart in George (NWB+)?
- 5) Zijn er beleidskaders in de maak voor logistieke data, zoals milieuzones of zero-emissiezones?
- 6) Is het werkproces zo ingericht dat nieuwe beperkingen direct in George worden doorgevoerd?

## OPDRACHT 2

### **Vraag 2A** (meerkeuze)

*Waar kun je als wegbeheerder controleren of de situatie op straat klopt met de digitale informatie over logistieke beperkingen?*

- A) *Via de Bereikbaarheidskaart*
- B) *Matrixian*
- C) *George (NWB+) met de functionaliteit DataDoctor*

### **Vraag 2B** (open vraag)

*Vlotte aan- en afvoer van goederen van de lokale ondernemers in jouw beheergebied is goed voor de economie maar kan ook tot overlast leiden. Hoe kun je ondernemers in de logistieke sector helpen om hun distributie te stroomlijnen zonder dat er te veel hinder ontstaat?*

## REFLECTIEVRAAG

Zijn er in jouw gemeente locaties waar regelmatig schade aan infrastructuur ontstaat door vrachtverkeer? En zou betere digitale informatie over beperkingen dat kunnen voorkomen?

## DEEL 3 — SCHOOLZONES

### INLEIDING DEEL 3

#### WAT LEVERT HET OP BIJ SCHOOLZONES?

Gemeenten en scholen zoeken naar allerlei manieren om de verkeersveiligheid rond scholen te verbeteren. Steeds vaker kiezen ze voor een **schoolzone**: een opvallende weginrichting die duidelijk aangeeft dat er een school is, vaak met snelheidsbeperkende maatregelen.

Door schoolzones digitaal te ontsluiten:

- kunnen serviceproviders **waarschuwen** voor naderende schoolzones via apps en navigatiesystemen;
- kan in de toekomst verkeer om de schoolzone heen worden **geleid** bij het in- en uitgaan van school;
- gaat er potentieel **minder verkeer** langs de school met een verwachte **lagere snelheid**;
- wordt de **verkeersveiligheid** rond basisscholen structureel verbeterd.

Na een succesvolle proef in 2023 heeft het ministerie van IenW bekendgemaakt dat de data van schoolzones bij basisscholen landelijk wordt ontsloten als open data.



Bron: DTV

## WAT IS EEN SCHOOLZONE?

Een schoolzone is een **opvallende en herkenbare weginrichting** die direct duidelijk maakt dat er een school in het gebied staat. Een schoolzone is herkenbaar door:

- **markering op straat** ('school' of 'schoolzone');
- **schoolzone-waarschuwborden** (RVV J21, overstekende kinderen);
- **attentiepalen** (gekleurde palen met figuren zoals Nijntje, een handje of een potlood).


Let op: schoolzones zijn géén juridische term. De markering en de veelgebruikte RVV-borden (J21) zijn niet verkeersbesluitplichtig voor gemeenten. Maar de **fysieke herkenbaarheid** op straat is wél noodzakelijk: zonder herkenbare schoolzone buiten heeft de digitale registratie geen waarde voor de weggebruiker.

## WELKE DATA EN WIE DOET WAT?

Nederland telt 342 gemeenten met in totaal circa 6.200 basisschoolvestigingen. In de dataverzameling worden zowel **locatiegegevens** als **schooltijden en vakanties** digitaal vastgelegd.

Om wegbeheerders te ontzorgen heeft NDW al een uitgebreide inventarisatie uitgevoerd van alle schoolzones die met markering ('school' of 'schoolzone') herkenbaar zijn op luchtfoto's. Het is aan de wegbeheerder om deze vervolgens te **controleren**, waar nodig te **corrigeren** en aan te **vullen**. Scholen mét schoolzones maar zónder markering ontbreken in de inventarisatie en moeten door de wegbeheerder worden aangevuld.

Gemeenten kunnen in hun communicatie met scholen hen attenderen op het belang van actuele data. Veilig Verkeer Nederland informeert verkeersouders over het belang van goede data.

 *Bekijk voor een visuele uitleg:* <https://youtu.be/Z5K4lhrKYGO>

## WAT MOET IK DOEN?

### Schoolzones verifiëren en aanpassen:

- 1) **Log in** op George (NWB+) via [wegkenmerken.ndw.nu](http://wegkenmerken.ndw.nu).
- 2) **Selecteer** de kaartlaag 'Schoolzones' en bekijk de schoolzones die NDW heeft geïnterpreteerd.
- 3) **Verifieer** per schoolzone of de digitale grenzen overeenkomen met de fysieke grenzen op straat (markering, bord, attentiepaal).
- 4) **Corrigeer** waar nodig en **vul aan** waar schoolzones ontbreken.
- 5) **Zet de schuifknop op 'geverifieerd'** bij elk gecontroleerd wegvak.

### Schoolzones toevoegen:

Er zijn twee manieren om een nieuwe schoolzone toe te voegen:

- *Manier 1:* een bestaand blauw wegvak (indicatie "Geen Schoolzone") wijzigen naar een schoolzone door de indicatiemethode aan te passen.
- *Manier 2:* een geheel nieuw wegvak aanklikken en een nieuwe school toevoegen.  
**Let op:** je kunt alleen scholen gebruiken die via DUO (Dienst Uitvoering Onderwijs) bekend zijn.



Bron: Otto van Boggelen/CROW

## HOE MOET IK DAT DOEN?

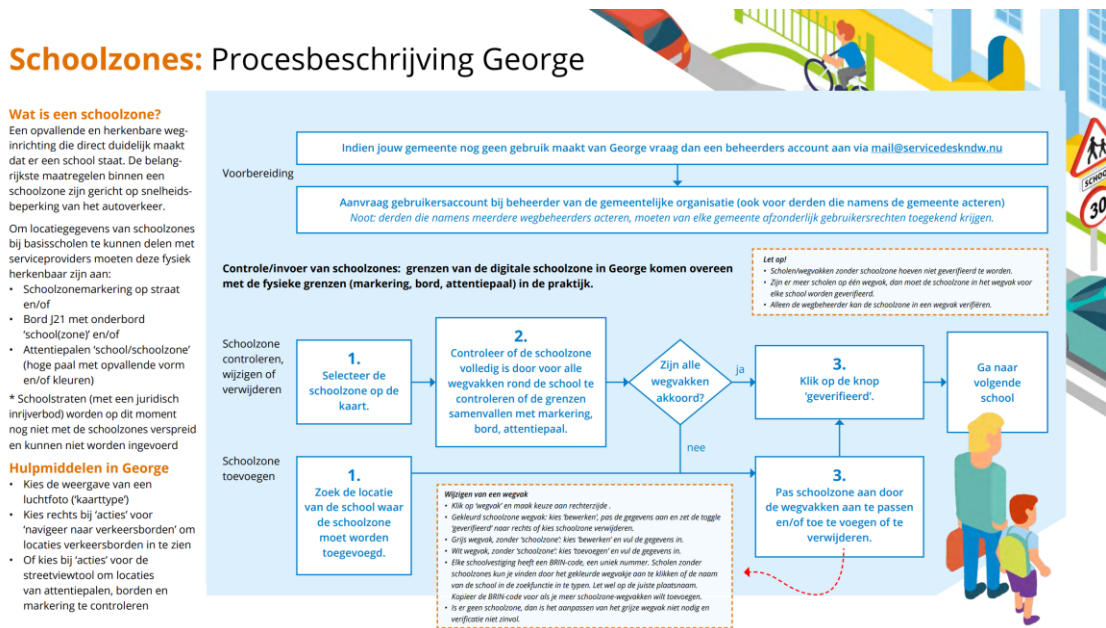
### Vorbereiding:

- 1) Indien jouw gemeente nog geen gebruik maakt van George: vraag een beheerdersaccount aan via [mail@servicedeskndw.nu](mailto:mail@servicedeskndw.nu).
- 2) Vraag gebruikersaccounts aan bij de beheerder van de gemeentelijke organisatie.

### Hulpmiddelen in George:

- Kies de weergave van een luchtfoto ('kaarttype') om de situatie buiten te vergelijken;
- Kies rechts bij 'actie' voor 'navigeer naar verkeersborden' om locaties van borden te zien;
- Gebruik een Streetview-tool om locaties van attentiepalen, borden en markering te controleren.

**Verbinding met Module 5:** schoolzones kunnen ook als **beschermde wegen** worden aangemerkt in een regionale netwerkvisie, zodat verkeer bij het in- en uitgaan van school via regelscenario's kan worden omgeleid. Dit sluit aan bij het digitale verkeersmanagement in Module 5 (Diego).



Processtappen schoolzone-verificatie — Bron: NDW

## INVENTARISATIE EIGEN ORGANISATIE

- 1) Hoeveel basisscholen zijn er in je gemeente, en bij hoeveel daarvan is een fysiek herkenbare schoolzone aanwezig?
- 2) Zijn de schoolzones door NDW geïnventariseerd en zichtbaar in George (NWB+)?
- 3) Zijn alle schoolzones geverifieerd, gecorrigeerd en waar nodig aangevuld?
- 4) Ontbreken er schoolzones in de inventarisatie (bijvoorbeeld schoolzones zonder markering maar mét attentiepalen)?
- 5) Wie is intern verantwoordelijk voor het beheer van schoolzonedata, en wordt er gecommuniceerd met de scholen over actuele tijden?

## OPDRACHT 3

### **Vraag 3A**

*Moet de gemeente de schoolzones verifiëren voordat de schoolzone als open data beschikbaar wordt gesteld?*

- A) Ja
- B) Nee

### **Vraag 3B**

*Wie is verantwoordelijk voor het digitaal invoeren van een nieuwe schoolzone?*

- A) DUO (Dienst Uitvoering Onderwijs)
- B) De gemeente
- C) RDT
- D) De school zelf

## REFLECTIEVRAAG

Zijn de schoolzones in jouw gemeente al geverifieerd in George? En weten de scholen dat hun schooltijden actueel moeten zijn voor de digitale registratie?



*Bron: Otto van Boggelen/CROW*

## DEEL 4 — VERKEERSBORDEN

### INLEIDING DEEL 4

#### WAT LEVERT HET OP BIJ VERKEERSBORDEN?

De plaatsing van verkeersborden is een kerntaak van overheden. Het plaatsen of veranderen van RVV-verkeersborden gebeurt op basis van verkeersbesluiten (BABW artikel 12). Overheden zijn wettelijk verplicht deze verkeersbesluiten digitaal te publiceren en zijn — gegeven hun verantwoordelijkheid voor verkeersveiligheid en doorstroming — gehouden om alle aanduidingen zo breed mogelijk onder de aandacht te brengen.

Door verkeersborden ook digitaal op orde te brengen:

- krijgen weggebruikers de **juiste informatie** in navigatiesystemen;
- werken **ISA-systemen** correct (zie Deel 1);
- kan de **logistieke sector** betrouwbaar routeren (zie Deel 2);
- worden **schoolzones** ook via borden digitaal vindbaar (zie Deel 3);
- kan **zoekverkeer worden teruggedrongen** en de **verkeersveiligheid verbeterd**.



*Bron: Otto van Boggelen/CROW*

## HET BORDENBESTAND

Het ministerie van IenW heeft eerder het verkeersbordenbestand landelijk laten inwinnen door rondrijdende auto's. Circa **1,9 miljoen** van de ruim 3 miljoen in Nederland aanwezige borden zijn op die manier als open data beschikbaar gekomen. Sinds medio 2023 is deze centrale landelijke inkoop beëindigd en is de verantwoordelijkheid voor het actueel houden bij de **wegbeheerder** gelegd, via George (NWB+).

Alle borden hebben een uniek NDW-ID gekregen. Er is een veld voor de **zwarte code** (de specifieke waarde op een bord, bijvoorbeeld "50" bij een A1-snelheidsbord). De muteerapplicatie George is voor iedereen toegankelijk om verkeersbordinformatie te **raadplegen**; mutatierechten zijn voorbehouden aan wegbeheerders.



*Bron: CROW*

## WAT KUN JE MET GEORGE VOOR VERKEERSBORDEN?

In George (NWB+) kun je voor verkeersborden:

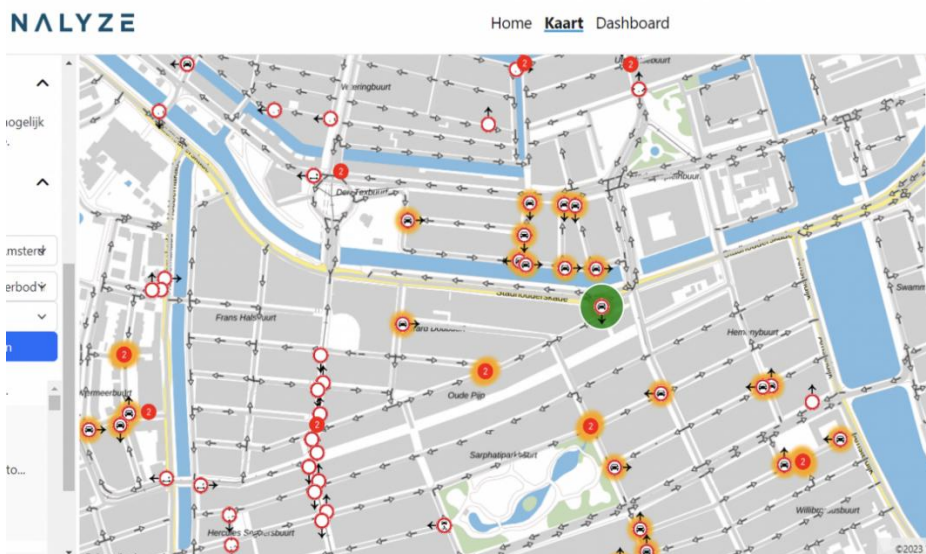
- de **RVV-code** en **zwarte code** controleren en aanpassen;
- de **locatie** (coördinaten, wegvak, zijde, kijkrichting) controleren en verplaatsen;

- **onderborden** registreren (vrije tekst, richtingpijlen, uitgezonderd, tijdvenster, emissieklasse);
- **zonering** aangeven (zone begin, zone herhaling, zone einde);
- een **tijdvenster** toevoegen als machine-leesbaar onderbord (OpenStreetMap openinghours-standaard);
- de **URL van het verkeersbesluit** koppelen (met prefixen gmb-, prb-, wsb-, stb-, bgr-, stcrt- of trb-, gevolgd door jaartal en volgnummer);
- de **status** instellen: gepland, geplaatst of verwijderd;
- borden als **geverifieerd** markeren;
- individueel of via **bulk upload** (CSV) borden toevoegen, wijzigen of verwijderen;
- borden **downloaden** via de API of via de applicatie (per gemeente, areaal of heel Nederland).

## DE RELATIE MET WEGKENMERKEN

George signaleert automatisch wanneer een wijziging in een verkeersbord gevolgen heeft voor een **wegkenmerk (WKD)**. Wanneer je bijvoorbeeld een A1-bord met snelheid 50 km/h plaatst op een wegvak waar digitaal 70 km/h geregistreerd staat, krijg je een melding. Je kunt dan direct doorklikken naar de WKD-maximumsnelheid en het voorstel accepteren.

Dit geldt ook voor de relatie met rijrichting, wegcategorie, verkeerstype en versmalling. Zo blijft het bordenbestand in lijn met de wegkenmerken — en omgekeerd.



Bron: NDW

## WAT MOET IK DOEN?

- 1) **Check in George (NWB+)** welke verkeersborden van jouw gemeente in de landelijke database beschikbaar zijn.
- 2) **Ga aan de slag** met het schouwen van het bordenbestand en zorg waar nodig voor actualisatie. Gebruik hiervoor de Streetview-functie in George of een eigen beheersysteem.
- 3) **Bij plaatsing** van nieuwe of tijdelijke RVV-verkeersborden: voer de gegevens handmatig in via George of via een te koppelen beheersysteem.
- 4) **Koppel het verkeersbesluit**: vul bij elk bord de URL van het verkeersbesluit in (met het juiste prefix, bijv. gmb-2025-12345).
- 5) **Spreek in contracten** met aannemers/uitvoerders af dat zij de door hen te plaatsen borden digitaal aanleveren, zodat verwerking in George kan worden gerealiseerd.

## HOE MOET IK DAT DOEN?

### Individueel bord bewerken:

- 1) Zoek het bord in de kaart of tabel van George.
- 2) Klik op 'bewerken' en pas de relevante velden aan (RVV-code, zwarte code, locatie, status, onderborden).
- 3) Klik op 'opslaan'. George valideert automatisch of het bord op een wegvak valt dat onder jouw beheer valt.

### Bulk upload:

- 1) Download het voorbeeld-CSV-bestand vanuit George.
- 2) Vul de borden in conform het voorgeschreven formaat (met kolommen voor id, RVV-code, zwarte code, status, coördinaten, zijde, zonecode, onderborden, etc.).
- 3) Upload het bestand. Na verwerking krijg je een rapport met per regel of de upload geslaagd is.

### Inventarisatievragen voor het interne werkproces:

- Hoe heeft de gemeente digitaal inzicht in de actuele hoeveelheid, plaatsen en soorten verkeersborden?
- Wordt hiervoor een eigen beheersysteem gebruikt, en is dat gekoppeld aan George?
- Hoe worden verkeersbesluiten en verkeersmaatregelen digitaal gepubliceerd (Staatscourant)?
- Hoe wordt bij (ver)plaatsing van verkeersborden het type bord en de locatie vastgelegd?

- Hoe wordt dit gedaan voor tijdelijk geplaatste verkeersborden?

### **INVENTARISATIE EIGEN ORGANISATIE**

- 1) Zijn de verkeersborden van jouw gemeente zichtbaar in George (NWB+)?
- 2) Zijn er borden die ontbreken, verkeerd zijn geregistreerd of inmiddels verwijderd zijn?
- 3) Worden nieuwe of gewijzigde borden na een verkeersbesluit ook digitaal doorgevoerd in George?
- 4) Is er een beheersysteem in gebruik, en wordt dat periodiek gesynchroniseerd met George?
- 5) Worden in contracten met aannemers afspraken gemaakt over het digitaal aanleveren van bordendata?
- 6) Zijn de URL's van verkeersbesluiten gekoppeld aan de betreffende borden in George?

### **OPDRACHT 4**

#### **Vraag 4A**

*Welke data-items kun je naast maximumsnelheden nog meer bijhouden in George (NWB+)?*

- A) Wegwerkzaamheden*
- B) Logistieke beperkingen*
- C) Zero-emissiezones*
- D) Regelscenario's*
- E) Schoolzones*
- F) Verkeersborden*

**Vraag 4B** (meerdere antwoorden mogelijk)

Welke acties zijn nodig ná het publiceren van een verkeersbesluit?

A) Overleg met belanghebbenden

B) Plaatsen verkeersbord

C) Overleg met politie

D) Digitaal registreren van het verkeersbord in eigen beheersysteem of George (NWB+)

**Vraag 4C** (volgorde)

Schuif de relevante stappen in de juiste volgorde als je een verkeersbord bijwerkt vanuit je eigen assetmanagementsysteem:

1. Downloaden van de huidige verkeersbordendatabase (.csv of .json)
2. Login op George via wegkenmerken.ndw.nu
3. Aanpassen van de locatie of informatie van het bestaande verkeersbord
4. Controleren of de aanpassing juist is verwerkt
5. Uploaden van het gewijzigde bestand in George

**REFLECTIEVRAAG**

Wanneer in jouw gemeente een nieuw 30 km/h-verkeersbesluit wordt genomen: weet je dan of naast de fysieke plaatsing van borden en markering ook de digitale kant wordt geregeld — in George, in de Staatscourant, en in de maximumsnelheden-registratie? En wie doet wat?

## AFRONDING & CONCLUSIE

### KENNISCHECK (KOPPELOPDRACHT)

Sleep de juiste koppels bij elkaar:

Begrip	Past bij
George (NWB+)	wettelijk kader voor verkeersbesluiten en plaatsing verkeerstekens
BABW	fysiek herkenbare weginrichting bij basisscholen — digitaal ontsloten via George
Bereikbaarheidskaart	intelligente snelheidsaanpassing in het voertuig — afhankelijk van correcte digitale snelheidsdata
DataDoctor	wettelijke publicatie van verkeersbesluiten in de Staatscourant
ISA	digitale wegenkaart ontheffingen voor beperkingen bij exceptioneel transport
Verkeersbesluiten-applicatie (KOOP)	functionaliteit in George om verdachte of onlogische verkeersborden op te sporen
DWO (RDW)	tool waarmee vervoerders op basis van kenteken of voertuigkenmerken een routeadvies krijgen
Schoolzone	centrale tool voor maximumsnelheden, logistieke beperkingen, schoolzones en verkeersborden

## GOED BEZIG!

Je bent aan het einde van deze module over data uit verkeersbesluiten en vergunningen. Tijd om de belangrijkste boodschappen op een rij te zetten.



*Bron: Otto van Boggelen/CROW*

## AFRONDING & CONCLUSIE

In deze module hebben we gekeken naar vier datagebieden die voortvloeien uit de werkprocessen verkeersbesluiten en vergunningen: **maximumsnelheden, logistieke beperkingen, schoolzones en verkeersborden.**

### **De kernboodschap**

Goede data uit verkeersbesluiten maakt het verschil tussen een weggebruiker die verkeerde informatie krijgt en een weggebruiker die correct wordt geïnformeerd — via het navigatiesysteem, via ISA, via een routeadvies of via een schoolzonewaarschuwing. Voor de wegbeheerder betekent het: minder klachten, minder schade aan infrastructuur, beter beleid en efficiëntere handhaving.

## Maximumsnelheden

Controleer en corrigeer de maximumsnelheden in George (NWB+) via [wegkenmerken.ndw.nu](https://wegkenmerken.ndw.nu). Borg dat bij elk nieuw verkeersbesluit over snelheid de digitale registratie wordt bijgewerkt.

## Logistieke data

Maak een overzicht van de relevante logistieke data-items, verifieer ze in George met de DataDoctor en controleer het resultaat via de Bereikbaarheidskaart. Houd de gegevens actueel.

## Schoolzones

Verifieer de door NDW geïnventariseerde schoolzones in George, corrigeer waar nodig en vul aan waar schoolzones ontbreken. Zet de schuifknop op 'geverifieerd'.

## Verkeersborden

Check het bordenbestand in George, schouw en actualiseer, en koppel bij elk bord de URL van het verkeersbesluit. Spreek in contracten met aannemers af dat zij bordendata digitaal aanleveren.

## De verbindende tool: George (NWB+)

Alle vier data-items in deze module worden beheerd via George (NWB+). Het is het centrale instrument voor wegkenmerken, logistieke beperkingen, schoolzones en verkeersborden — en daarmee de sleutel tot betrouwbare open data via NDW en het NTM.

## De rol van de wegbeheerder

Net als bij geplande afwijkingen (Module 2), het beheer van objecten (Module 3) en het verkeersmanagement (Module 5) is de wegbeheerder ook hier **bronhouder**. De data komt uiteindelijk samen via NDW in het Register Mobiliteitsdata van het Nationaal toegangspunt mobiliteitsdata (NTM) — daar vinden afnemers de bronnen die jij beschikbaar maakt.

## De rode draad

Door data uit verkeersbesluiten digitaal vindbaar, bruikbaar en actueel te maken, geef je gebruikers een **actueel en correct handelingsperspectief**. Dat is wat goede digitale mobiliteitsdata uiteindelijk oplevert — voor jezelf, je organisatie, de keten én de gebruiker.

### WAT BETEKENT DIT VOOR JOUW WERK?

Ook als je niet zelf dagelijks verkeersborden invoert in George, is het belangrijk dat je weet:

- welke informatie per data-item nodig is;
- wie verantwoordelijk is binnen jouw organisatie;
- via welke route de data landelijk ontsloten wordt (George → NDW → NTM);
- waarom actualiseren ook hier blijft tellen;
- hoe de digitale stap aansluit bij het bestaande werkproces verkeersbesluiten.

Digitale mobiliteitsdata is geen los IT-onderwerp — het is onderdeel van professioneel wegbeheer en van de wettelijke publicatieplicht.

### EINDOPDRACHT (PRAKTIJKCHECK)

Beantwoord voor jezelf of in gesprek met collega's deze drie vragen:

- 1) Is in jouw organisatie duidelijk **wie** verantwoordelijk is voor het actueel houden van maximumsnelheden, logistieke beperkingen, schoolzones en verkeersborden in George (NWB+)?
- 2) Is het werkproces zo ingericht dat bij **elk nieuw verkeersbesluit** ook de digitale kant wordt geregeld?
- 3) Zijn de **schoolzones** in jouw gemeente geverifieerd en de **logistieke beperkingen** gecontroleerd?

Eén of meer keer "nee"? Dat is een belangrijk verbeterpunt — neem het mee naar je leidinggevende of dataportefeuillehouder.

## MEER WETEN?

- **George (NWB+) — Wegkenmerken:** [wegkenmerken.ndw.nu](http://wegkenmerken.ndw.nu)
- **George (NWB+) — Verkeersborden handleiding:** [docs.ndw.nu/handleidingen/George/verkeersborden](http://docs.ndw.nu/handleidingen/George/verkeersborden)
- **Bereikbaarheidskaart:** [bereikbaarheid.ndw.nu](http://bereikbaarheid.ndw.nu)
- **DataDoctor:** onderdeel van George (NWB+)
- **Verkeersbesluiten in de Staatscourant:** [zoek.officielebekendmakingen.nl](http://zoek.officielebekendmakingen.nl)
- **BABW (wettekst):** [wetten.overheid.nl/BWBR0004826](http://wetten.overheid.nl/BWBR0004826)
- **Digitale Wegenkaart Ontheffingen (RDW):** [dwo.rdw.nl](http://dwo.rdw.nl)
- **NDW:** [www.ndw.nu](http://www.ndw.nu)
- **Nationaal toegangspunt mobiliteitsdata (NTM):** [www.toegangspuntmobiliteit.nl](http://www.toegangspuntmobiliteit.nl)
- **Schoolzones-film:** <https://youtu.be/Z5K4lhrKYG0>

## VOLGENDE MODULE

In **Module 5** kijken we naar een ander cluster uit de Data Top 15: **pro- en reactief verkeersmanagement**. Je leert hoe mobiliteitsdata voortkomt uit de werkprocessen incidentmanagement en verkeersmanagement, en hoe je met tools als Diego en Melvin — naast de fysieke instrumenten op de weg — ook digitaal weggebruikers effectief en efficiënt kunt informeren.



*Bron: Otto van Boggelen/CROW*

## ANTWOORDEN OPDRACHTEN

### OPDRACHT 1

#### **Vraag 1A** (open vraag)

*Waarom is het tegenwoordig belangrijk om maximumsnelheden digitaal op orde te brengen en te houden?*

*Voorbeeldantwoord: De weggebruiker krijgt in-car de juiste informatie over maximumsnelheden, de navigatie gebruikt de juiste snelheid om routes te berekenen, ISA-systemen werken correct, en bij verkeersveiligheidsanalyses worden de juiste maximumsnelheden toegepast.*

#### **Vraag 1B** (meerkeuze)

*Met welke tool kun je maximumsnelheden aanpassen?*

- A) Diego*
- B) George (NWB+)*
- C) Melvin*
- D) Kragten*

#### **Juiste antwoord: B**

*Feedback: George (NWB+) is de tool waarmee wegbeheerders het Nationaal Wegen Bestand beheren, inclusief maximumsnelheden als wegkenmerk. Diego is voor regelscenario's (Module 5), Melvin voor wegwerkzaamheden en evenementen (Module 2), Kragten is een adviesbureau en geen landelijke datatool.*

## OPDRACHT 2

### **Vraag 2A** (meerkeuze)

*Waar kun je als wegbeheerder controleren of de situatie op straat klopt met de digitale informatie over logistieke beperkingen?*

- A) Via de Bereikbaarheidskaart
- B) Matrixian
- C) George (NWB+) met de functionaliteit DataDoctor

### **Juiste antwoord: C**

*Feedback:* Met de Bereikbaarheidskaart kan de logistiek nagaan of en hoe ze met een bepaald voertuig een bestemming kunnen bereiken — het is een controlemiddel voor het eindresultaat. Matrixian is niet meer het platform voor logistieke data; sinds oktober 2024 zijn de logistieke beperkingen onderdeel van George (NWB+). De DataDoctor in George is het instrument voor wegbeheerders om actief verdachte of onlogische data op te sporen.

### **Vraag 2B** (open vraag)

*Vlotte aan- en afvoer van goederen van de lokale ondernemers in jouw beheergebied is goed voor de economie maar kan ook tot overlast leiden. Hoe kun je ondernemers in de logistieke sector helpen om hun distributie te stroomlijnen zonder dat er te veel hinder ontstaat?*

*Voorbeeldantwoord:* Zorg ervoor dat er betrouwbare informatie voor logistiek beschikbaar is via George (NWB+) en de Bereikbaarheidskaart. Controleer of hoogtebeperkingen, venstertijden en laad-/losplekken digitaal correct zijn vastgelegd, zodat vervoerders vooraf weten waar ze terecht kunnen en waar niet.

### OPDRACHT 3

**Vraag 3A** (waar / niet waar)

*Moet de gemeente de schoolzones verifiëren voordat de schoolzone als open data beschikbaar wordt gesteld?*

- A) Ja
- B) Nee

**Juiste antwoord: A (Ja)**

*Feedback:* NDW heeft een eerste inventarisatie gedaan op basis van luchtfoto's, maar de gemeente is als wegbeheerder verantwoordelijk voor de verificatie. Pas na verificatie (schuifknop 'geverifieerd' in George) wordt de schoolzone als betrouwbare open data beschikbaar gesteld aan serviceproviders.

**Vraag 3B** (meerkeuze)

*Wie is verantwoordelijk voor het digitaal invoeren van een nieuwe schoolzone?*

- A) DUO (Dienst Uitvoering Onderwijs)
- B) De gemeente
- C) RDT
- D) De school zelf

**Juiste antwoord: B**

*Feedback:* de gemeente is als wegbeheerder verantwoordelijk voor het digitaal invoeren van schoolzones. Let op: je kunt de schoolzone alleen digitaal invoeren als deze buiten fysiek herkenbaar is (markering, borden en/of attentiepalen) én de DUO-schoolcode bekend is. DUO levert de basisgegevens over scholen, maar de wegbeheerder registreert de schoolzone.

#### OPDRACHT 4

##### **Vraag 4A** (meerkeuze — meerdere antwoorden)

*Welke data-items kun je naast maximumsnelheden nog meer bijhouden in George (NWB+)?*

- A) Wegwerkzaamheden*
- B) Logistieke beperkingen*
- C) Zero-emissiezones*
- D) Regelscenario's*
- E) Schoolzones*
- F) Verkeersborden*

**Juiste antwoorden: B, C, E en F**

*Feedback:* wegwerkzaamheden worden ingevoerd via Melvin (Module 2), regelscenario's via Diego (Module 5). Logistieke beperkingen, zero-emissiezones, schoolzones en verkeersborden worden beheerd via George (NWB+).

##### **Vraag 4B** (meerkeuze — meerdere antwoorden)

*Welke acties zijn nodig ná het publiceren van een verkeersbesluit?*

- A) Overleg met belanghebbenden*
- B) Plaatsen verkeersbord*
- C) Overleg met politie*
- D) Digitaal registreren van het verkeersbord in eigen beheersysteem of George (NWB+)*

**Juiste antwoorden: B en D**

*Feedback:* overleg met belanghebbenden (A) en politie (C) moet plaatsvinden vóór het publiceren van een verkeersbesluit (BABW artikel 24–25). Ná publicatie volgt de fysieke plaatsing van het bord (B) en de digitale registratie (D).

**Vraag 4C (volgorde)**

Schuif de relevante stappen in de juiste volgorde als je een verkeersbord bijwerkt vanuit je eigen assetmanagementsysteem:

1. Downloaden van de huidige verkeersbordendatabase (.csv of .json)
2. Login op George via [wegkenmerken.ndw.nu](http://wegkenmerken.ndw.nu)
3. Aanpassen van de locatie of informatie van het bestaande verkeersbord
4. Controleren of de aanpassing juist is verwerkt
5. Uploaden van het gewijzigde bestand in George

**Juiste volgorde: 3 → 2 → 5 → 4 → 1**

*Feedback:* je kunt in je eigen systeem de informatie van het bord aanpassen. Daarna log je in op George om het bestand vanuit je assetmanagementsysteem te uploaden. Daarna controleer je of de wijzigingen goed zijn doorgevoerd. Om afwijkingen tussen je eigen beheersysteem en George te voorkomen, is het verstandig om bijvoorbeeld elk kwartaal de George database te downloaden en dit te koppelen aan je assetmanagementsysteem.

## KENNISCHECK (KOPPELOPDRACHT)

Sleep de juiste koppels bij elkaar:

<b>Begrip</b>	<b>Past bij</b>
<b>George (NWB+)</b>	centrale tool voor maximumsnelheden, logistieke beperkingen, schoolzones en verkeersborden
<b>BABW</b>	wettelijk kader voor verkeersbesluiten en plaatsing verkeerstekens
<b>Bereikbaarheidskaart</b>	tool waarmee vervoerders op basis van kenteken of voertuigkenmerken een routeadvies krijgen
<b>DataDoctor</b>	functionaliteit in George om verdachte of onlogische verkeersborden op te sporen
<b>ISA</b>	intelligente snelheidsaanpassing in het voertuig — afhankelijk van correcte digitale snelheidsdata
<b>Verkeersbesluiten-applicatie (KOOP)</b>	wettelijke publicatie van verkeersbesluiten in de Staatscourant
<b>DWO (RDW)</b>	digitale wegenkaart ontheffingen voor beperkingen bij exceptioneel transport
<b>Schoolzone</b>	fysiek herkenbare weginrichting bij basisscholen — digitaal ontsloten via George