

Dienstorder MOW/AWV/2013/21

d.d. 4 december 2013



agentschap

Wegen en Verkeer

| | |
|--|--|
| Titel: | Uitvoeren van kortstondige interventies op de pechstrook van een autosnelweg of een niet-autosnelweg met een snelheidsregime hoger dan 90 km/h |
| Voorgesteld door: (stuurgroep) | Beleid en samenwerking |
| Kenniscluster: | 10.4.7 Preventie en bescherming procedures |
| Verspreiding: Intern / extern | Intern |
| Vervangt dienstorder: | Niet van toepassing |
| Verwijst naar dienstorder: | MOW/AWV 2009/16: Werfsignalisatie – 6° categorie – autosnelwegen -> 90km/u, MOW/AWV 2008/14, MOW/AI 2007/8. |
| Bijlagen: | |
| Geldig vanaf: | 4 december 2013 |

1. Toepassingsgebied

Dit dienstorder is van toepassing op inspecties vanop en met inname van de pechstrook (hetzij vanuit stilstand, hetzij tegen lage snelheid). Tijdens de uitvoering van de inspecties kunnen er ook individuele kortstondige interventies gebeuren (haltes en acties, met een vermoedelijke ingeschatte tijdsduur van 15 minuten en minder, op de pechstrook van autosnelwegen en gewestwegen). Onder deze voorwaarden worden deze inspecties niet als werk beschouwd en zijn de normale regels van de werfsignalisatie, waaronder de dienstorder MOW/AWV 2009/16, niet van toepassing. Deze handeling dient verplicht uitgevoerd te worden op de pechstrook.

Dit betekent dat bij de uitvoering van een kortstondige interventie buiten inspectietaken ook andere kleine beperkte handelingen op de pechstrook mogelijk zijn. bv.:

- o *zuiver maken van de slikkers;*
- o *corrigeren van één bebakeningspaal;*
- o *vervangen van één reflector op vangrails;*
- o *herinschakelen van een automaat in een spanningskast;*
- o *controle of een interventie door een aannemer werd uitgevoerd;*
- o ...

Deze werkwijze is ook van toepassing wanneer er **op** de pechstrook gestopt wordt voor het uitvoeren van diverse taken in de berm, zowel bij het betreden van de berm of bij het zich onmiddellijk achter de vangrail begeven.

Dit dienstorder is niet van toepassing wanneer de mogelijkheid bestaat om de interventie uit te voeren vanop een vluchthaven, met andere woorden wanneer er in de buurt kan gestopt worden op een vluchthaven.

Bij het inspecteren van de autosnelweg of gewestweg aan een snelheid welke hoger of gelijk is aan de verplichte minimumsnelheid van 70km/u op de trage rijstrook, is dit dienstorder niet van toepassing.

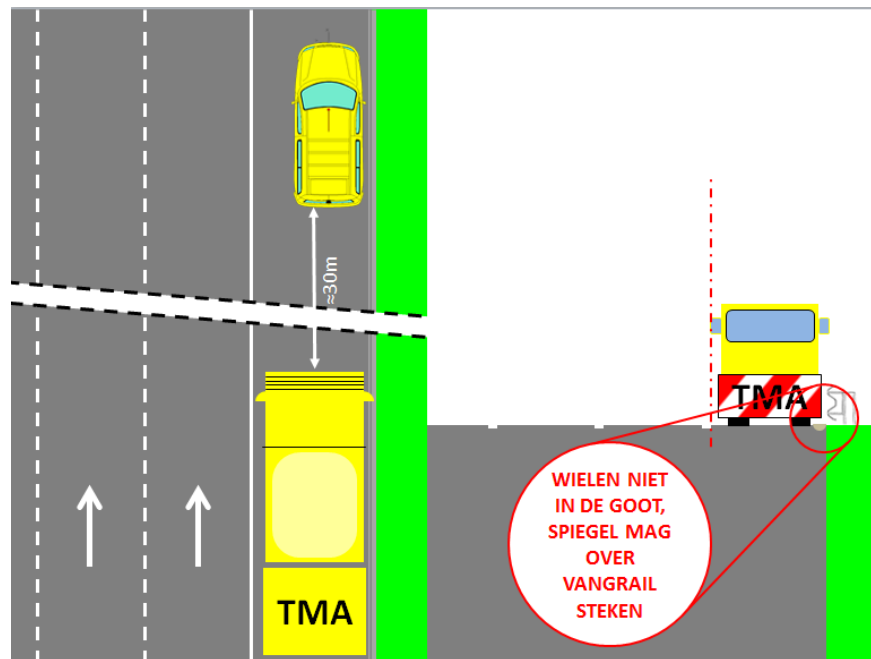
Dit dienstorder bepaalt voorschriften die moeten gevolgd worden bij het uitvoeren van inspectie op de pechstrook van autosnelwegen en niet-autosnelwegen met een snelheidsregime hoger dan 90 km/u. Ze komen voort uit diverse proefprojecten en een grondige risicoanalyse van de problematiek.

2. Uitvoeringswijze

a. Op welke manier dient een inspectie op de pechstrook uitgevoerd te worden?

Tijdens de inspectie bevindt de betrokken werknemer / inspecteur zich over het algemeen in een dienstvoertuig. Tijdens de volledige duur wordt de betrokkene begeleid door één botser, bestaande uit een dragend voertuig voorzien van een botsabsorbeerder met lichtpijlwand op een afstand van ongeveer 30 meter tot de dienstwagen. Het is aangewezen dat verschillende kortstondige inspecties op éénzelfde traject worden gegroepeerd omwille van de efficiënte inzet van de botser.

Zoals u op de onderstaande figuur kunt waarnemen bestaat één van de randvoorwaarden eruit dat de botser zich zonder problemen op de pechstrook kan positioneren.



b. Planning van de inspectie

Een goede planning is een essentieel onderdeel voor het uitvoeren van een veilige inspectie op de pechstrook. Bij het opmaken van de planning moeten steeds de volgende overwegingen/vragen in acht genomen worden.

1. Welk traject zal worden gevolgd – zitten er in het traject eventueel voorzienbare interventies?
 - a. Zal het traject afgereden worden via de trage rijstrook? Indien het antwoord positief is, is dit dienstorder niet van toepassing.
 - b. Wordt de inspectie gedaan vanop de pechstrook? Indien het antwoord negatief is, is dit dienstorder niet van toepassing.
 - c. Zijn er stilstaande interventies gepland?
2. Wat is de geschatte duurtijd van elke geplande interventie?
3. Waar zal de interventie plaatsvinden?
 - a. Kan het onderzoek gebeuren vanaf de berm?
 - b. Kan de plaats bezocht worden via een aanliggende of naastliggende weg?
 - c. Is er een vluchthaven voorhanden?
 - d. Kan de vrachtwagen met botser zich positioneren op de pechstrook? Dit kan aan de hand van de positioneringskaarten bekeken worden.
4. Wat is de eigenlijke aard van de interventie?
 - a. Is het tijdelijk ophoud een inspectie? Indien het antwoord negatief is, is dit dienstorder niet van toepassing.
 - b. Bestaat de mogelijkheid dat er ook een korte handeling/taak wordt uitgevoerd?
 - c. Welk materieel/materiaal dient voorzien en meegenomen te worden?
5. Op welke manier zullen eventuele andere situaties tijdens de interventie behandeld worden,
 - a. Wat moet er gedaan worden bij een brugpijler?
 - b. Hoe dient er gereageerd te worden bij zwerfvuil en/of defecte voertuigen?

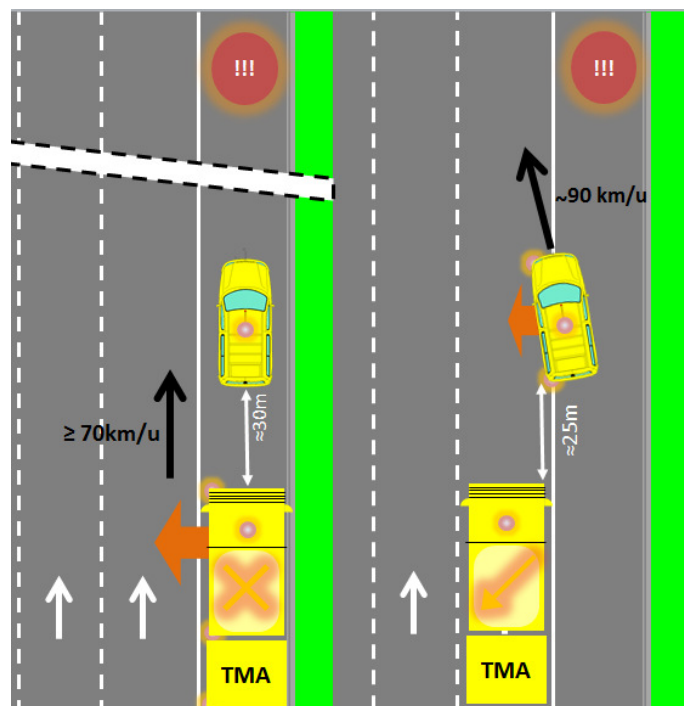
- c. Hoe kan een extra halte, dringende inspectie, meegenomen worden?
6. Wat zijn de voorspelde weersomstandigheden?
- a. Bij mist, regen of sneeuw dienen de inspecties verdaagd te worden naar een later moment.

Deze vragen dienen voor de uitvoering van de inspectie te worden beantwoord en leiden tot essentiële informatie die zal zorgen dat de veiligheid van degenen die betrokken zijn bij het uitvoeren van een interventie, verhoogd wordt.

Na het opmaken van een overzicht van de verschillende geplande inspecties en eventuele interventies op éénzelfde traject en het beantwoorden van bovenstaande vragen voor elke interventie, worden al deze gegevens besproken tijdens een kort overleg tussen de leidinggevende, de betrokken werknemer / inspecteur en de chauffeur van de botsabsorbeerder. Deze voorafgaandelijke vergadering dient ook plaats te vinden wanneer er gebruik zou gemaakt worden van gehuurde botsabsorbeerdere met chauffeur.

c. Welke handelingen dienen genomen te worden bij een brugpijler, zwerfvuil of andere hindernissen op de pechstrook?

Afhankelijk van de grootte van het zwerfvuil (kan het al dan niet meegenomen worden door het inspectievoertuig), dient de onderstaande werkwijze voor het vermijden van de brugpijlers gebruikt te worden.



d. Communicatie tijdens het uitvoeren van de interventies.

Een goede en veilige communicatie tussen de bestuurders is van primordiaal belang tijdens de volledige duur van de rit/interventie. Deze communicatie moet gebeuren met behulp van de daarvoor voorziene walkietalkies. Voorafgaande aan de start van de interventie dient dit communicatiemiddel grondig getest te worden. Deze continue communicatie is verplicht, dit om diverse onvoorziene en onbesproken hindernissen of problemen onmiddellijk te kunnen melden. Zorg er steeds voor dat de walkietalkies voldoende zijn opgeladen voor vertrek.

In het kader van deze communicatie is het van groot belang dat ook de chauffeur van de botsabsorbeerder een zeer participatieve rol vervult. Hij/zij dient de bestuurder van het interventievoertuig/inspectievoertuig op de hoogte te brengen van potentiële gevaren achter zijn/ haar botsabsorbeerder, zodanig dat deze laatste zich ten volle op zijn/haar taak kan concentreren en de interventie tot een minimale duurtijd kan beperkt worden.

Conform ingewonnen advies bij Centrex Wegverkeer, Kennis- en expertisebeheer van de politie, is het toegelaten om gebruik te maken van de walkietalkies op de semi-handsfree-wijze.

3. Wat te doen bij een ongeval?

Bij een ongeval dient u steeds de hulpdiensten, de politie en indien nodig ook de brandweer, te verwittigen.

Ook uw leidinggevende dient op de hoogte gesteld te worden van het ongeval.

Bij een vermoeden van een ernstig arbeidsongeval, dient het dienstorder [MOW-AWV-2012-15](#) gevolgd te worden.

Ir. Tom Roelants
Administrateur-generaal