

Dienstorder MOW/AWV/2018/10 d.d. 6 september 2018		AGENTSCHAP WEGEN & VERKEER
Titel:	Werfsignalisatie 2 ^{de} categorie	
Voorgesteld door: (stuurgroep)	Stuurgroep Verkeer en Mobiliteit	
Kenniscluster:	3. Expertise opbouwen en adviseren 3.4. Verkeer en Mobiliteit 3.4.6. Verkeerstekens gebruik en toepassing 3.4.6.2. Werfsignalisatie	
Doelgroep: Voor wie van toepassing?	Alle ambtenaren belast met de materie van Verkeer en Mobiliteit , werfsignalisatie	
Verspreiding: Intern/extern		
Verwijst naar reglementering	SB 250, hoofdstuk 10 Dienstorder MOW/AWV/2015/5 van 31 maart 2015	
Bijlagen	typeschema's werfsignalisatie	
Geldig vanaf	Datum publicatie in standaardteksten SB 250 van de tekst van deze dienstorder en van toepassing op de nieuwe bestekken.	

A. Wijziging standaardbestek 250.

De voorschriften rond werfsignalisatie 2^{de} categorie, zoals voorgeschreven in het standaardbestek 250, versie 3.1., hoofdstuk 10, punt 4 worden gewijzigd zoals hieronder beschreven in i. en ii.

i. Er wordt een nieuw punt 4.1.7. ingevoegd dat luidt als volgt:

4.1.7. TOEPASSINGSGBIED WERFSIGNALISATIE

Werken die plaatsvinden op meer dan 50 cm van de rijbaan, het fietspad of een deel van de openbare weg en die geen weerslag hebben op de gebruikers van de openbare weg, zijn niet onderworpen aan de werfsignalisatie.

Punt 4.3. wordt vervangen als volgt:

4.3. Werken van tweede categorie.

4.3.1. Algemeen

4.3.1.1. Werkzone en bestaande nuttige signalisatie.

Wanneer het verkeer moet worden omgeleid door wegenwerken, wordt de signalisatie herhaald vlak bij de effectieve plaats waar er gewerkt wordt, indien deze werkzone zich meer dan 500 meter bevindt vanaf de plaats waar de wegomlegging begint.

Indien het begin van de werkzone in een bocht ligt die niet of moeilijk zichtbaar is voor het aankomend verkeer, dan wordt de aanvang van de werkzone tot voor de bocht opgeschoven.

Indien in tunnels of bruggen wegens plaatsgebrek de vereiste signalisatie niet op een beschikbare berm of ruimte buiten de rijbaan kan worden opgesteld, dan mag die stroomopwaarts opgeschoven worden naar de eerste nuttige beschikbare ruimte, mét vermelding van de juiste afstand. Hierbij moet er dan wel over gewaakt worden dat de band tussen de werf en de signalisatie ten allen tijde blijft bestaan. Eventueel moet de werkzone naar voren worden opgeschoven.

Indien een wegomlegging voor zwaar vervoer is voorzien die verder dan 1 kilometer verwijderd is van de werken, volstaat op die plaats enkel signalisatie die betrekking heeft op die specifieke wegomlegging. De overige signalisatie voorafgaand aan de werf dient hier niet geplaatst te worden.

In het algemeen moet ervoor worden gezorgd dat alle vaste, bestaande signalisatie, die zijn functie tijdens de werken moet behouden, steeds zichtbaar blijft voor de weggebruiker, Indien nodig dient een bord opnieuw opgesteld of herhaald te worden op een zichtbare plaats (vb. borden F1a/F1b die de aanvang van de bebouwde kom weergeven).

4.3.1.2. Geleiding, vermindering en behoud van de rijstroken/rijbaan.

Een schuine geleiding (bakens type Ia1, Ib1, Ic of type Ia2 of Ib2) wordt steeds over 50 meter uitgevoerd.

Bij een langseleiding (zijdelingse signalisatie) worden de bakens type IIa, IIb (bakens met 5 afwisselend rode en witte strepen), IIc gebruikt (smalle bakens), type II d (kegels) of de middelen van type III van bijlage 2 van het MB van 7 mei 1999.

Om een vlotte doorstroming te garanderen, bedraagt de minimumbreedte van de rijstroken 2,75 meter of in principe 2,75 meter indien het gaat om een rijbaan, niet verdeeld in rijstroken. Dat laatste is exclusief de In beide gevallen is dit exclusief de breedte van een eventuele gang voor fietsers, bestuurders van tweewielige bromfietsen en voetgangers. Indien die minimumbreedte niet kan worden gegarandeerd, dient het zwaar vervoer te worden omgeleid. Een alternatief is beurtelings verkeer voorzien.

De verlichting boven de schuine geleiding, die op elk baken aanwezig moet zijn, dient door middel van werflichten aangestuurd in een opeenvolgende sequentie te gebeuren als volgt:

-van links naar rechts voor een schuine geleiding naar rechts.

-van rechts naar links voor een schuine geleiding naar links.

4.3.1.3. Maximale werflengte, veiligheidszone.

Op plaatsen waar de beurtelingsse doorgang van het verkeer over één rijstrook geregeld wordt met mobiele driekleurige verkeerslichten, bedraagt de maximale werflengte in principe 300 m.

Bij een grotere afstand moet er dus gekozen worden voor een omlegging. Bij werven zonder mobiele verkeerslichten bedraagt de werflengte maximaal 50 meter - en in elk geval niet minder dan het vrije zicht op de doorgang langs de werf. rekening houdend met de verkeersintensiteit.

Voor nadere precisering en uitwerking van deze principes wordt verwezen naar de brochure 'Beurtelingsse doorgang van het verkeer over 1 rijstrook bij werken. Regeling met verkeerslichten. (Praktische toelichting voor de bepaling van de optimale cyclus).' Die brochure is terug te vinden op de website van AWV via volgende link:

<http://wegenverkeer.be/sites/awv/files/docs/SCHEMA.pdf>".

of op intranet AWV via volgende link:

<https://apps.mow.vlaanderen.be/denk/informatiecenter/2039-IC/version/2/part/5/data?branch=main&language=default>

Een voor het verkeer toegankelijk tussenvak tussen 2 delen van een werf bedraagt minimaal 50 meter en maximaal 1 kilometer.

Tussen de werkzone en zijdelingse afbakening dient steeds een veiligheidszone van minimaal 0,5 meter te worden voorzien.

4.3.1.4. Specifieke maatregelen voor zwakke weggebruikers (fietsers, voetgangers, ruiters).

Bij vrijliggende fietspaden moet er op toegezien worden dat de werfsignalisatie die ook bestemd is voor de fietsers niet slechts wordt opgesteld op de berm tussen rijbaan en het fietspad, maar rechts van dit fietspad wordt geplaatst of herhaald.

Indien de werken de inname van het fietspad of voetpad vereisen en er is voldoende ruimte voorhanden is op de openbare weg om een gescheiden afbakening met het overige verkeer te voorzien, dan wordt met het oog op de veiligheid bij voorkeur het bestaande fietspad/voetpad ter hoogte van de werf verschoven via een gang.

De gang die langs de werf wordt voorzien bedraagt ten minste 1,50 meter wanneer slechts één van de categorieën van weggebruikers er gebruik moet van maken; ze bedraagt ten minste 2 meter wanneer zowel voetgangers, fietsers als bestuurders van tweewielige bromfietzers er samen gebruik moeten van maken. Wanneer in uitzonderlijke omstandigheden de plaatsgesteldheid dit niet toelaat, mag de breedte van de gang teruggebracht worden tot 1,20 meter. Bij tweerichtingsfietspaden zijn de maten respectievelijk 2 meter (één enkele categorie), 2,50 meter (voetgangers + fietsers/bromfietzers) of 1,50 meter (uitzonderlijke omstandigheden).

De afbakening van deze gang van het autoverkeer gebeurt op kop door middel van schuine geleiding (bakens type Ia1 of Ia2 waarachter een raam voorzien van het verkeersbord D1 wordt geplaatst). In langsrichting worden bakens type 2 IIa, IIb of IIc geplaatst). De bakens voor langseleiding zijn maximum 30 meter van elkaar verwijderd en worden uitgerust met witte of geelachtige knipperlichten. De afbakening van deze gang met de werfzone gebeurt op kop hetzij met een hek (type I van bijlage 4 van het M.B. van 7 mei 1999) dat het fietspad afsluit, hetzij met een hek, aangevuld met een schuine geleiding ervoor geplaatst (bakens type Ia1 of Ia2) indien het fietspad meer dan 1 meter in dwarsrichting moet worden verschoven. In langsrichting gebeurt de afscheiding hetzij door een voldoende stevige inrichting, hetzij door een beschermnet en wordt op een gepaste manier verlicht. Het beschermnet mag niet worden bevestigd aan bakens. Als buffer wordt minstens een tussenafstand van 10 meter voorzien tussen de schuine geleiding /raam bestemd voor het autoverkeer en het hek bestemd voor het fietsverkeer.

Indien de aanleg van een gang niet mogelijk is, kan één van de volgende opties worden gekozen, rekening houdend met de concrete situatie van de werf::

a. Aansluiting geven op een ander bestaand, nuttig of tijdelijk (eventueel tweerichtings-) fietspad, fietsweg of voetpad (eventueel door middel van een tijdelijke fiets- of voetgangersoversteekplaats). Gebeurlijke (tijdelijke) oversteekplaatsen worden in principe aangebracht in een zone kort buiten de eigenlijke werkzone met een minimum afstand van 10 meter tot het hek of de schuine geleiding die de werf afbakent. Dit moet het aankomend verkeer een beter zicht geven op de oversteekplaats. Ter hoogte van de tijdelijke oversteekplaats wordt er voor fietsers een oranje bord met de boodschap 'fietsers oversteken' geplaatst.

Indien dichtbij de werfzone een kruispunt ligt, wordt het tijdelijke (tweerichtings)-fietspad tot aan dit kruispunt verlengd. Op die manier kan de terugleiding van fietsers en tweewielige bromfietzers bij voorkeur via dit kruispunt gebeuren. Daarmee worden dubbele fietspadoversteekplaatsen over een zeer korte afstand vermeden. De breedte van dit tweerichtingsfietspad bedraagt ten minste 1,75 meter. Indien nodig moet daarvoor bijkomende verharding worden aangelegd.

Indien de aansluiting gebeurt op een aanliggend fietspad dat voor de duur van de werken tweerichtingsfietspad wordt, wordt dit fietspad van het overige verkeer gescheiden door middel van bakens type IIa, IIb of IIc. Die bakens zijn maximaal 30 meter van elkaar verwijderd en zijn voorzien van witte of geelachtige knipperlichten. Bovendien moet de onderbroken fietspadmarkering hetzij opgeheven worden hetzij overschilderd of vervangen worden door twee doorlopende tijdelijke randmarkeringen als aanduiding van de rand van het fietspad aan. Bakens worden opgesteld tussen de rijbaan en dit tijdelijk tweerichtingsfietspad.

b. Fietsers leiden langs de werf via gemengd verkeer met het overige verkeer.

In dat geval wordt de snelheid beperkt tot maximaal 30 km/u.

Naast de opstelling van het bord A25 op 150 meter wordt ter hoogte van de overgang van fietspad naar gemengd verkeer over een aantal meters fietspadmarkeringen of een fietssuggestiestrook aangebracht, . in beide gevallen beveiligd met kegels. De minimumafstand tussen de plaats waar de fietser op de rijbaan wordt geleid en het hekken of geleiding die de werf afsluit bedraagt minstens 10 meter.

Bij vrijliggende fietspaden kan er eventueel voor gekozen worden om een oranje bord met de boodschap 'fietsers op de rijbaan' te plaatsen ter hoogte van de plaats waar de fietser het fietspad moet verlaten. Voor fietsers die de volledige rijbaan moeten oversteken, worden fietsoversteekplaatsen aangebracht aan beide zijden van de werf. Die staan op minstens 10 meter van het hek of schuine geleiding die de werf afbakent. Er wordt een opening in de fietsoversteekplaatsmarkering gelaten met een breedte van een gemarkeerd fietslogo om duidelijk te maken dat de fietser op de rijbaan moet blijven. Dit fietslogo wordt facultatief op de rijbaan gemarkeerd.

Bij gemengd verkeer dient de minimale breedte van de rijbaan/rijstrook 3 meter te zijn. De optie van gemengd verkeer is niet van toepassing voor voetgangers.

c. Een specifieke wegomlegging voorzien voor deze categorie van weggebruikers. De wegomlegging wordt gevisualiseerd door middel van een verkeersbord F41 waarop het symbool van fietser of voetganger is aangebracht.

4.3.2. Werken met sterke hinder.

4.3.2.1. Vermindering, verschuiving van rijstroken, geleiding en tijdelijke verkeerslichten.

Regeling vóór de werkzone .

Op wegen met tweerichtingsverkeer waarbij het verkeer beurtelings over één rijstrook wordt geleid, moet steeds met tijdelijke verkeerslichten worden gewerkt als het uiteinde van de doorgang niet meer zichtbaar is of van zodra de drukte van het verkeer dit noodzaakt.

Die verkeerslichten worden geplaatst op 25 meter vóór het hek. Op het baanvak voor het tegenverkeer worden deze verkeerslichten geplaatst 25 meter na het einde van het werk, zodat er voldoende ruimte is voor het terugleiden van het verkeer naar het eigen baanvak.

Tussen twee opeenvolgende afnames en/of verschuivingen van rijstroken moet minimaal 150 meter afstand zijn (200 m geleiding inbegrepen). Een dergelijke verschuiving kan zich bijvoorbeeld voordoen bij een inname van een parkeerstrook.

Deze bijkomende afname van rijstrook of verschuiving gebeurt door de middelen van type I van bijlage 2 (schuine geleiding), voorzien van minstens één verkeersbord D1. Indien voor deze schuine geleiding enkel pijlbakens type Ia2 of Ib2 worden gebruikt, mag het verkeersbord D1 achterwege gelaten worden.

Bij het afsluiten van een volledige rijrichting op een weg met meerdere rijstroken per rijrichting (bv. 2x2), dient vooraf steeds eerst het verkeer van linkerrijstrook naar de rechtersstrook te worden geleid. De tussenafstand tussen de laatste afname van de rijstrook en de omleggingsweg bedraagt minimaal 150 meter (200 meter geleiding inbegrepen).

Vinden de werken plaats op een deel van een rotonde dan mag het verkeer over het nog vrije gedeelte van de rotonde worden omgeleid. Bij verkeer in twee richtingen wordt dan steeds met tijdelijke verkeerslichten gewerkt die het beurtelings verkeer regelen. Die verkeerslichten worden geplaatst op elke weg die naar de rotonde leidt en nog voor het verkeer open staat. Ze worden voorafgegaan door de normaal vereiste werfsignalisatie. Bij de plaats van opstelling van de tijdelijke verkeerslichten moet rekening worden gehouden met bochtstralen, zodat er voldoende manoeuvreerruimte beschikbaar blijft om alle voertuigen (vb. vrachtwagens) vlot doorgang te kunnen verlenen.

Indien op een tak van een kruispunt de volledige toegang wordt afgesloten en het verkeer via een omlegging naar een nabijgelegen of ander geschikt kruispunt zonder verkeerslichten wordt geleid, dan kan dit kruispunt met tijdelijke driekleurige verkeerslichten worden uitgerust, rekening houdend met de aldaar toegenomen verkeersdruk. Indien dit nabijgelegen of ander geschikt kruispunt zich in de zone bevindt ná de afgesloten tak, dan moet voorafgaand dit nabijgelegen of geschikt kruispunt niet de volledige werfsignalisatie worden opgesteld. In dat geval volstaat de opstelling van het bord C43 na elk nuttig tussengelegen kruispunt.

Regeling ter hoogte van de werkzone:

Aan het begin van de werkzone wordt, met het oog op een betere zichtbaarheid, het hek vervangen door een inrichting van type I van bijlage 3 van het M.B. van 7 mei 1999, wanneer er een signalisatie op afstand (schuine geleiding) voorzien is met een inrichting type I van bijlage 2 (bakens) van hetzelfde M.B. van 7 mei 1999. Die inrichting wordt bovenaan voorzien van twee dagflitsers.

Schuine geleiding wordt enkel geplaatst bij een vermindering of verschuiving van rijstrook, waarbij er per rijrichting nog minimaal één rijstrook beschikbaar voor het verkeer blijft.

Wanneer er geen schuine geleiding is voorzien, volstaat de inrichting van bijlage 4 van het M.B. van 7 mei 1999 (hek).

Indien de globale werf verdeeld is over een of meerdere deelwerven, dan mag de signalisatie ter hoogte van deze tussenliggende deelwerven beperkt worden tot het hek, voorzien van de gebruikelijke signalisatie, op voorwaarde dat de tussenafstand tussen deze deelwerven niet meer dan 1000 meter bedraagt.

Bij een doorsteek door de middenberm mag het verkeer met de andere richting gescheiden worden door middel van een tijdelijke doorlopende markering.

Een doorsteek door de middenberm impliceert dat een of meerdere rijstroken van het tegenovergestelde wegvak voor het tegenverkeer moeten worden afgenomen. De vrije tussenruimte tussen deze doorsteek en de (laatste) afname van de rijstrook uit het tegenovergestelde verkeer bedraagt hier ook minstens 50 meter (100 meter, geleiding van (laatste) afnamen inbegrepen) .

Deze veiligheidsafstand van 50 meter (100 m geleiding inbegrepen) is ook van toepassing op gewestwegen met twee of meer rijstroken (zonder middenberm), waarbij er een inname van een rijstrook bestemd voor tegenverkeer gebeurt, in combinatie met een verschuiving van dit tegenverkeer via de resterende rijstrook, verharde berm of parkeerstrook.

Als bij werken op de rechterrijstrook, het verkeer op de linkerrijstrook blijft doorrijden en het verkeer op de rechterrijstrook wordt verschoven naar de parkeerstrook (of zone naast de rijbaan), dan wordt het hek aan het begin van het werk vervangen door een inrichting type I van bijlage 3 van het M.B. van 7 mei 1999 (raam met rood-witte rand + bord F21 bovenaan). Aan het begin van de geleiding staat eveneens een bord F21.

Regeling voorbij de werkzone

Als bij doorgang van het verkeer op de parkeerstrook of strook naast de rijbaan, het verkeer na de werkzone terug naar links of naar rechts wordt geleid, gebeurt dit op dezelfde manier als bij de afname van een linkerrijstrook (hoge bakens), evenwel zonder plaatsing van een inrichting type I van bijlage 3 van het M.B. van 7 mei 1999. Bij gebruik van pijlbakens type Ia2 of Ib2 mag het verkeersbord D1 achterwege gelaten worden.

4.3.2.2. Bebording.

De borden F39 en F79-F85 met afmetingen 2 10 meter op 2 50 meter worden enkel gebruikt op 2x2 wegen (met of zonder middenberm). Op andere wegen van 2^{de} categorie mogen kleinere afmetingen van deze borden worden gebruikt (1, 1meter op 1, 3meter).

Wanneer het verkeer over meer dan één rijstrook per rijrichting verloopt mét middenberm, dan moeten alle verbods- en eventueel geplaatste gebodsborden ontubbeld (links en rechts) worden opgesteld.

Het bord C43 dat de snelheid beperkt tot 50 km/u en desgevallend tot 30 km/u wordt herhaald na 500 meter bij werflengte tot 2 kilometer. Het wordt herhaald na 1000 meter bij werflengte vanaf 2 kilometer.

Indien een inhaalverbod moet worden opgesteld, wordt het bord C35 geplaatst op 250 meter.

Indien tijdelijke verkeerslichten aan het begin van de werkzone worden geplaatst, dan worden die 150 meter vooraf aangekondigd met een bord A33. Dat bord komt in de plaats van het bord A31.

Bij beurtelingse doorgang van het verkeer worden de verkeersborden B19/B21 slechts gebruikt indien op basis van de algemene regels van het verkeersreglement het niet duidelijk is welk voertuig voorrang moet verlenen. Dat is bijvoorbeeld het geval bij een beurtelingse doorgang gelegen in het midden van de rijbaan. Bij toepassing ervan, worden deze borden steeds op 25 meter van de doorgang geplaatst.

Indien er, voorafgaand aan de werf, nog toegankelijke zijstraten zijn in de zone tussen het begin van de wegomlegging en de werkzone wordt in elke zijstraat telkens op 150 meter vóór het kruispunt met de weg waarop gewerkt wordt een bord A31 geplaatst. Op de hoek met die zijstraten wordt de doorgang richting werfzone telkens afgesloten met een bord C3, voorzien van onderbord type Ia met vermelding van de afstand tot de werf . Er kan ook een onderbord type IV gebruikt worden, met aanduiding van de categorie van voertuigen die toch toegang hebben. Het bord C43 wordt hier ook steeds herhaald. Bij de laatste zijstraat wordt hier bovendien een bord F45 toegevoegd.

Bij een doorsteek door de middenberm, waarbij het verkeer over een rijstrook van de tegengestelde richting wordt geleid, wordt een bord F85 geplaatst. Tevens wordt op 150 meter voor de doorsteek een bord A39 geplaatst.

Indien bij verschuiving van rijstro(o)(k)en de parkeerstrook tijdelijk wordt ingenomen, dan moet in een zone van 250 meter vóór die inname een parkeerverbod gelden. Dat wordt ingesteld met de verkeersborden E1.

Indien een tijdelijke oversteekplaats voor de fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen wordt voorzien nabij de werfzone (bv. bij de aanvang van de schuine geleiding), dan wordt dit aangekondigd door een bord A25 en ter hoogte van de oversteekplaats door het bord F50. Indien dit bord geplaatst moet worden op 150 meter voor de werf, dan vervangt dit het bord A31.

Indien voor fietsers een aanliggend tijdelijk tweerichtingsfietspad langs de rijbaan wordt ingesteld dat start vanaf een kortbij gelegen kruispunt, dan geldt de ingestelde snelheidsbeperking van 50 km/u al vanaf dat kruispunt.

Wanneer wordt gekozen voor de optie van gemengd verkeer, dan wordt dit aangekondigd door een bord A25 dat het bord A31 vervangt.

Het bord dat de snelheid beperkt tot 30 km/u wordt geplaatst waar de geleiding begint - of op 100 meter ingeval er geen geleiding is.

Voor de fietsers wordt ook een oranje werfsignalisatiebord geplaatst met de vermelding 'fietsers op de rijbaan'.

Indien het fietspad verschuift over een afstand van meer dan 1 meter, dan wordt dit 100 meter ervoor aangekondigd met een bord F81, aangevuld met een onderbord met het symbool "fiets". Indien de werken plaatsvinden op een deel van een rotonde, of een tak van een rotonde is afgesloten waardoor het aanliggend fietspad op de rotonde tijdelijk in dubbelrichting wordt open gesteld, dan wordt dit fietspad ten opzichte van het voertuigenverkeer bij het oversteken uit de voorrang gebracht. Dat gebeurt door middel van bordjes B1 en haaiantanden op het wegdek.

Het bord F39 dat een omlegging aankondigt, wordt geplaatst op 200 meter vóór de omleggingsweg. Op dezelfde hoogte wordt facultatief het bord 'GPS-uit' geplaatst, volgens de modaliteiten van de dienstorder MOW/AWV/2012/2.

Bij het instellen van een wegomlegging met diverse bestemmingen, worden op de tijdelijke bewegwijzeringsborden F39 en F41 bij voorkeur dezelfde bestemmingsnamen gekozen als op de vaste signalisatie. Dat maakt de wegomleggingsroute duidelijker voor alle wegebruikers.

Indien de omleggingsroute op minder dan 500 meter voorbij het kruispunt start waarop de afgesloten rijweg aantakt, dan wordt een bord C43 dat de snelheid beperkt tot 50 km/u herhaald na dit kruispunt. Het verkeersbord F47, de verkeersborden die het einde van een verbod aanduiden en het bord 'verantwoordelijke signalisatie' worden in dat geval pas op de geëigende afstanden geplaatst na het kruispunt waar de omleggingsroute begint. Het bord C43 '50' wordt evenwel niet herhaald indien de omleggingsroute start op meer dan 500 meter voorbij het kruispunt waarop de afgesloten rijweg aantakt. In die hypothese wordt het bord F39 herhaald op 200 meter vóór de afslag waarop de omleggingsroute aanvangt. Het verkeersbord F47, de verkeersborden die het

einde van een verbod aanduiden en het bord 'verantwoordelijke signalisatie' worden in dat geval op de geëigende afstanden opgesteld na het kruispunt waarop de afgesloten rijweg aantakt.

Het werfaankondigingsbord volgens 4.1.5. wordt geplaatst tussen 1000 meter en 1500 meter vóór de werkzone.

Bij werken op een rotonde, waarbij een deel ervan voor het verkeer beschikbaar blijft (via plaatsing van tijdelijke verkeerslichten ter regeling van het beurtelings verkeer), worden de borden D5 op de rotonde vervangen door bakens Ia2 en Ib2.

Tijdelijke driekleurige verkeerslichten worden steeds aangekondigd op 150 meter met een gevaarsbord A33.

Indien gewezen moet worden op een inrit en/of uitrit voor werfverkeer, dan wordt die aangeduid met verkeersbord A51 met onderbord met het woord 'inrit en/of "uitrit' vergezeld van het symbool van een vrachtwagen en met een onderbord van het type I '25 meter' van bijlage 1 van het M.B. van 7 mei 1999, op 25 meter van de betrokken inrit en/of uitrit. Vóór de inrit wordt bovendien onder dit gevaarsbord met onderbord een verkeersbord C31 met onderbord type IV 'uitgezonderd werf' geplaatst. Wanneer de inrit samenvalt met de uitrit, dan wordt de voorkeur gegeven aan de vermelding 'uitrit' op het onderbord.

Bij gebruik van tijdelijke verkeerslichten die de beurtelingsse doorgang regelen langs een dergelijke werf, moeten ook ter hoogte van de uitrit van de vrachtwagens de tijdelijke verkeerslichten ontdubbeld worden opgesteld. Zo kan het werfverkeer zich op gepaste tijdstippen in de verkeersstroom met de juiste richting invoegen.

Wanneer een gemarkeerd wegvak overgaat in een wegvak dat (nog) geen markeringen bevat, dan wordt op 150 meter voor de overgang een verkeersbord A51 met onderbord 'geen markering' voorzien. Desgevallend wordt de hierbij de signalisatie van weinig hinder toegepast (zie onder 4.3.3.) indien het wegvak in definitieve layout wordt opengesteld voor het verkeer.

Na het aanbrengen van een nieuw wegdek wordt gedurende de droogtijd hiervan, en wanneer geen werfactiviteit meer zichtbaar is voor de weggebruikers ter hoogte van de aanvang van deze zone een geel informatiebord met zwarte opschriften geplaatst met het opschrift 'Het nieuwe wegdek DROOGT Dank voor uw begrip'. Dit bord heeft afmetingen van 750 x750 mm. Voor de lay-out van dit bord, zie onderstaande figuur:



Wanneer onderaan een brug wordt gewerkt en die werken vereisen om veiligheidsredenen het afsluiten van één of meer rijstroken van de weg op de brug, dan wordt bij de werfsignalisatie op de brug een geel informatiebord met zwarte opschriften geplaatst met het opschrift 'Wij werken onderaan deze brug. Dank voor uw begrip'. Dit bord heeft afmetingen van 750 x 750 mm. Voor de lay-out van dit bord zie onderstaande figuur:



4.3.2.3. Wegmarkeringen

Bij vermindering van een rijstrook mogen rijstrookverminderingspijlen worden aangebracht op de af te nemen rijstrook. In dat geval worden er minstens 4 aangebracht op de wettelijk voorziene afstand.

Tijdelijke randmarkering van de rijbaan of markering van de rijstrook is niet verplicht als de rijbaan of rijstrook duidelijk af te leiden is binnen de werf.

Is dit niet het geval, dan moeten tijdelijke markeringen worden aangebracht onder volgende cumulatieve voorwaarden:

- Op plaatsen waar geen geleiding door de toepasselijke bakens of kegels is of kan worden voorzien
- Ter geleiding van de rijbaan over een deel van de openbare weg die in de normale situatie niet voor het verkeer is opengesteld (vb. oorspronkelijk fietspad of verharde berm).

Tijdelijke markering moet ook worden aangebracht als de betekenis van de normale markering niet meer kan aangehouden worden of strijdig wordt met de bebakening van de tijdelijke rijstrook. Als alternatief kan eventueel de normale markering worden verwijderd, indien de bebakening van de rijbaan voldoende verzekerd wordt door de opgestelde bakens.

De oorspronkelijke markering in het midden van de rijbaan moet worden verwijderd bij een beurtelingse doorgang (die hetzij met verkeerslichten, hetzij met de borden B19/21 wordt geregeld). Zo wordt onduidelijkheid vermeden over de breedte van de doorgang.

Bij verschuiving van meerdere rijstroken wordt een neutrale zone gecreëerd waarbij de schuine geleiding tussen de rijstroken over een breedte van minstens 1 meter ontdubbeld wordt uitgevoerd.

Bij rijbanen met drie rijstroken, waarbij de middelste bestemd is voor verkeer in beide richtingen, moet een doorlopende markering worden getrokken tussen de twee nog gebruikte rijstroken, bij wegwerven op de rechterrijstrook, waarbij het verkeer naar de middelste rijstrook wordt geleid. De markering wordt aangebracht ter hoogte van de werken en vangt aan vanaf de plaats waar de geleiding begint.

4.3.3. Werken die het verkeer weinig hinderen.

Bij werken die het verkeer weinig hinderen, moeten de verkeersborden niet ontdubbeld worden bij wegen die bestaan er uit meer dan één rijstrook per rijrichting, combinatie met een middenberm.

Het verkeersbord A7 mag enkel geplaatst worden bij een rijbaanversmalling ≥ 1 meter, zoniet wordt het verkeersbord A31 geplaatst.

Indien de beschikbare rijstrookbreedte tussen 2m75 en 3m05 blijft, of bij een beperkte asverschuiving van het autoverkeer, dan wordt de snelheid beperkt tot 50 km/u. Bij een rijstrookbreedte vanaf 3m05 is de snelheidsbeperking van 50 km/u facultatief. Het verkeersbord A7 of A31 en het eventuele verkeersbord C43 (50 km/u) worden facultatief geplaatst op een inrichting type I van bijlage 3 van het MB van 7 mei 1999 (raam met rood-witte rand).

Indien de snelheid verder moet worden beperkt tot 30 km/u, dan wordt het bord C43 '30' geplaatst goed zichtbaar ter hoogte van de werkzone.

Indien specifiek ten behoeve van fietsers een aanliggend tijdelijk tweerichtingsfietspad langs de rijbaan wordt ingesteld dat start vanaf een kortbij gelegen kruispunt, dan begint de ingestelde snelheidsbeperking van 50 km/u vanaf dit kruispunt.

Aan te leggen tijdelijke fietsoversteekplaatsen worden in principe geplaatst in een zone net buiten de eigenlijke werkzone. Hierbij moet de een minimumafstand van 10 meter wordt gerespecteerd met het hek dat het fietspad afsluit. Ter hoogte van de tijdelijke oversteekplaats wordt voor fietsers

een oranje bord met de boodschap 'fietsers oversteken' geplaatst. Die tijdelijke oversteekplaats(en) word(t)(en) steeds aangekondigd door een bord A25 op 150 meter van de werf dat desgevallend het bord A31 vervangt, en door het bord F50 op de plaats van de oversteekplaats.

Het werfaankondigingsbord volgens 4.1.5. wordt geplaatst op 500 meter vóór het werk.

4.3.4. Bijzondere signalisatie voor de bereikbaarheid van vestigingen en handelszaken tijdens de werken.

Voor signalisatie van de bereikbaarheid van vestigingen en handelszaken tijdens de werken zijn de bepalingen opgenomen in punt 2 van de dienstorder MOW/AWV/2015/5 van 31 maart 2015 van toepassing.

ii. In de tabel 10-1-2 in Hoofdstuk 10.1.1.2.4.A worden op de geëigende plaats volgende borden toegevoegd als volgt:

<i>Categorieën van verkeersborden</i>	<i>Type</i>
<i>aanwijzingsborden</i>	
F41 bestemd voor fietsers	Type 1
F81 voor fietsers (0,60 x 0,90m)	Type 1
Oranje bord "fietsers oversteken"	Type 1
Oranje bord "fietsers op de rijbaan"	Type 1
<i>AWV borden</i>	
IW5 (ev. aangevuld met bord dat verwijst naar website)	Type 1
Bord "het nieuwe wegdek droogt"	Type 1
Bord "wij werken onderaan deze brug"	Type 1

B. Werfsignalisatieschema's.

Bijlage 1 bevat de nieuwe werfsignalisatieschema's 2^{de} categorie horend bij deze dienstorder. Ze vervangen de overeenkomstige schema's, zoals ze destijds werden uitgegeven vanaf 2001 door de afdeling Verkeerskunde.

De nieuwe schema's bevatten de meest voorkomende werfsituaties. Ze beletten niet de noodzaak om in bepaalde concrete werfsituaties sommige onderdelen van schema's te moeten combineren.

Ir. Tom Roelants
Administrateur-generaal