



Vlaanderen
is wegen en verkeer

**Werfsignalisatie 6de categorie op autosnelwegen en wegen > 90 km/u.
Aanrij-, opstellings- en afrijprocedure inzake botsers**

Dienstorder MOW/AWV/2021/9

29/09/2021



AGENTSCHAP
WEGEN & VERKEER

COLOFON

Titel:	Werfsignalisatie 6 ^{de} categorie op autosnelwegen en wegen >90 km/u. Aanrij-, opstellings- en afrijprocedure inzake botsers.
Voorgesteld door:	commissie Verkeer en Mobiliteit
Informatiefolder:	3.4.6.2. Werfsignalisatie
Doelgroep:	Alle ambtenaren belast met toepassing van en controle op de werfsignalisatie. Werfcontroleurs
Verspreiding:	extern
Verwijst naar dienstorder:	MOW/AWV/2013/21 d.d. 4 december 2013 MOW/AWV/2014/18 d.d. 13 november 2014 MOW/AWV/2015/8 d.d. 5 mei 2015
Geldig vanaf:	29 september 2021

1) Algemeen.	2
A.Voorafgaande fase gemeenschappelijk aan alle opstellingen: Fase 0: briefing.	2
B. De werken vinden plaats op de linkerrijstrook.	4
1. Aanrij- en opstellingsprocedure.	4
2. Afrijprocedure.	12
C. De werken vinden plaats op de rechterrijstrook.	16
1. Aanrij- en opstellingsprocedure.	16
2. Afrijprocedure.	19
D. De werken vinden plaats op de pechstrook.	22
1. Aanrij- en opstellingsprocedure.	22
2. Afrijprocedure.	23
E. De werken vinden plaats op de linker- en middelste rijstrook.	27
1. Aanrij- en opstellingsprocedure.	27
2. Afrijprocedure	29
F. De werken vinden plaats op de rechterrijstrook en middelste rijstrook.	35
1. Aanrij- en opstellingsprocedure.	35
2. Afrijprocedure	44
2) Bijzondere aandachtspunten.	47

1) Algemeen.

Bij het gebruik en opstelling van botsers ter beveiliging van (mobiele) werken op de rijbaan is het van belang dat de aanrij-, opstellings- en afrijprocedure vlot, snel en eenduidig verloopt. Dit is belangrijk om te komen tot een juiste opstelling ter beveiliging van de werken. Ook wordt hierdoor vermeden dat de hinder voor het achteropkomend verkeer groter dan nodig wordt, wat belangrijk is in het licht van de verkeersveiligheid (vermijden van ongevallen).

Rekening houdend met de voorgeschreven basisopstelling in 6^{de} categorie¹ op autosnelwegen en niet-autosnelwegen >90 km/u (namelijk: werkend voertuig (WeVo) + 2 (of 1 bij niet-autosnelwegen) afscherpende botsers op 30 en 80 m (AfBo1, AfBo2) (of AfBo 1 op 50 m bij niet-autosnelwegen) + voorsignalisatievoertuig op 500 m (VoSi)), en rekening houdend met de toegelaten innames van één of meer rijstroken via deze basisopstelling, zoals bepaald in de signalisatieschema's van 6^{de} categorie (zie Dienstorder MOW/AWV/2015/8) gelden de volgende regels:

De regels hierna beschreven gaan uit van het gebruik in Vlaanderen van botsers voorzien van een inklapbaar botskussen, inclusief "track & trace" en "stootkussen actief" sensor, maar beletten niet dat zij ook in de toekomst van toepassing zouden kunnen zijn op niet inklapbare types, voorzover de op deze voertuigen aangebrachte verkeersborden in de fase waar een inklapbaar botskussen wordt voorgeschreven, nog niet zichtbaar zijn.

De regels hierna beschreven gaan ook uit van de richtlijnen beschreven in het SB 250, v4.1, waarbij de bediening van de signalisatie volledig vanuit de cabine van het voertuig kan gebeuren. In de gevallen dat dit nog niet kan, dient het verkeersbord D1 reeds in de verzamelfase in de juiste stand die zal gelden op de werf, te worden gedraaid.

¹ Werken van 6^{de} categorie = mobiele werken die vanwege hun relatief lage verplaatsingssnelheid of vanwege hun veelvuldig stilstaan voor het uitvoeren van werken slechts kortstondig het verkeer hinderen.

A. Voorafgaande fase gemeenschappelijk aan alle opstellingen: Fase 0: briefing.

Er wordt vanuit gegaan dat de te gebruiken voertuigen correct en veilig zijn op het vlak van technische uitrusting en de aanwezige signalisatie er op aangebracht. Er wordt tevens vanuit gegaan dat de bestuurder van de botser in staat is zijn rijbewegingen optimaal uit te voeren, rekening houdend met het gabarit en de overhang achteraan het voertuig.

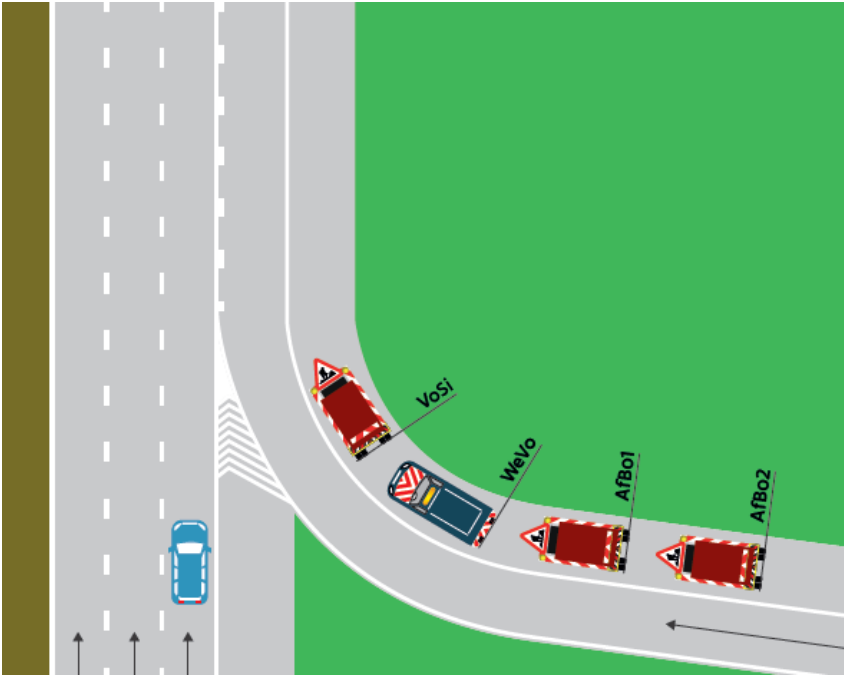
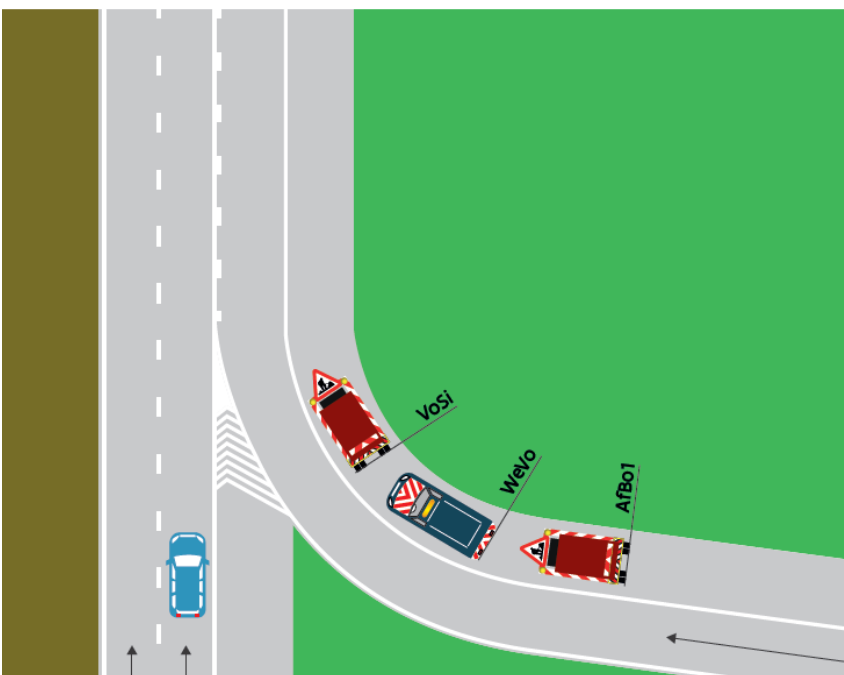
Voorafgaand aan alle opstellingen wordt een briefing gehouden met alle betrokkenen die aan de geplande opstelling deelnemen. Hier worden de vereiste afspraken vastgelegd en toegelicht in verband met de aanrij-, opstellings- en afrijprocedure. In dit verband is onder meer ook een verwijzing aan de orde naar de heersende richtlijnen omtrent het dragen van persoonlijke beschermingsmiddelen en het gebruik van de veiligheidsinstructiekaarten (zie de dienstorder MOW/AWV/2014/18 van 13 november 2014 in dit verband) alsook naar de inhoud van het signalisatieplan. Hierbij kunnen ook de vragen en overwegingen worden meegenomen, zoals die zijn beschreven in punt 2b en volgende in de dienstorder MOW/AWV/2013/21 van 4 december 2013 inzake kortstondige inspecties op de pechstrook.

Van belang hierbij is ook dat het Verkeerscentrum op de hoogte gebracht wordt van de geplande werken, en niet enkel voor de werken waarvoor op het betrokken wegvak dynamische signalisatie in gebruik is die door het Verkeerscentrum wordt bediend. Het verkeerscentrum moet tevens bijkomend verwittigd worden bij tussentijdse verplaatsingen van de werf in de loop van de dag teneinde hen toe te laten de dynamische signalisatie hierop af te stemmen. Er worden hierbij concrete afspraken gemaakt wie voorafgaand aan de start van de voertuigen, naderhand later op het terrein en eventueel bij tussentijdse verplaatsingen, het Verkeerscentrum zal verwittigen).

B. De werken vinden plaats op de linkerrijstrook.

1. Aanrij- en opstellingsprocedure.

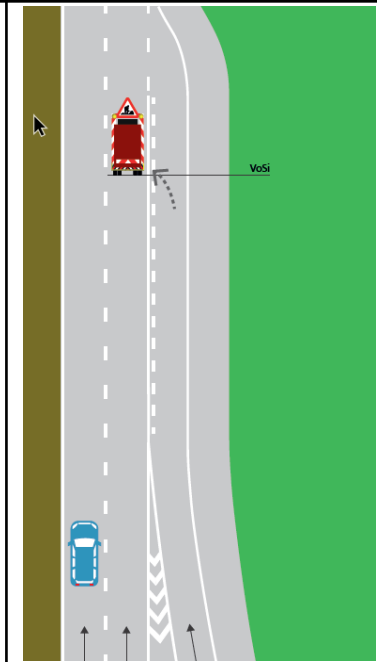
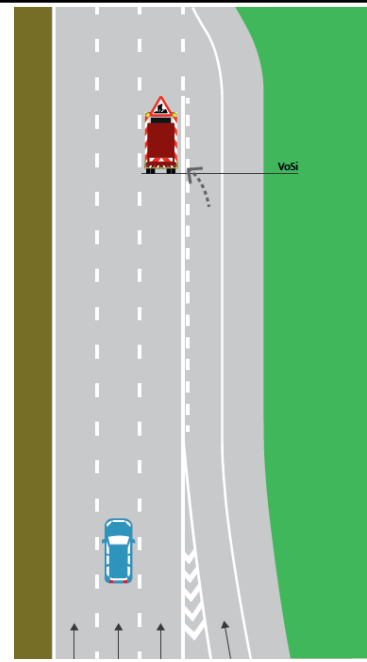
Fase 1: Verzamelen.

<p>Alle betrokken voertuigen die worden gebruikt bij de werken verzamelen in colonne volgens volgorde van vertrek (VoSi, WeVo, AfBo 1, AfBo2,) nabij een beschikbare invoegstrook of parkeerterrein op een locatie stroomopwaarts van de plaats waar moet gewerkt worden. Het verzamelen vanop een pechstrook of starten vanuit een pechhaven wordt afgeraden.</p> <p>Het VoSi, voorzien van het verkeersbord F79 met de juiste configuratie van de geplande opstelling, ontsteekt de knipperlichten, maar klappt het botskussen nog niet uit.</p> <p>De AfBo1 en AfBo2 ontsteken eveneens de knipperlichten (bovenaan het dak van het voertuig). Het verkeersbord D1 staat in neutrale positie.</p>	<p>Autosnelwegen</p> 
	<p>Niet-autosnelwegen > 90 km/u</p> 

Fase 2: Verwittigen Verkeerscentrum + Oprijden VoSi.

<p>Voorafgaand aan het vertrek wordt het Verkeerscentrum verwittigd van de plaats waar er vertrokken wordt en de plaats en verwachte aankomst waar er zal gewerkt worden.</p> <p>Het VoSi vertrekt in de richting van de plaats waar</p>	<p>autosnelwegen</p>	<p>niet-autosnelwegen >90 km/u</p>
--	----------------------	---------------------------------------

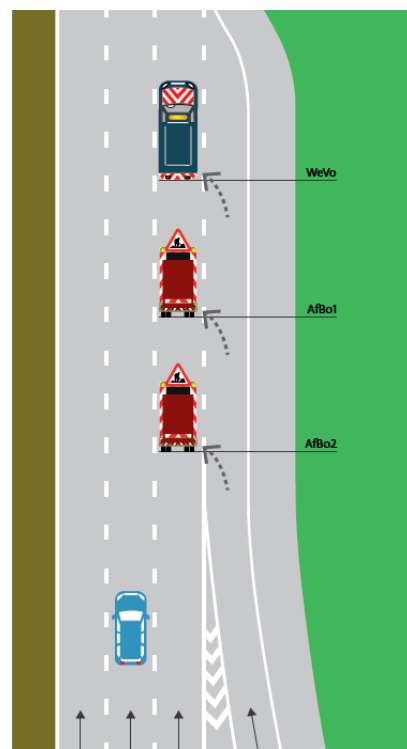
gewerkt moet worden, met de bedoeling hier vóór de andere voertuigen aan te komen. Het botskussen is niet uitgeklapt.



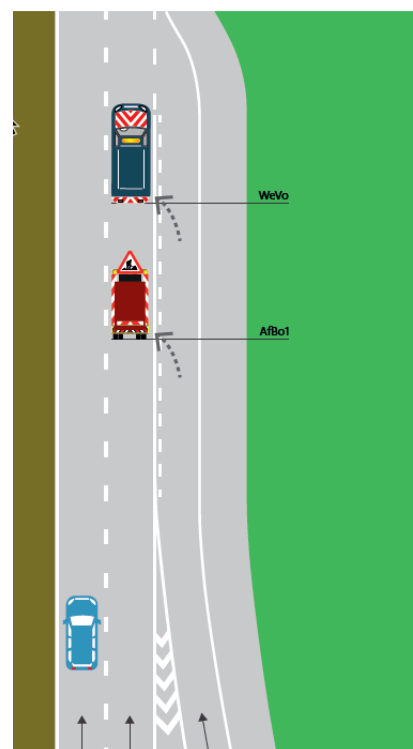
Fase 3: Orijden overige voertuigen

Een vijftal minuten na het vertrek van het VoSi vertrekken de overige voertuigen, in de richting van de plaats waar moet gewerkt worden en voegt in op de rechterrafstrook. De snelheid wordt opgedreven naar een aangepaste snelheid. Er wordt naar gestreefd dat er geen vreemde voertuigen tussen de colonne rijden of kunnen invoegen, op het moment dat men naar fase 4 wil overgaan.

autosnelweg



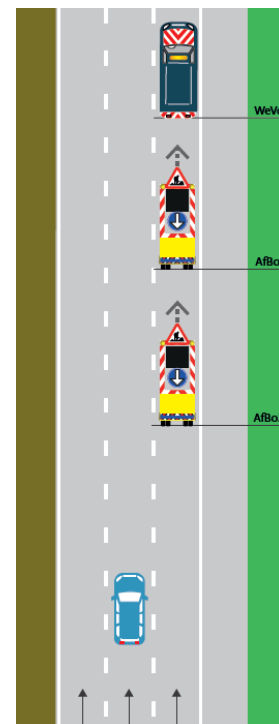
niet-autosnelwegen > 90km/u



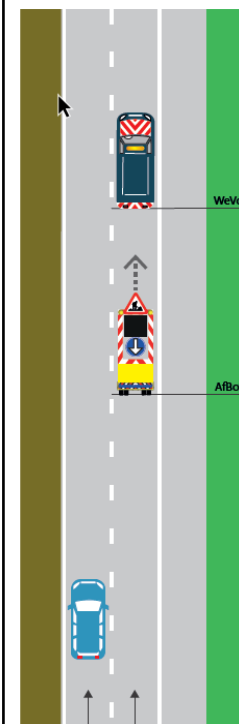
Fase 4: Signalisatie

Tegen een aangepaste snelheid laten AfBo 1 en AfBo 2 het botskussen zakken maar ontsteken nog niet de lichtpijl (D1 blijft in neutrale positie).

autosnelwegen



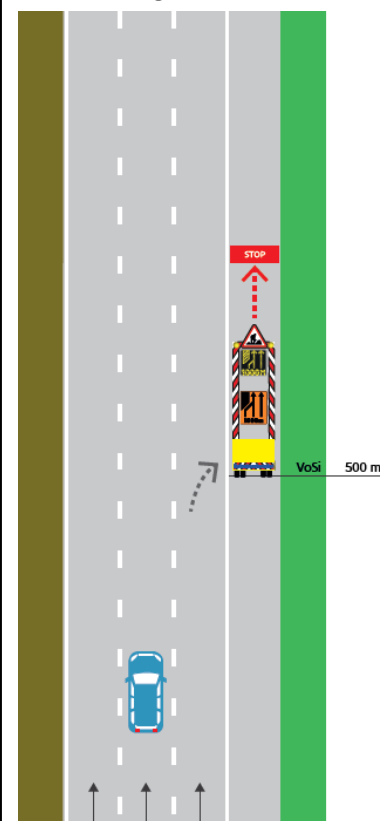
niet-autosnelwegen >90 km/u



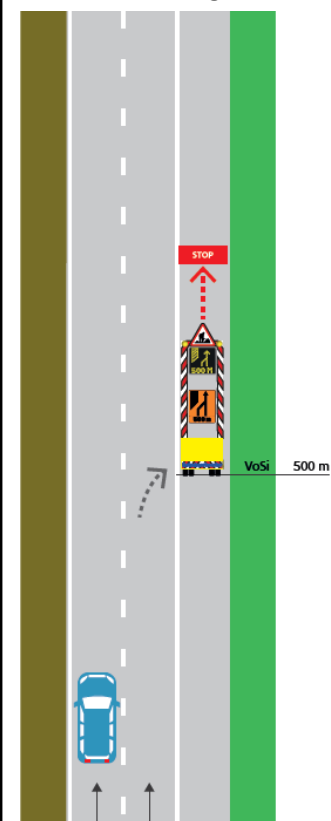
Fase 5: Voorsorteren + signalisatie + stoppen VoSi

Ondertussen, 500 m voor de plaats waar moet gewerkt worden voorsorteert de VoSi naar de pechstrook, klapt het botskussen uit zodat de juiste signalisatie wordt getoond en stopt. De signalisatie wordt vervolgens in hoogste positie uitgeschoven.

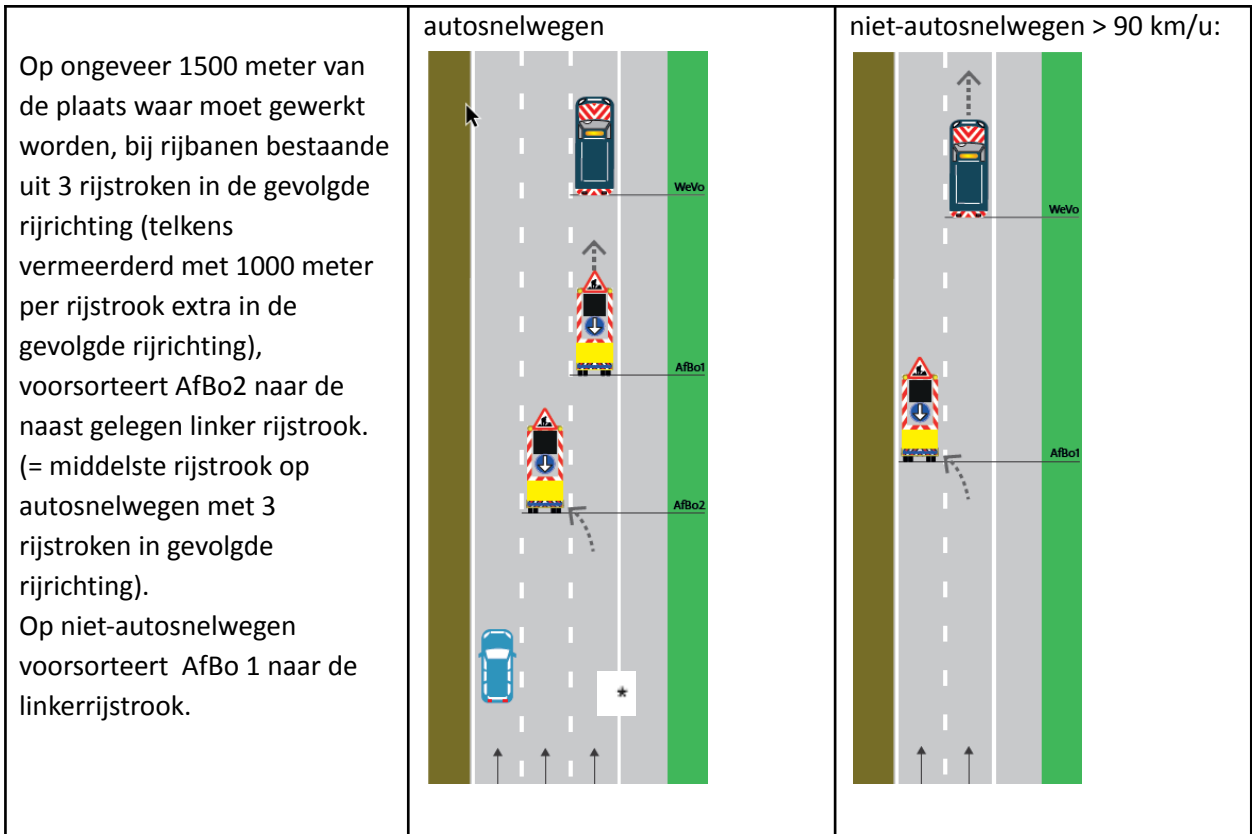
autosnelwegen



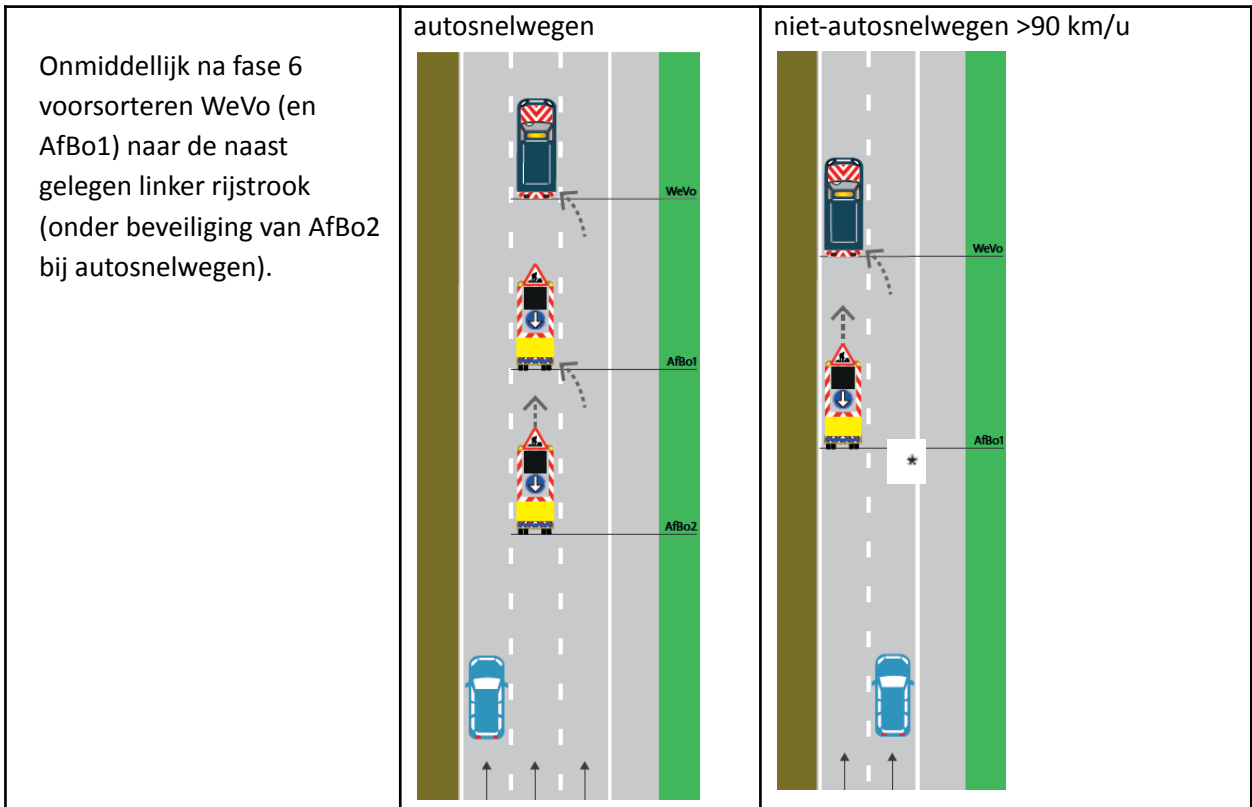
niet-autosnelwegen >90km/u



Fase 6: Voorsorteren.



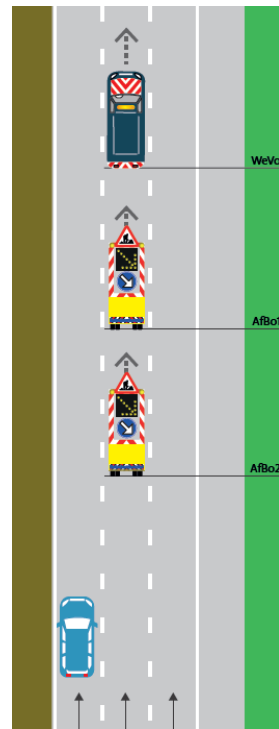
Fase 7: Voorsorteren 2.



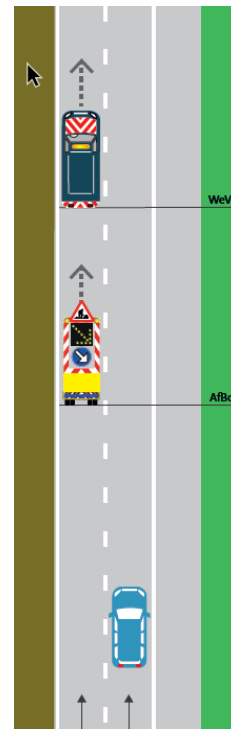
Fase 8: Lichtpijl.

De AfBo 1 (en AfBo 2) ontsteken de lichtpijl schuin naar onder rechts en draaien het verkeersbord D1 eveneens 45° schuin naar onder rechts.

autosnelwegen



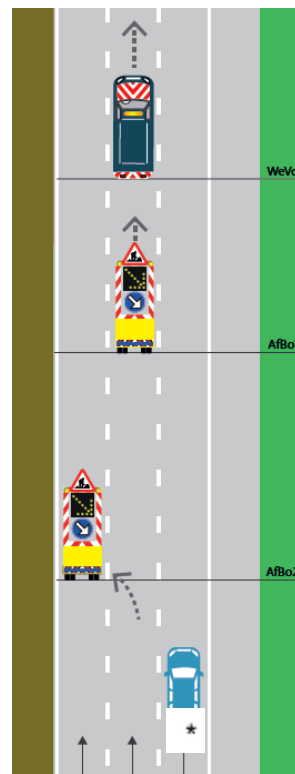
niet-autosnelwegen >90 km/u



6. Fase 9: Voorsorteren 3.

Op ongeveer 1000 meter van de plaats waar moet gewerkt worden voorsorteert de AfBo2, (op autosnelwegen met 3 rijstroken), naar analogie met fase 6, naar de volgende rijstrook links van hem gelegen (linkerrijstrook). De lichtpijl en het verkeersbord D1 van AfBo1 en AfBo 2 behouden hun rechtse stand. Bij autosnelwegen met slechts 2 rijstroken vallen fase 9 en 10 weg. Zijn er meer dan 3 rijstroken, dan wordt verder opgeschoven naar links op een analoge manier als bij fase 9 en 10.

autosnelwegen



niet-autosnelwegen >90 km/u

zie fase 11

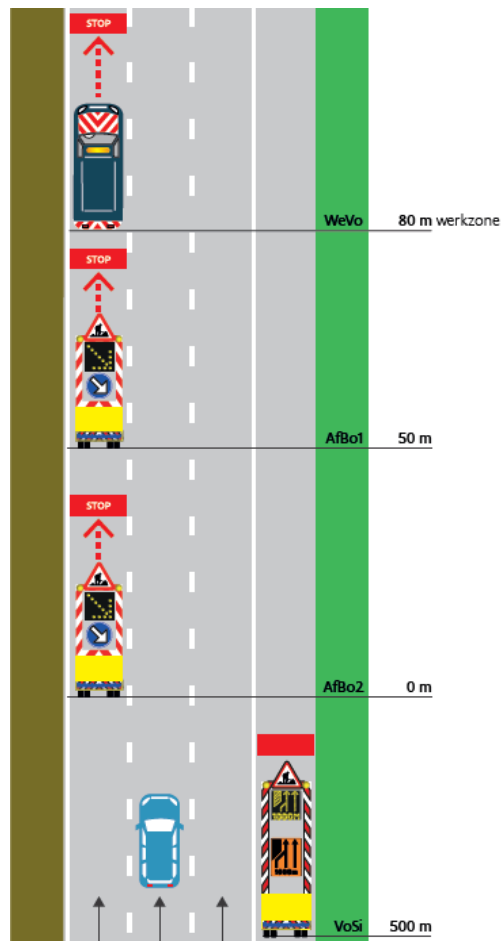
7. Fase 10: Voorsorteren 4 + F79.



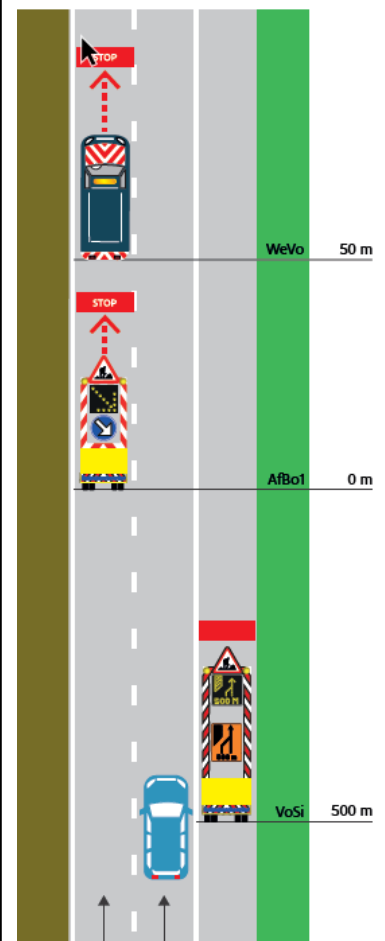
8. Fase 11: Stoppen 2.

Binnen de betrokken rijstrook, passeren het WeVo, AfBo 1 en AfBo2 het reeds opgesteld VoSi. Het WeVo vertraagt geleidelijk en stopt ter hoogte van de geplande werkzone. AfBo 1 en AfBo 2 vertragen geleidelijk en stoppen op respectievelijk 30 meter en 80 meter afstand van het WeVo. Hierbij bevinden AfBo 1 en AfBo2 zich niet binnen dezelfde aslijn (AfBo 1 bevindt zich iets meer naar rechts dan AfBo 2, zonder evenwel de rijstrook te mogen verlaten). Dit moet het aankomend verkeer toelaten de lichtpijlen op beide AfBo's op te merken. De tussenafstand van 500 m tot het VoSi wordt gerespecteerd. Het verkeerscentrum wordt verwittigd van de start van de werken.

autosnelwegen

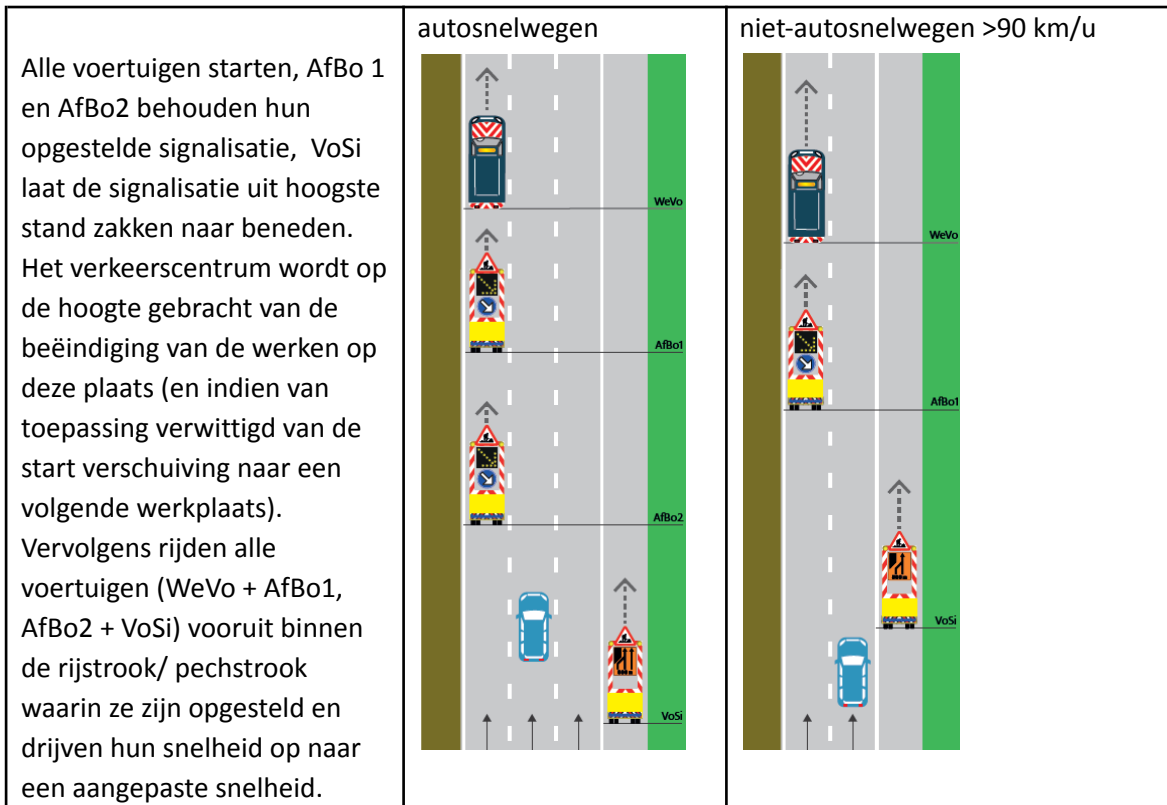


niet-autosnelwegen >90 km/u

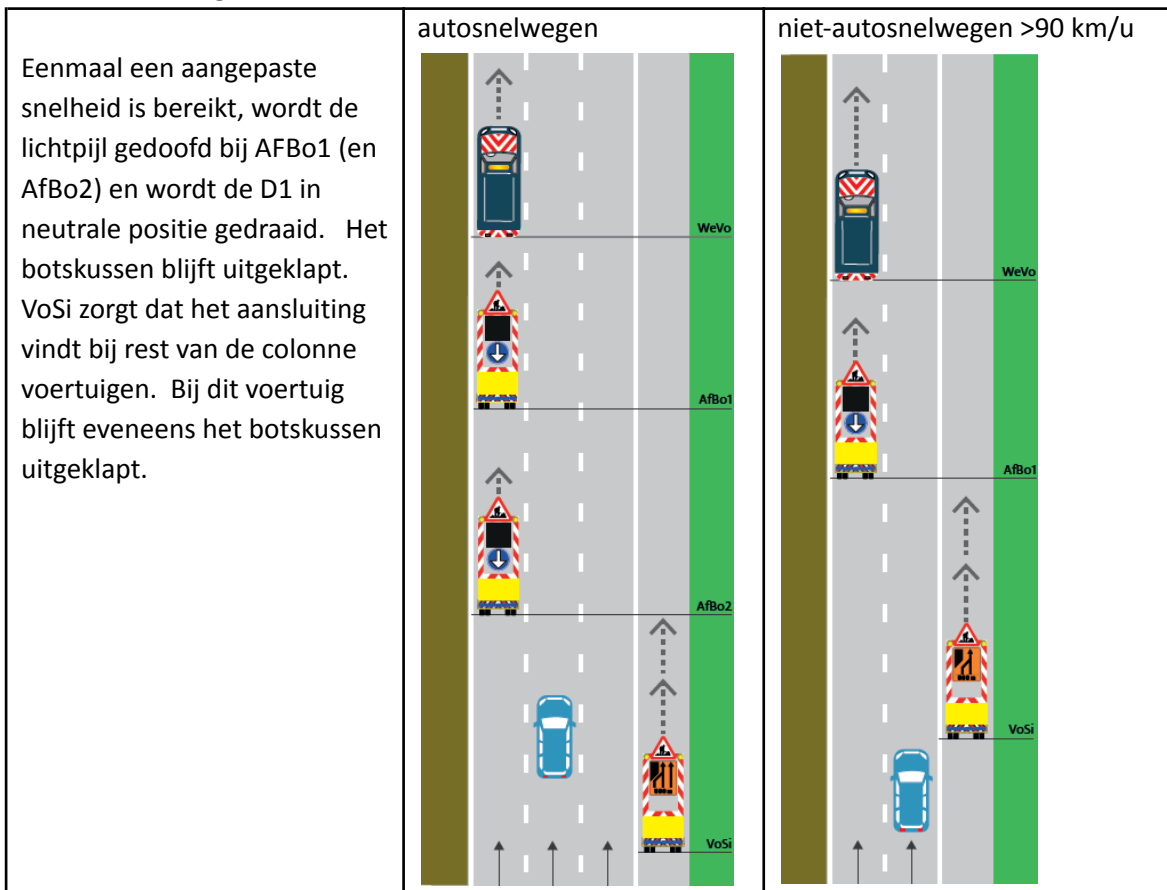


2. Afrijprocedure.

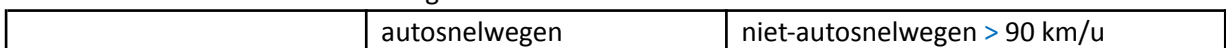
Fase A: Snelheid halen.



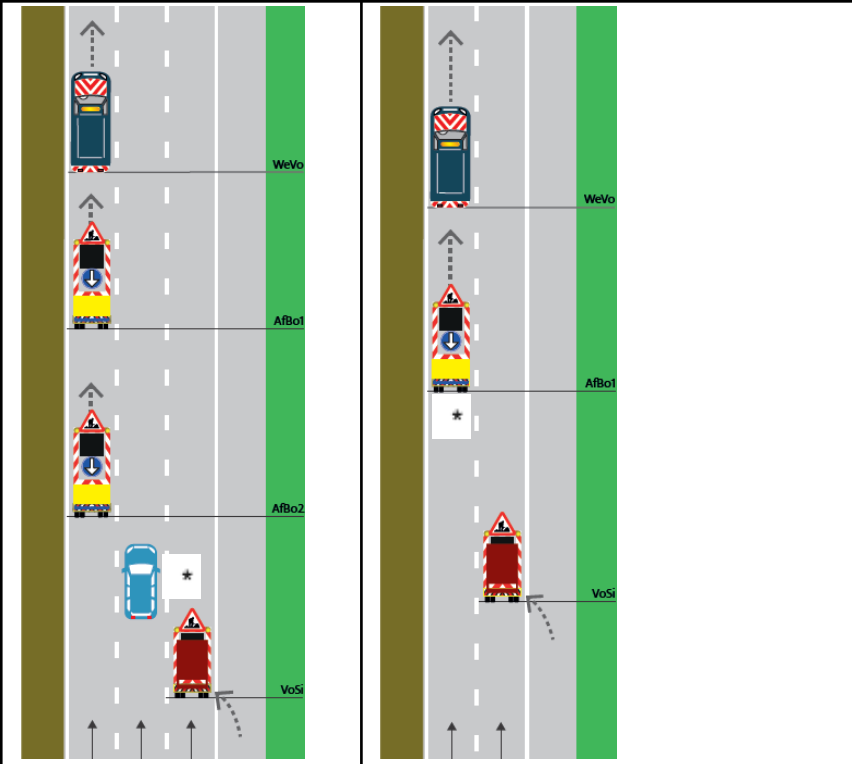
Fase B: Signalisatie



Fase C: Voorsorteren 1 + signalisatie

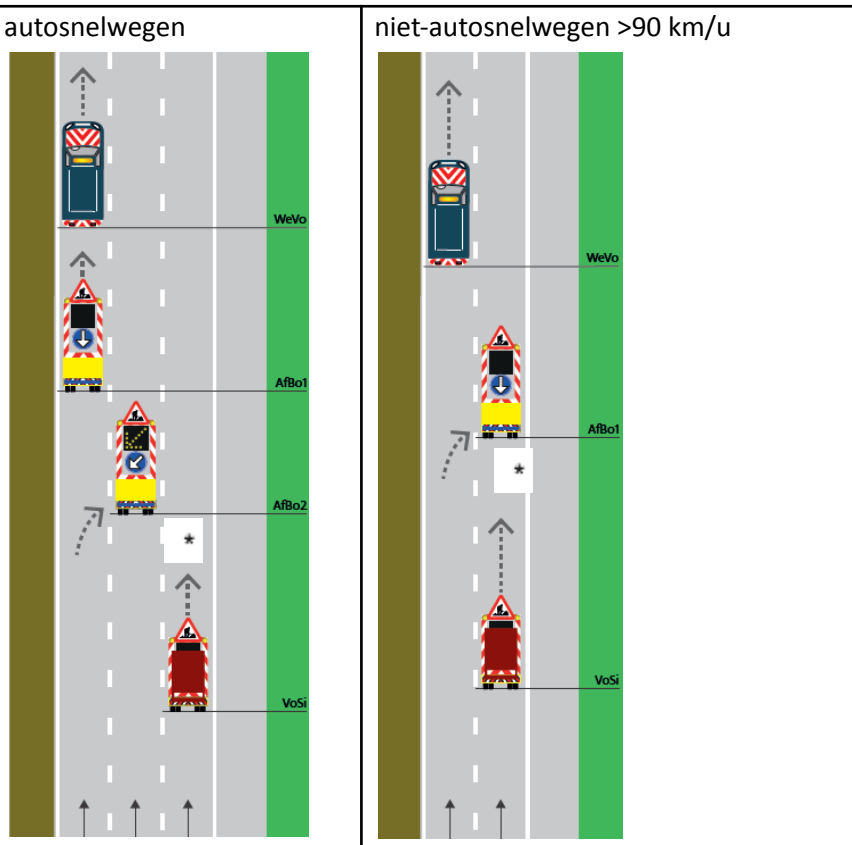


Eenmaal een aangepaste snelheid is bereikt, schuift VoSi vanuit de pechstrook naar de eerste rijstrook op en klappt het botskussen op waardoor de voorsignalisatie F79 onzichtbaar wordt voor het achteropkomende verkeer.



Fase D: Voorsorteren 2 + lichtpijl.

Vervolgens schuift AfBo 2 naar de rijstrook rechts van hem gelegen (middelste rijstrook op een autosnelweg met drie rijstroken). Hierbij wordt de lichtpijl 45° schuin naar onder links gedraaid zodat hiermee duidelijk signaal gegeven wordt aan het achteropkomend om niet meer rechts van de botsers maar links ervan in te halen; op twee-rijstrookswegvakken schuift AfBo 1 naar de rechterijstrook, met behoud van de gedoofde lichtpijl en D1 in neutrale positie.

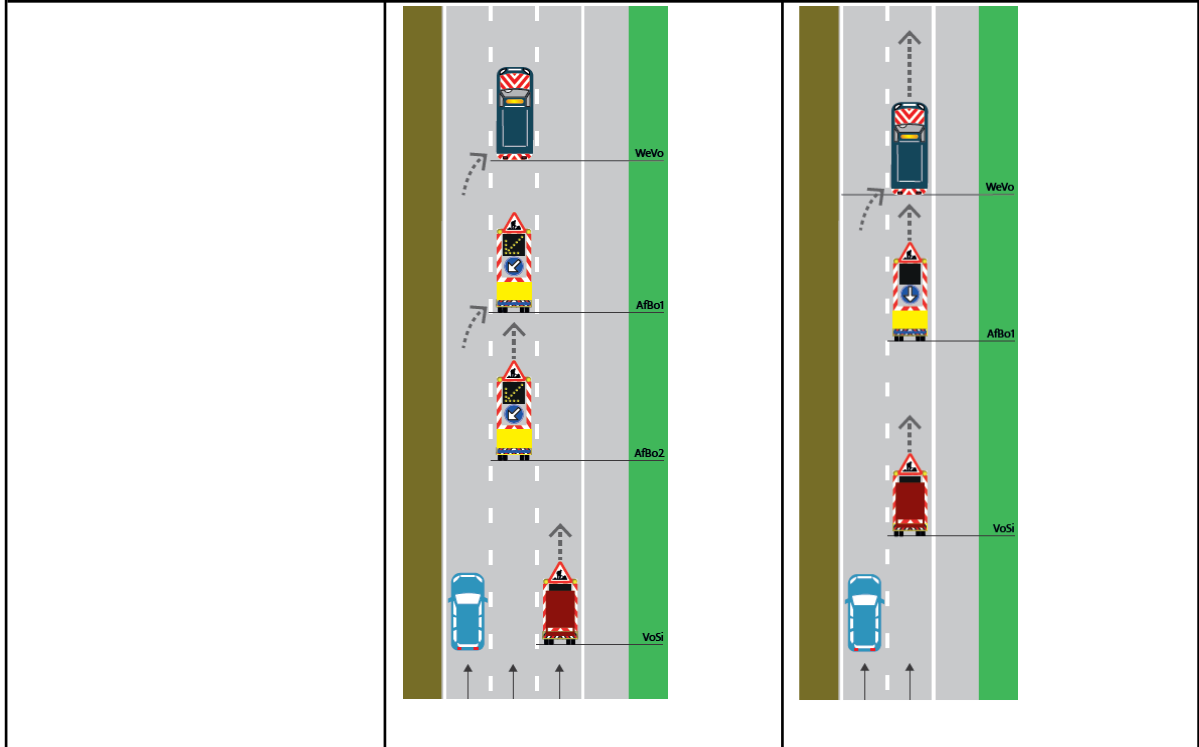


Fase E: Voorsorteren 3 + lichtpijl

Onmiddellijk na fase D, schuift WeVo (en AfBo 1) op naar de rijstrook rechts van hem gelegen. Bij het bereiken van de middelste rijstrook activeert AfBo 1 (naar analogie met AfBo2) eveneens een 45° schuin naar links onder gedraaide lichtpijl en D1.

autosnelwegen

niet-autosnelwegen >90 km/u



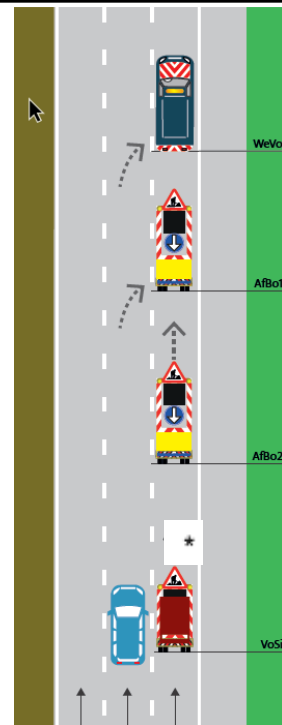
Fase F: Voorsorteren 4 + lichtpijl.

<p>AfBo 2 schuift op naar de rechterrafstrook, dooft de lichtpijl en plaatst de D1 terug in neutrale positie. (op autosnelwegen met drie rijstroken). De overige voertuigen blijven op hun positie rijden.</p>	<p>autosnelwegen</p>	<p>niet-autosnelwegen >90 km/u</p> <p>Vervolg: zie fase H.</p>
--	----------------------	---

Fase G: Voorsorteren 5 + lichtpijl

<p>Onmiddellijk na fase F schuiven AfBo1 en WeVo op hun beurt op naar de rechterrafstrook; Afbo 1 dooft eveneens de lichtpijl en</p>	<p>autosnelwegen</p>	<p>niet-autosnelwegen >90 km/u</p> <p>Vervolg: zie fase H</p>
--	----------------------	--

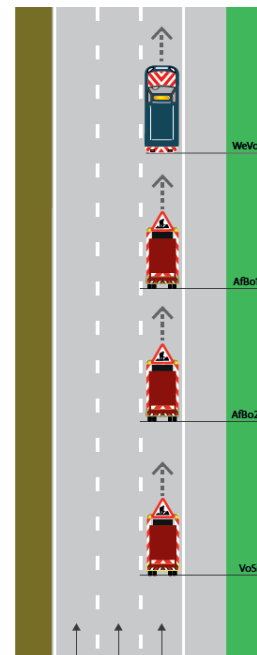
plaatst de D1 terug in neutrale positie; AfBo 2 en VoSi blijven op hun positie rijden.



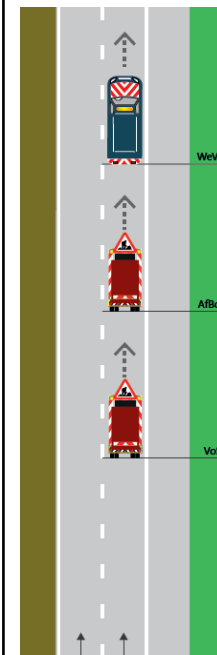
Fase H: Signalisatie.

Het botskussen wordt nu ook bij AfBo 1 (en AfBo 2) opgeklapt en de oranje knipperlichten op het dak worden gedoofd.

autosnelwegen



niet-autosnelwegen > 90 km/u

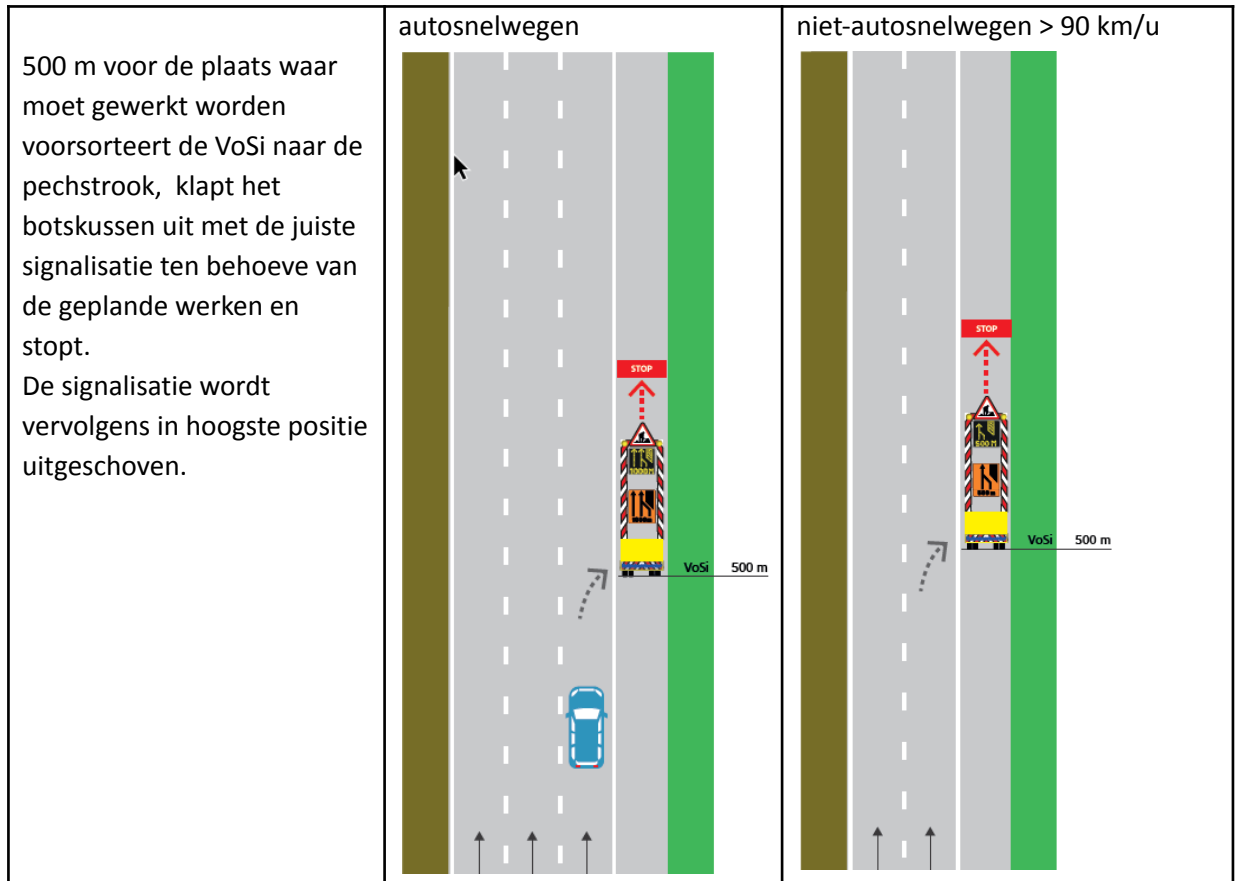


c. De werken vinden plaats op de rechterrafstrook.

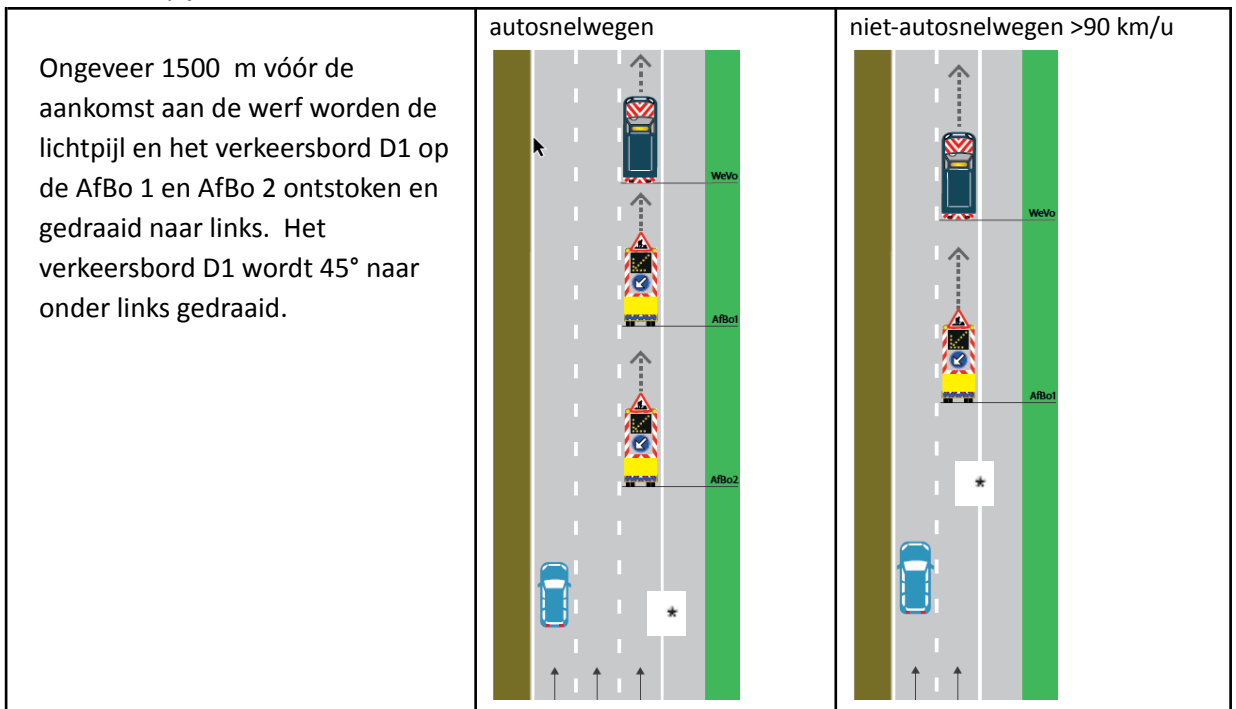
1. Aanrij- en opstellingsprocedure.

Het verzamelen en het oprijden verloopt op dezelfde wijze als onder B.1. (zie fase 1 t/m 4). De colonne voertuigen blijft op de rechterrafstrook rijden tot aan de plaats waar moet gewerkt worden.

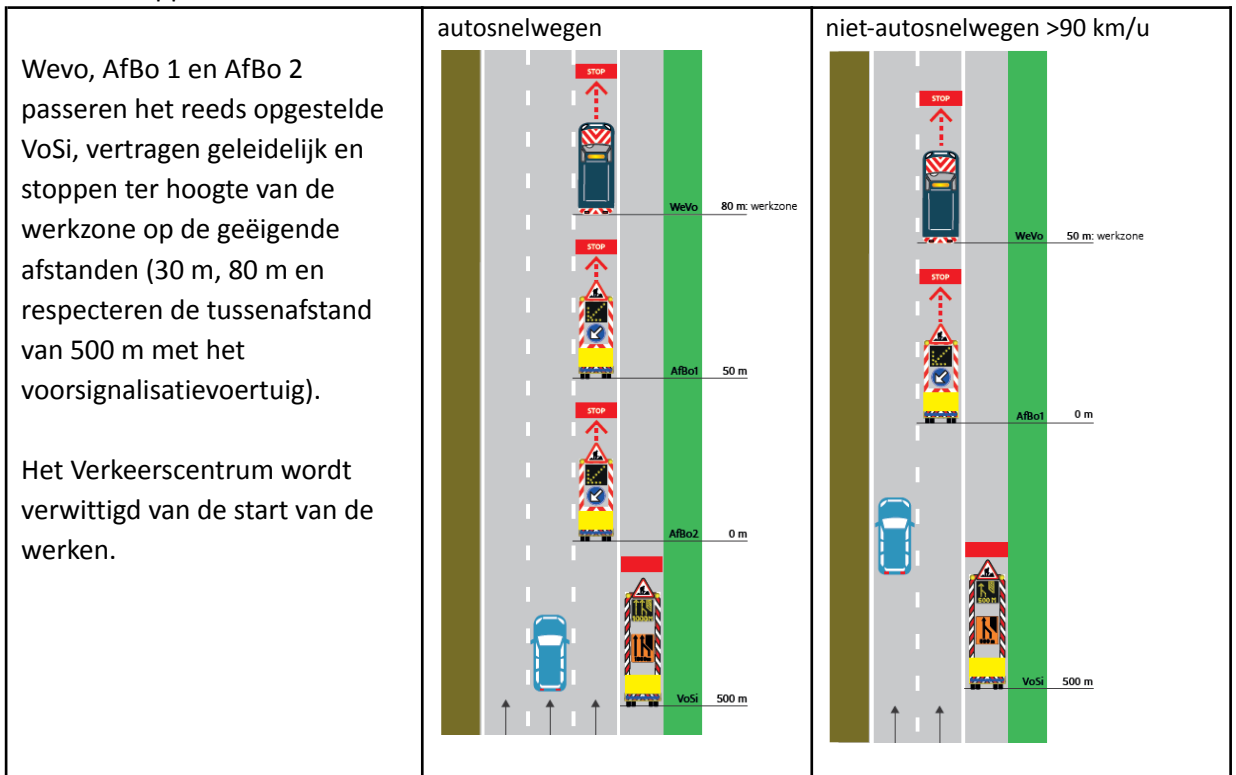
Fase 5: Voorsorteren + signalisatie + stoppen VoSi



Fase 6: Lichtpijl.

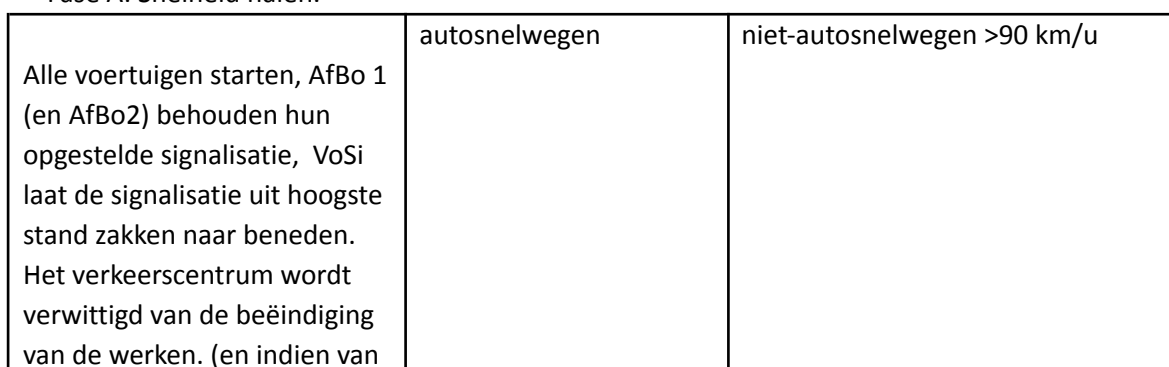


Fase 7: Stoppen.

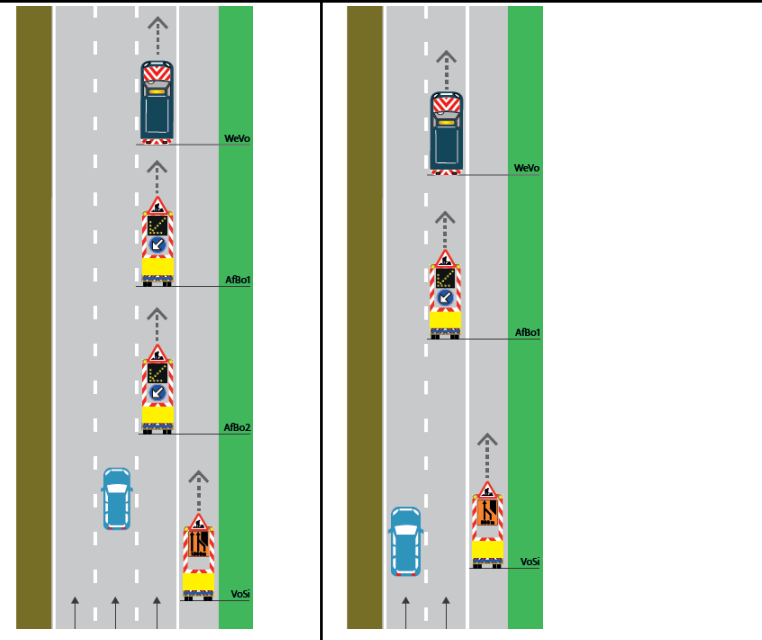


2. Afrijprocedure.

Fase A: Snelheid halen.

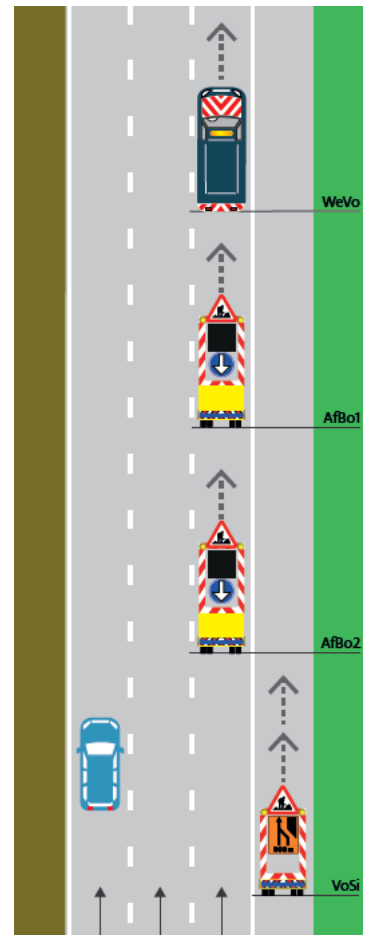


toepassing verwittigd van de start verschuiving naar een volgende werkplaats). Vervolgens rijden alle voertuigen (WeVo + AfBo1, AfBo2 + VoSi) vooruit binnen de rijstrook/ pechstrook waarin ze zijn opgesteld en drijven hun snelheid op naar een aangepaste snelheid.

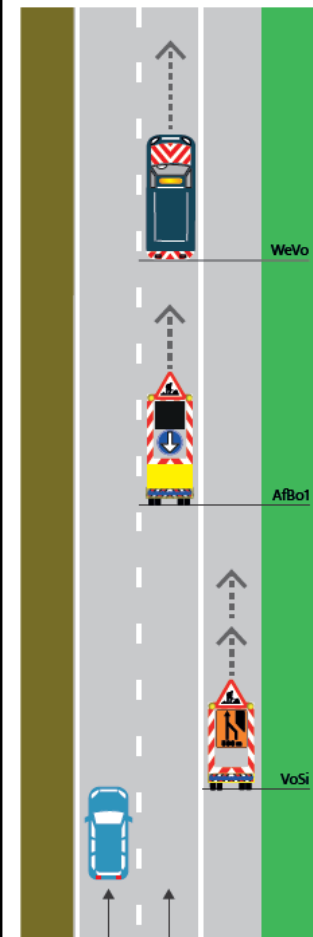


Eenmaal de aangepaste
 snelheid is bereikt, wordt de
 lichtpijl gedoofd bij AFBo1
 (en AfBo2) en wordt de D1 in
 neutrale positie gedraaid.
 Het botskussen blijft
 uitgeklapt. Het VoSi sluit
 (nog altijd met geopend
 botskussen) aan bij de
 andere botsers.

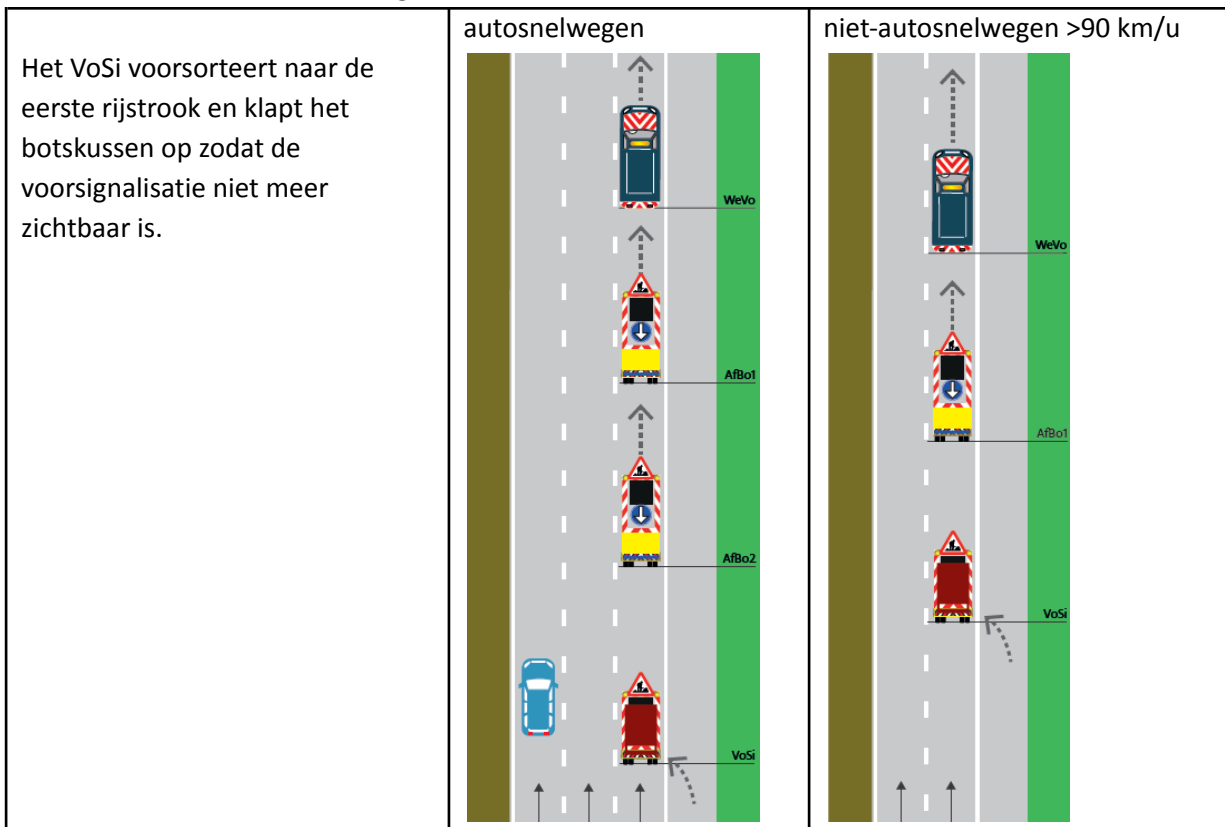
autosnelwegen



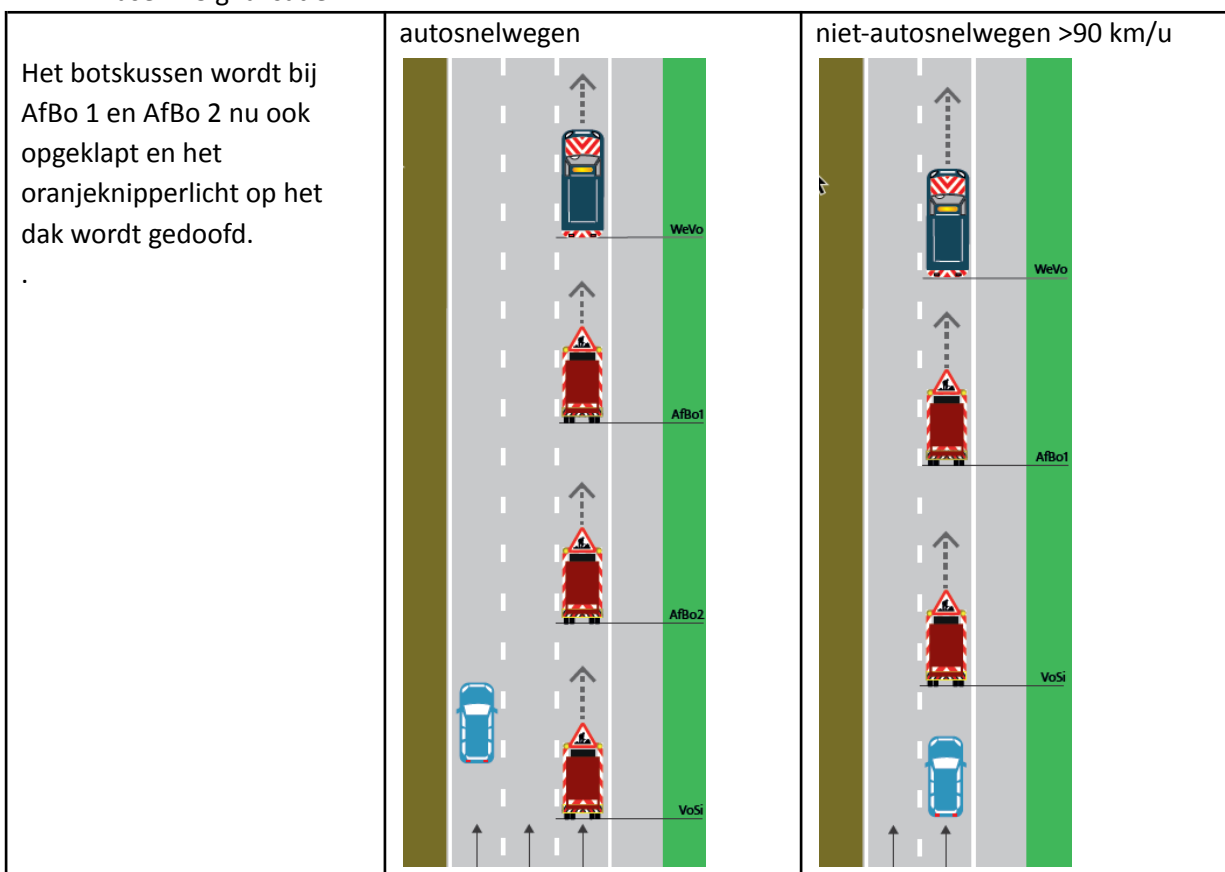
niet-autosnelwegen >90 km/u



Fase C: Voorsorteren + signalisatie.



Fase D: Signalisatie



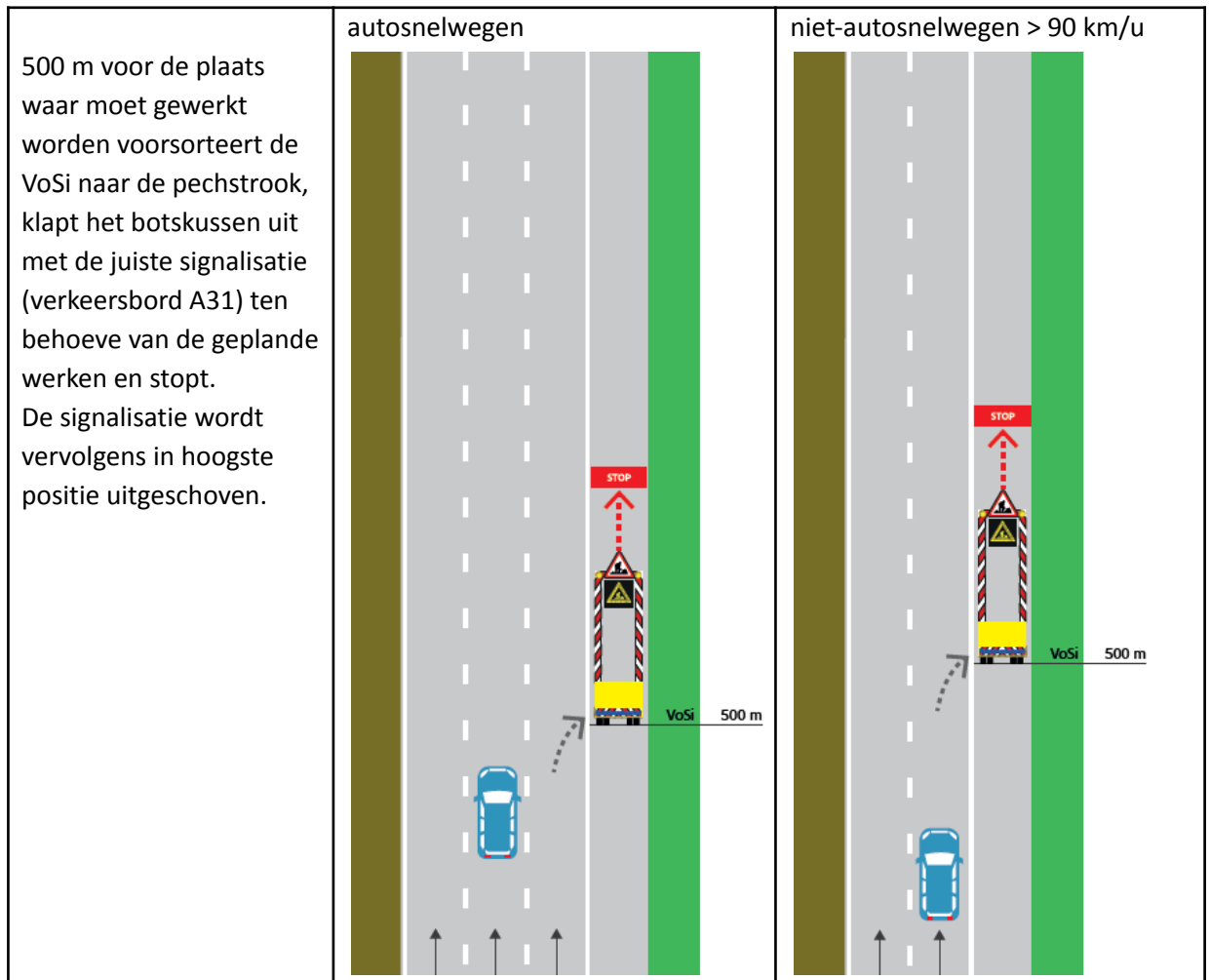
d. De werken vinden plaats op de pechstrook.

1. Aanrij- en opstellingsprocedure.

Het verzamelen en het oprijden verloopt op dezelfde wijze als onder B. 1 (zie fase 1 tot en met 4)

De colonne voertuigen blijft op de rechterrajstrook rijden tot aan de plaats waar moet gewerkt worden.

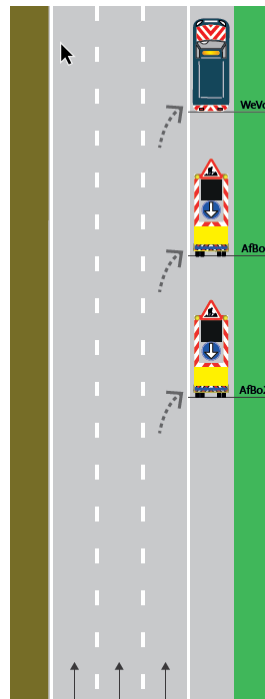
Fase 5: Voorsorteren + signalisatie + stoppen VoSi



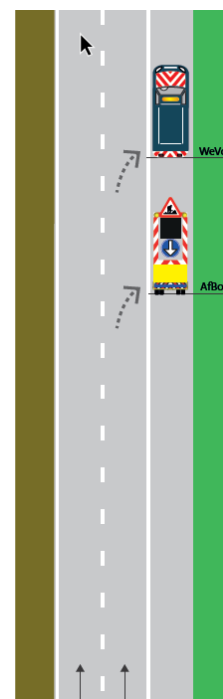
Fase 6: Voorsorteren 2

Op ongeveer 500 meter vóór de werkzone passeren WeVo, AfBo 1 en AfBo2 het reeds opgestelde VoSi en voorsorteren zij vervolgens achter elkaar naar de pechstrook.

autosnelwegen



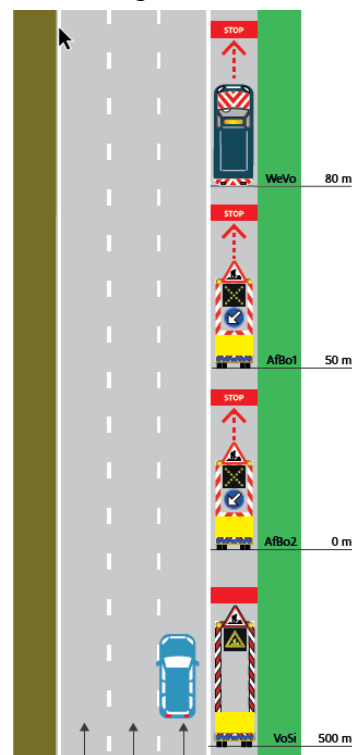
niet-autosnelwegen >90 km/u



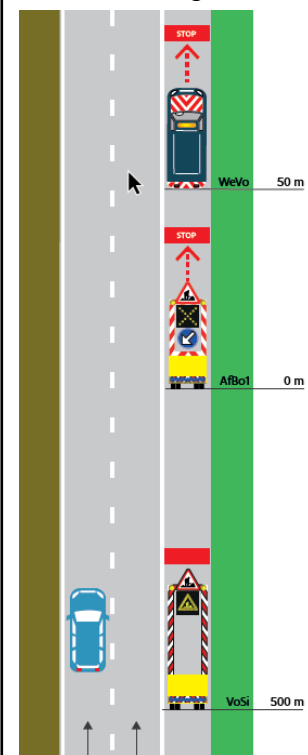
Fase 7: Lichtkruis, signalisatie + stoppen.

Nadat ze zich op de pechstrook bevinden stoppen alle voertuigen geleidelijk en nemen ze hun positie in op geëigende afstand (werkzone, 30 m, 80 m en 500 m voorop het VoSi). Tezelfdertijd wordt de betrokken signalisatie ontstoken voor het achterkomend verkeer: AfBo 1 (en AfBo 2) ontsteken het verlichte kruis (geen verlichte pijl!!!) en draaien het bord D1 onder 45° naar onder links. Het lichtkruis wordt dus pas ontstoken als de AfBo's zich op de pechstrook bevinden, niet voordien. Het Verkeerscentrum wordt verwittigd van de opstart van de werken.

autosnelwegen

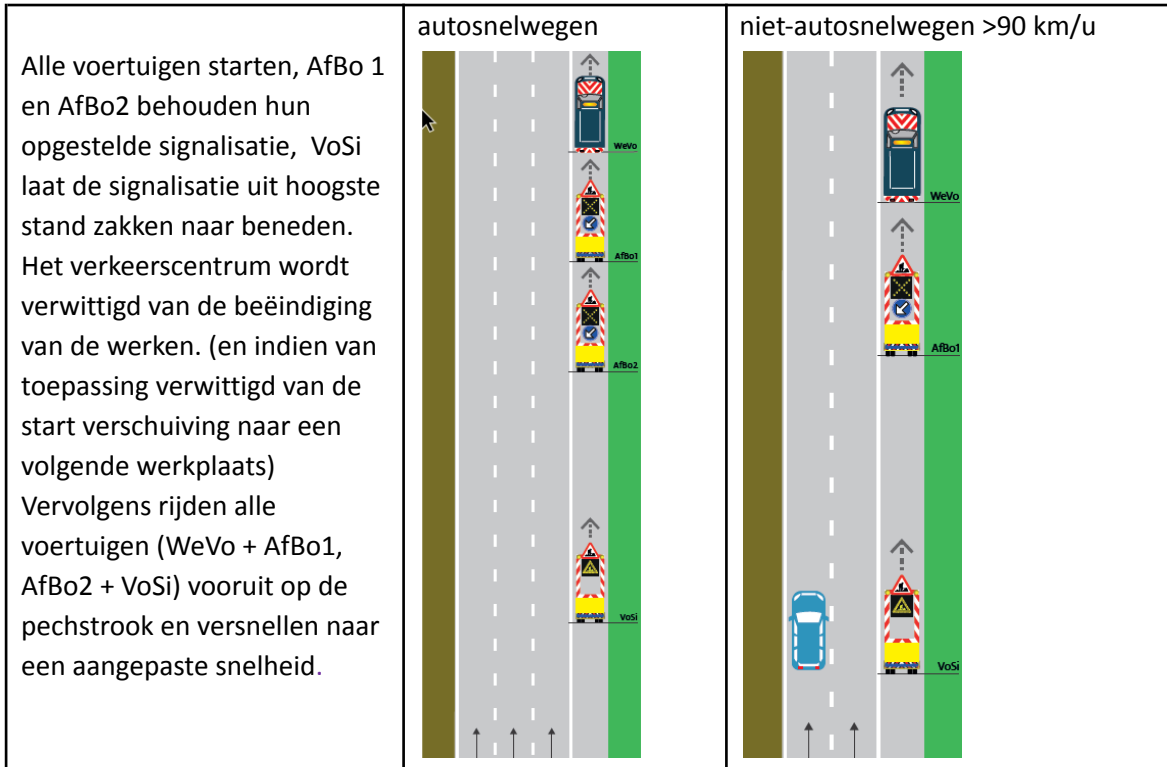


niet-autosnelwegen >90 km/u

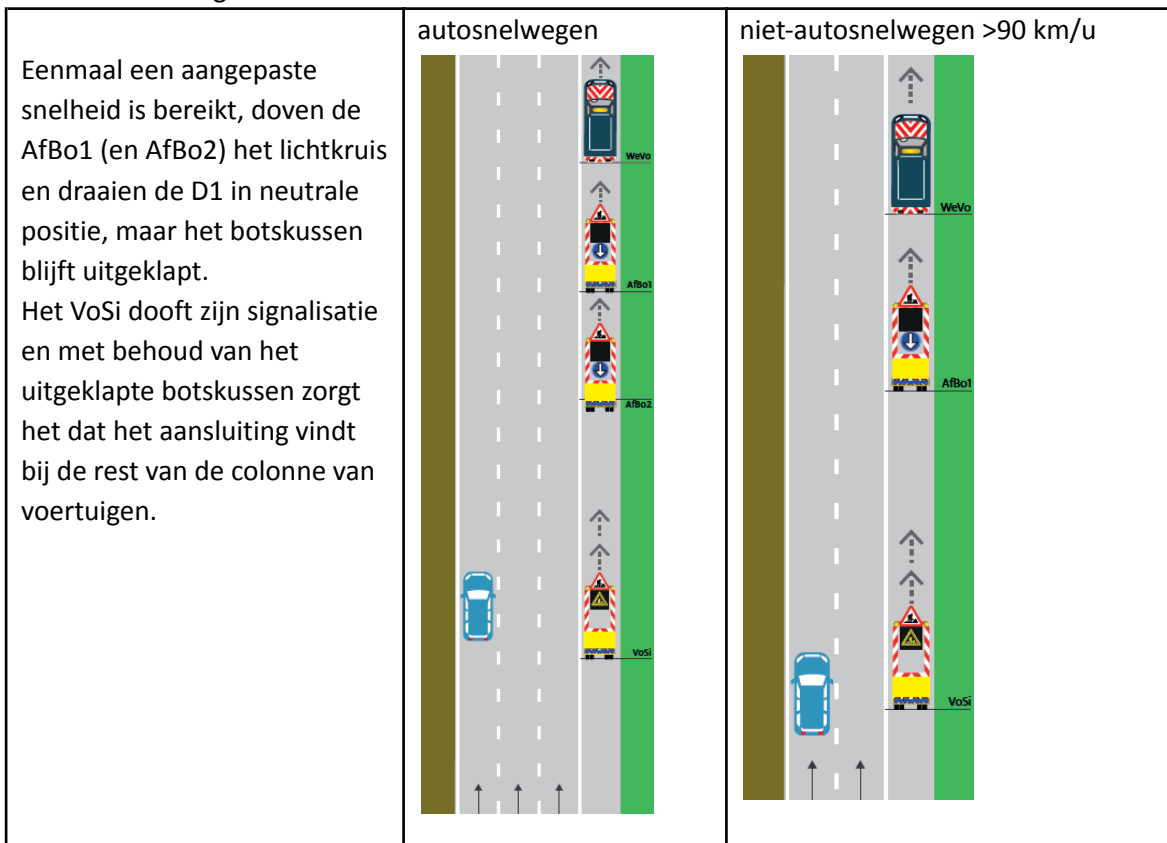


2. Afrijprocedure.

Fase A: Snelheid halen.



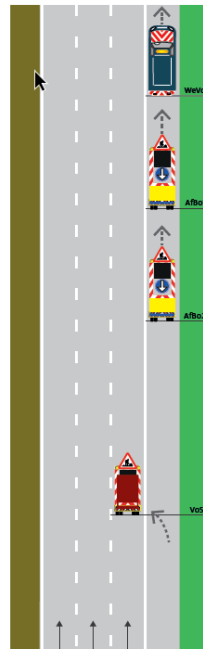
Fase B: Signalisatie 1.



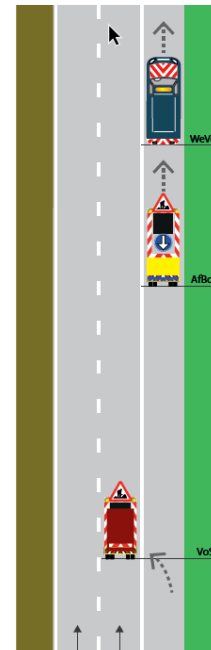
Fase C: Voorsorteren 1

Vervolgens schuift het VoSi vanuit de pechstrook op naar de eerste rijstrook. Het botskussen wordt hierbij tevens opgeklapt zodat de signalisatie niet meer zichtbaar is.

autosnelwegen



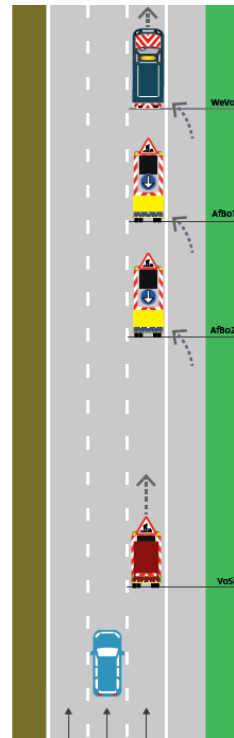
niet-autosnelwegen >90 km/u



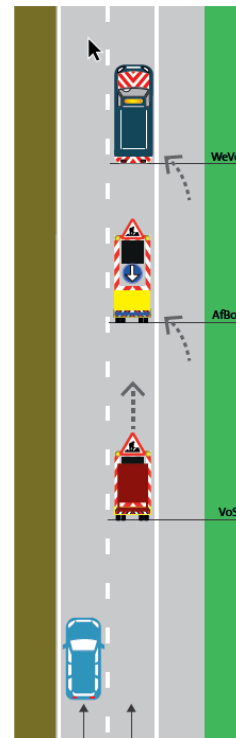
Fase D: Voorsorteren 2

De overige voertuigen voorsorteren op hun beurt vanuit de pechstrook naar de eerste rijstrook (AfBo 1 en AfBo 2) met behoud van uitgeklapt botskussen.

autosnelwegen



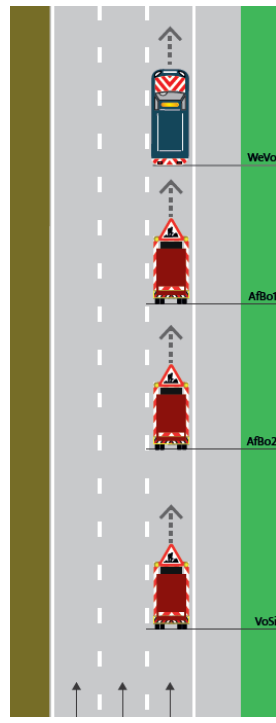
niet-autosnelwegen >90 km/u



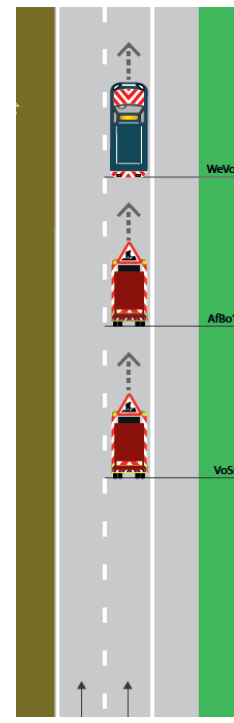
Fase E: Signalisatie 2

AfBo 1 en AfBo 2 klappen
het botskussen op en
doven het oranje
knipperlicht op het dak.

autosnelwegen



niet-autosnelwegen >90 km/u



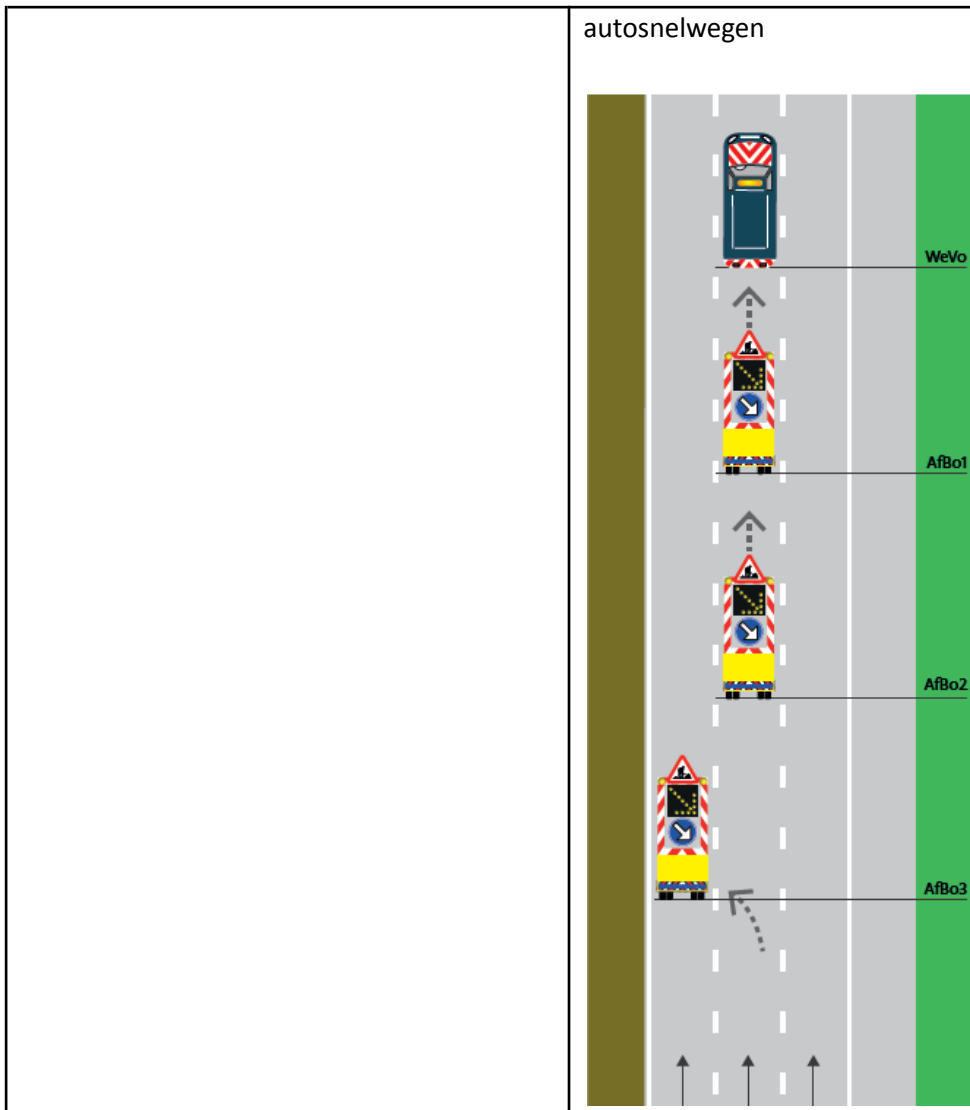
E. De werken vinden plaats op de linker- en middelste rijstrook.

1. Aanrij- en opstellingsprocedure.

Ter herinnering: in deze hypothese zijn er in de uiteindelijke opstelling ter plaatse 3 AfBo's aanwezig: 2 op de middelste rijstrook en één achteraan op de linkerrijstrook (zie het debestreffende signalisatieschema 9 gevoegd bij dienstorder MOW/AWV/2015/8).

Het verzamelen, oprijden, voorsorteren, ontsteken van de lichtpijl verloopt op analogie wijze als onder B. Vanaf fase 9 ziet de opstelling er dus als volgt uit:

Fase 9: Voorsorteren 3:



Binnen de betrokken rijstrook, passeren het WeVo, AfBo 1 en AfBo2 en AfBo3 het reeds opgesteld VoSi.

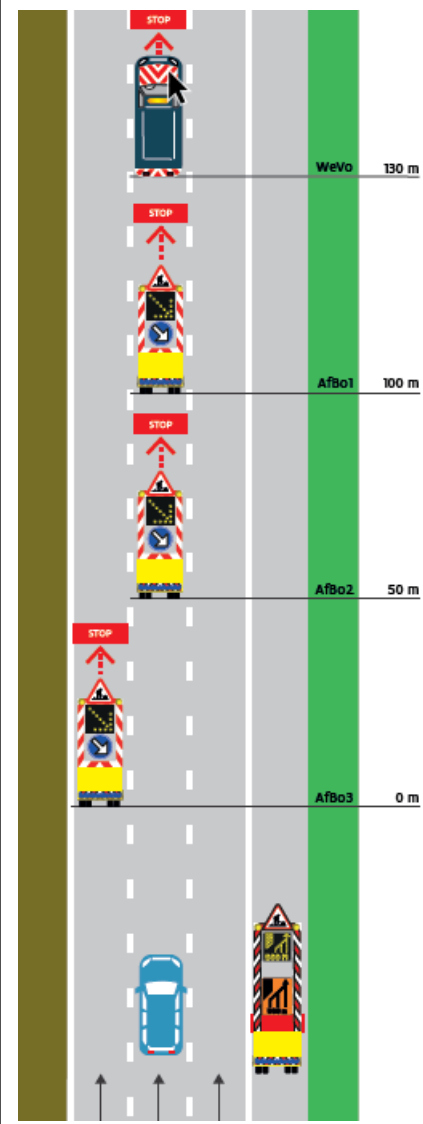
Binnen de betrokken rijstrook vertraagt het WeVo geleidelijk en stopt ter hoogte van de geplande werkzone.

AfBo 1, AfBo 2 en AfBo 3 vertragen geleidelijk en stoppen op respectievelijk 30 meter, 80 meter en 130 meter afstand van het WeVo. Hierbij bevinden AfBo 1 en AfBo2 zich niet binnen dezelfde aslijn, zonder evenwel de rijstrook te mogen verlaten. Dit moet het aankomend verkeer toelaten de lichtpijlen op alle AfBo's op te merken.

De tussenafstand van 500 m met het VoSi wordt gerespecteerd.

Het Verkeerscentrum wordt verwittigd van de start van de werken.

autosnelwegen



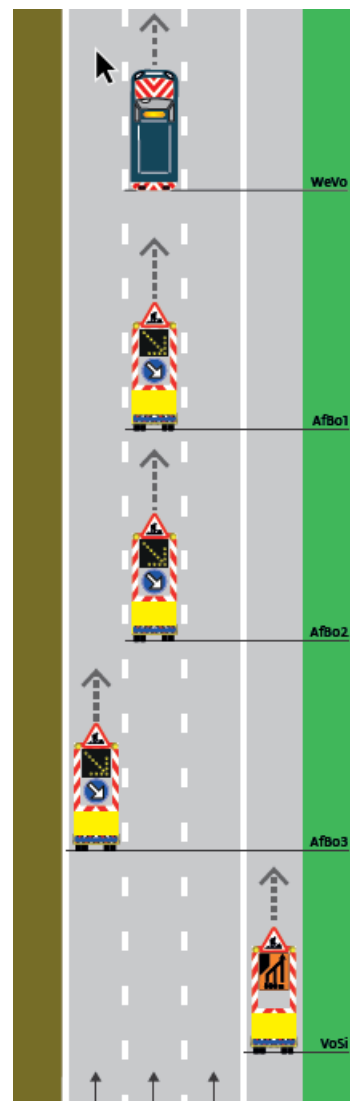
2. Afrijprocedure

Fase A: Snelheid halen.

Alle voertuigen starten, AfBo 1, AfBo2 en AfBo 3 behouden hun opgestelde signalisatie, VoSi laat de signalisatie uit hoogste stand zakken naar beneden.

Het verkeerscentrum wordt verwittigd van de beëindiging van de werken. (en indien van toepassing verwittigd van de start verschuiving naar een volgende werkplaats)
Vervolgens rijden alle voertuigen (WeVo + AfBo1, AfBo2, AfBo3 + VoSi) vooruit binnen de rijstrook/pechstrook waarin ze zijn opgesteld en drijven hun snelheid op naar een aangepaste snelheid.

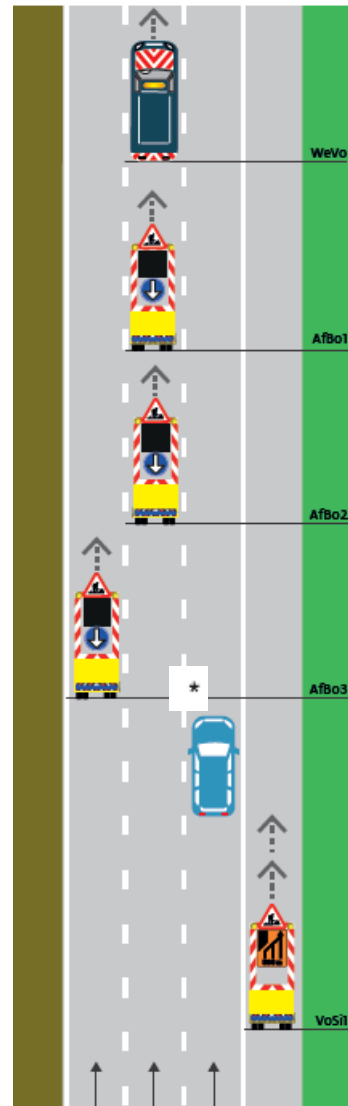
autosnelwegen



Fase B: Lichtpijl.

Enmaal een aangepaste snelheid is bereikt, wordt de lichtpijl gedoofd bij AfBo1, AfBo2 en AfBo3 en wordt de D1 bij deze drie voertuigen in neutrale positie gedraaid. Het botskussen blijft uitgeklapt. VoSi zorgt dat het –nog altijd onder uitgeklapt botskussen-aansluiting vindt bij rest van de colonne voertuigen, maar blijft wel steeds achter AfBo 3.

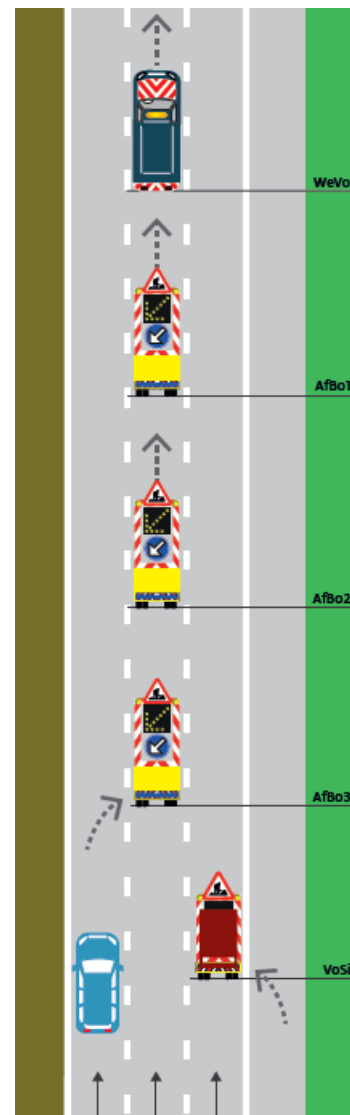
autosnelwegen



AfBo 3 voorsorteert naar de rijstrook rechts gelegen en komt zo in lijn achter de overige voertuigen. AfBo 3, 2, en 1 draaien nu de D1 en de lampenpijl 45° schuin links onder zodat de boodschap voor achteroprijdend verkeer gegeven wordt om links te passeren.

Tezelfdertijd voorsorteert VoSi vanuit de pechstrook naar de eerste rijstrook. Het botskussen wordt hierbij ingeklapt zodat de signalisatie op het F79 bord niet meer zichtbaar is.

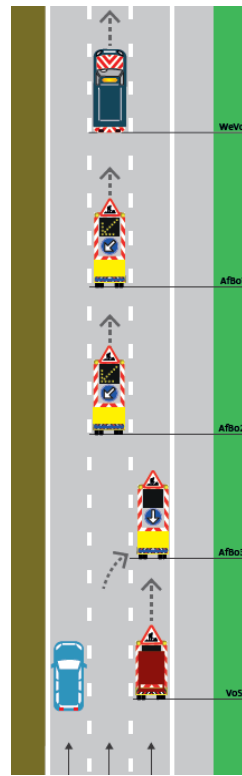
autosnelwegen



Fase D: Voorsorteren 2 + lichtpijl 3

AfBo 3 voorsorteert vervolgens naar de rechterrajstrook. De lichtpijl wordt gedoofd en de D1 in neutrale positie geplaatst. (AfBo 2 en 1 behouden hun schuin naar links gerichte lichtpijl en D1 zolang ze op de middelste rijstrook rijden)

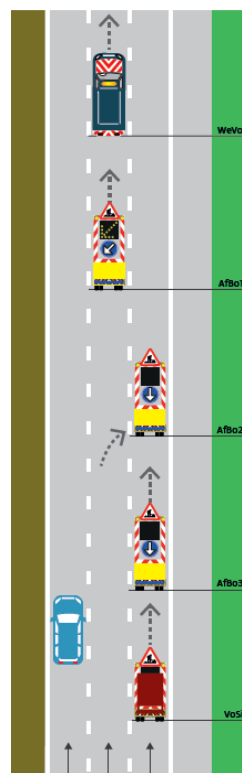
autosnelwegen



Fase E: Voorsorteren 3 + lichtpijl 4.

AfBo 2 voorsorteert naar de rechterrajstrook, dooft de lichtpijl en zet de D1 in neutrale positie. AfBo 1 behoudt zijn 45° schuin naar links onder gerichte lichtpijl en D1 vermits hij nog op de middelste rijstrook rijdt.

autosnelwegen



<p>AfBo 1 en WeVo voorsorteren beiden naar de rechterrijstrook. Afbo 1 dooft hierbij de lichtpijl en zet de D1 in neutrale positie. AfBo 2, 3 en VoSi blijven op hun positie rijden zodat alle voertuigen zich nu op de rechterrijstrook bevinden.</p>	<p>autosnelwegen</p>
--	----------------------

Fase G: Signalisatie

<p>Het botskussen wordt nu ook bij AfBo 1 AfBo 2 en AfBo 3 opgeklapt en de oranje knipperlichten op het dak worden gedoofd.</p>	<p>autosnelwegen</p>
---	----------------------

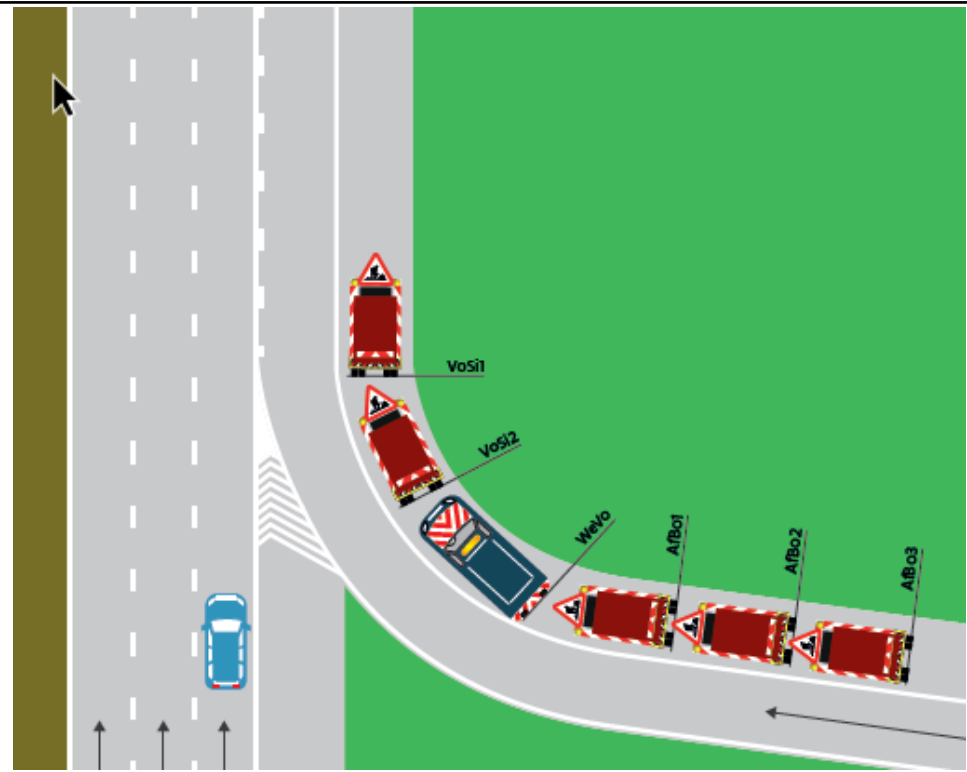
F. De werken vinden plaats op de rechterrijstrook en middelste rijstrook.

1. Aanrij- en opstellingsprocedure.

In deze hypothese bestaat de colonne uit een extra AfBo en een extra VoSi (3 AfBo en 2 VoSi op een autosnelweg met drie rijstroken in één rijrichting)(Zie hierover het desbetreffend signalisatieschema 10 gevoegd bij de dienstorder MOW/AWV/2015/8).

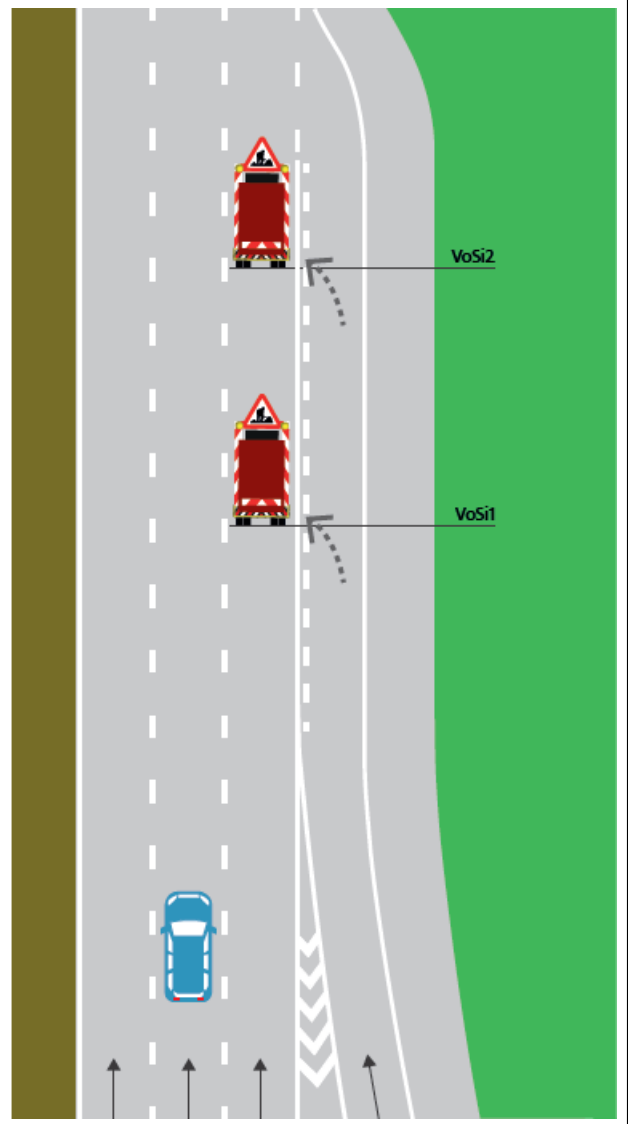
Fase 1: Verzamelen.

De verzamelfase verloopt naar analogie van punt B in volgorde van vertrek. VoSi 2 komt evenwel hierbij vóór VoSi 1 te staan.



Voorafgaand aan het vertrek wordt het Verkeerscentrum verwittigd van de plaats waar er vertrokken wordt en de plaats en verwachte aankomst waar er zal gewerkt worden. Het VoSi 2+1 vertrekken in de richting van de plaats waar gewerkt moet worden, met de bedoeling hier vóór de andere voertuigen aan te komen. De botsabsorbeerder is niet uitgeklast.

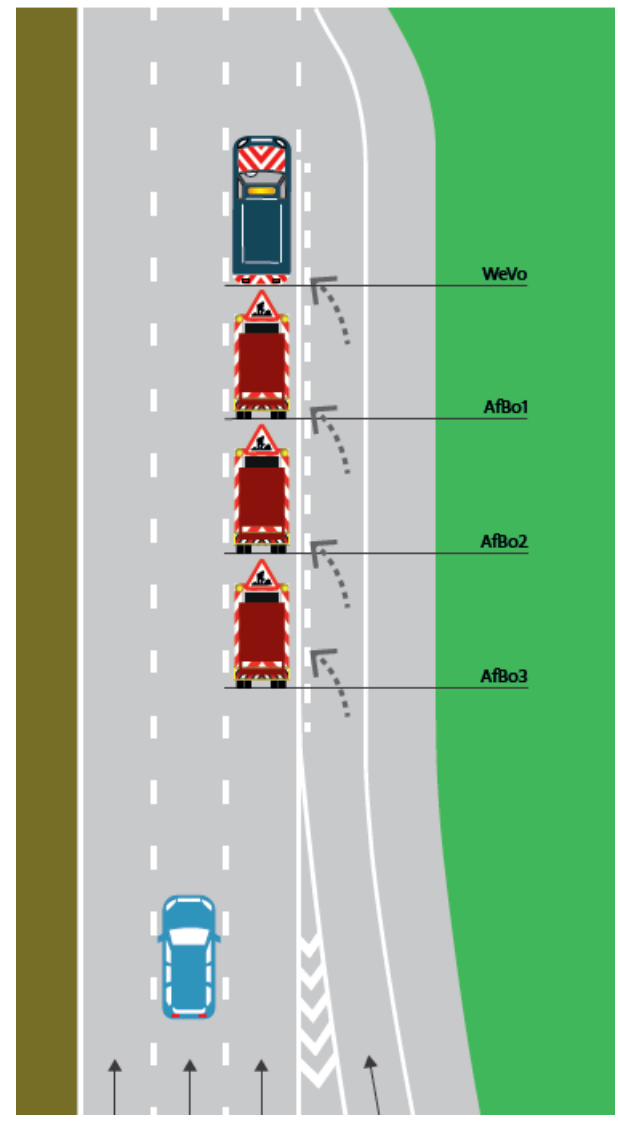
autosnelwegen



Fase 3: Oprijden overige voertuigen

Een vijftal minuten na het vertrek van het VoSi vertrekken de overige voertuigen, in de richting van de plaats waar moet gewerkt worden en voegt in op de rechterrajstrook. De voertuigen versnellen naar een aangepaste snelheid. Er wordt naar gestreefd dat er geen vreemde voertuigen tussen de colonne rijden of kunnen invoegen, op het moment dat men naar fase 4 wil overgaan.

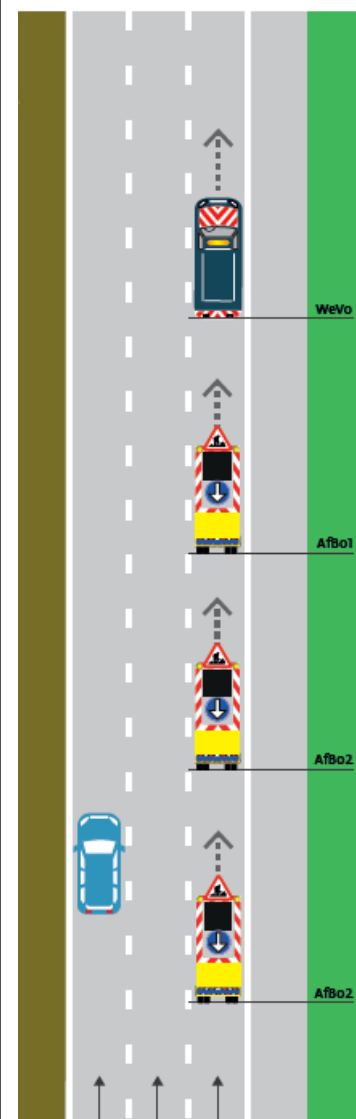
autosnelwegen



Fase 4: Signalisatie

Als de een aangepaste snelheid is bereikt laten AfBo 1, AfBo 2 en AfBo 3 het botskussen zakken maar ontsteken nog niet de lichtpijl (D1 blijft in neutrale positie).

autosnelwegen

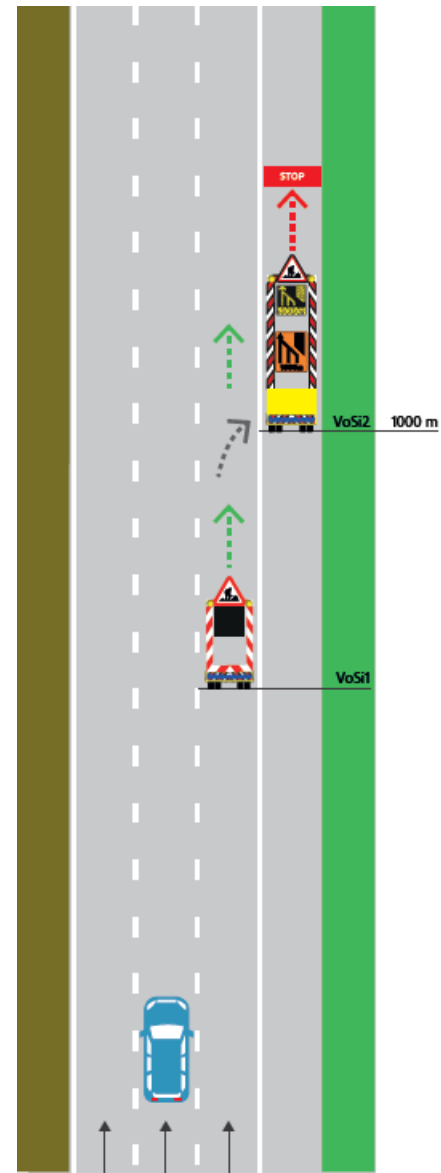


Fase 5: Voorsorteren + signalisatie + stoppen VoSi 2

Ondertussen 1000 m voor de plaats waar moet gewerkt worden voorsorteert de VoSi 2 naar de pechstrook, klapt het botskussen uit zodat de juiste signalisatie wordt getoond en stopt.

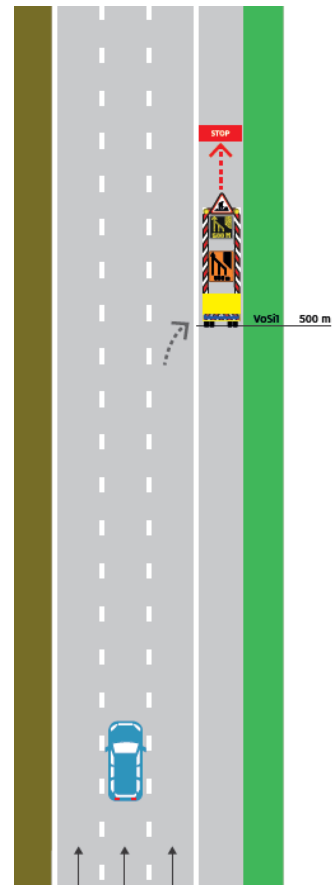
De signalisatie wordt vervolgens in hoogste positie uitgeschoven. VoSi 1 passeert VoSi 2.

autosnelwegen



Op 500 m vóór de plaats waar moet gewerkt worden voorsorteert de VoSi 1 naar de pechstrook, klapt het botskussen uit zodat de juiste signalisatie wordt getoond en stopt. De signalisatie wordt vervolgens in hoogste positie uitgeschoven.

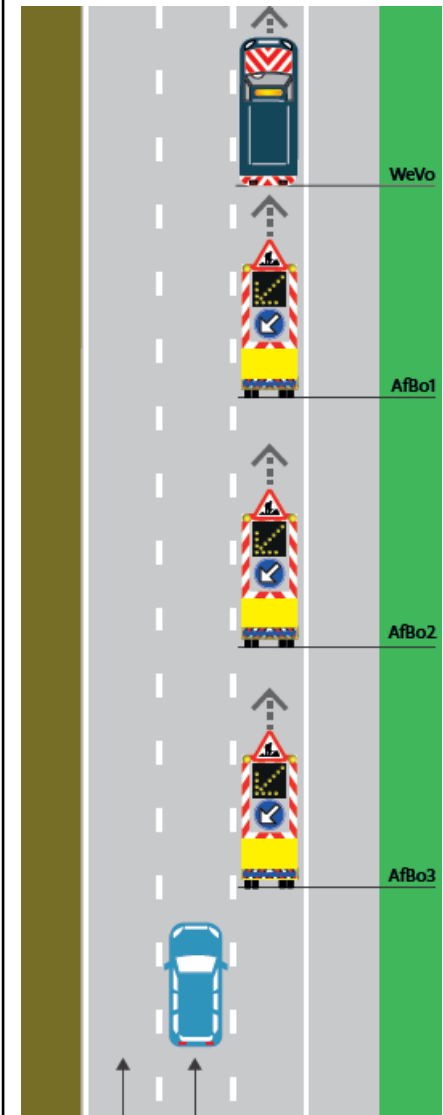
autosnelwegen



Fase 7: Lichtpijl.

2500 meter vóór de aankomst aan de werf worden de lichtpijlen 45° naar onder links ontstoken op de AfBo 1, AfBo 2 en AfBo 3 en het verkeersbord D1 in positie 45° onder links gedraaid.

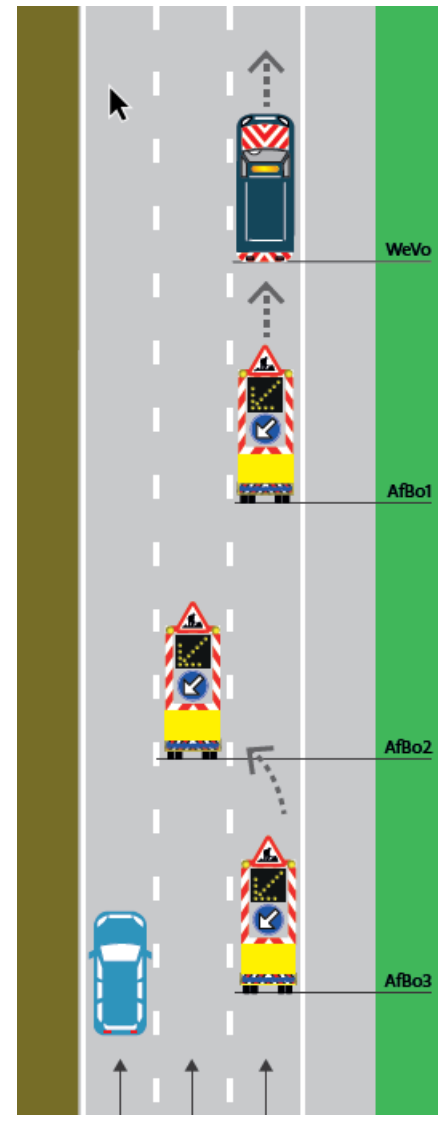
autosnelwegen



Fase 8: Voorsorteren 1.

2000 meter voor aankomst op de werf voorsorteert AfBo2 naar de naast gelegen linker rijstrook (= middelste rijstrook)

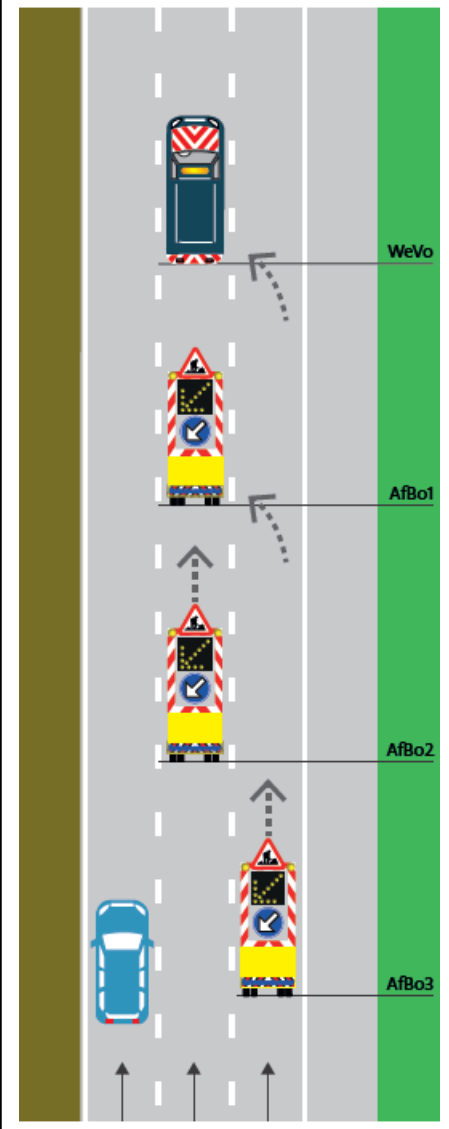
autosnelwegen



Fase 9: Voorsorteren 2.

1500 meter vóór aankomst op de werf voorsorteren WeVo en AfBo1 naar de naast gelegen linker (= middelste) rijstrook. Zodoende blijft enkel AfBo 3 op de rechterrijstrook rijden.

autosnelwegen



Fase 10: Stoppen.

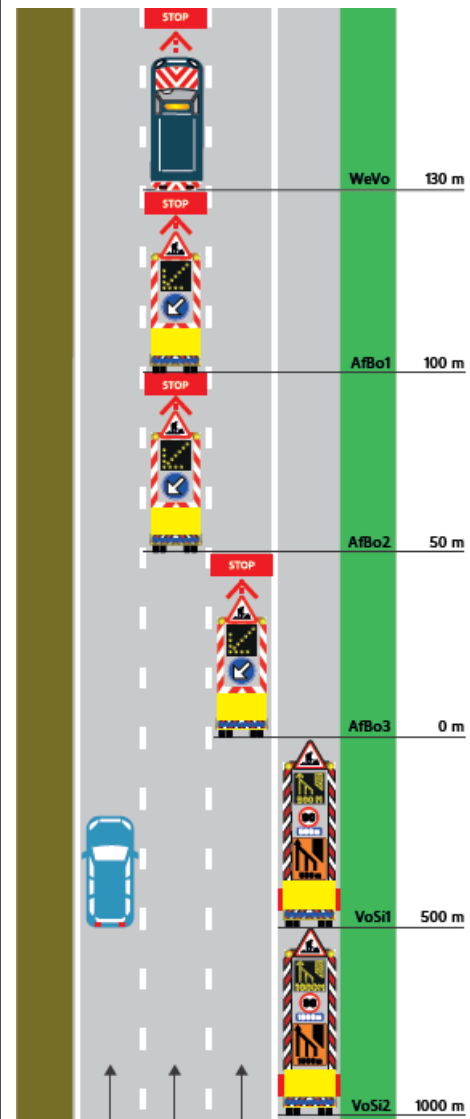
Binnen de betrokken rijstrook, passeren het WeVo, AfBo 1, AfBo2 en AfBo 3 het reeds opgestelde VoSi.

Het WeVO en de AfBo 1, AfBo 2 en AfBo 3 remmen geleidelijk af en stoppen ter hoogte van de werkzone.

Bij de AfBo 1, AfBo 2 en AfBo 3 is dit respectievelijk op 30 meter, 80 meter en 130m afstand van het WeVo. Hierbij bevinden AfBo 1 en AfBo2 zich niet binnen dezelfde aslijn (AfBo 1 bevindt zich iets meer naar links dan AfBo 2, zonder evenwel de rijstrook te mogen verlaten). Dit moet het aankomend verkeer toelaten de lichtpijlen op beide AfBo's op te merken. De tussenafstand van 500 m tussen AfBo 3 en VoSi 1 wordt gerespecteerd.

Het Verkeerscentrum wordt verwittigd van de start van de werken.

autosnelwegen



2. Afrijprocedure

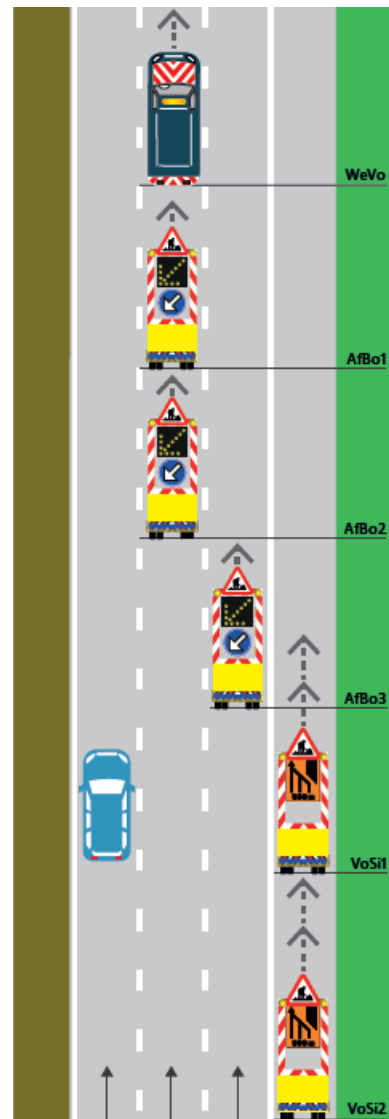
Fase A: Snelheid halen.

Alle voertuigen starten, AfBo 1, AfBo2 en AfBo 3 behouden hun opgestelde signalisatie, VoSi 1 en 2 laten de signalisatie uit hoogste stand zakken naar beneden, maar klappen het botskussen nog niet in.

Het verkeerscentrum wordt verwittigd van de beëindiging van de werken. (en indien van toepassing verwittigd van de start verschuiving naar een volgende werkplaats)

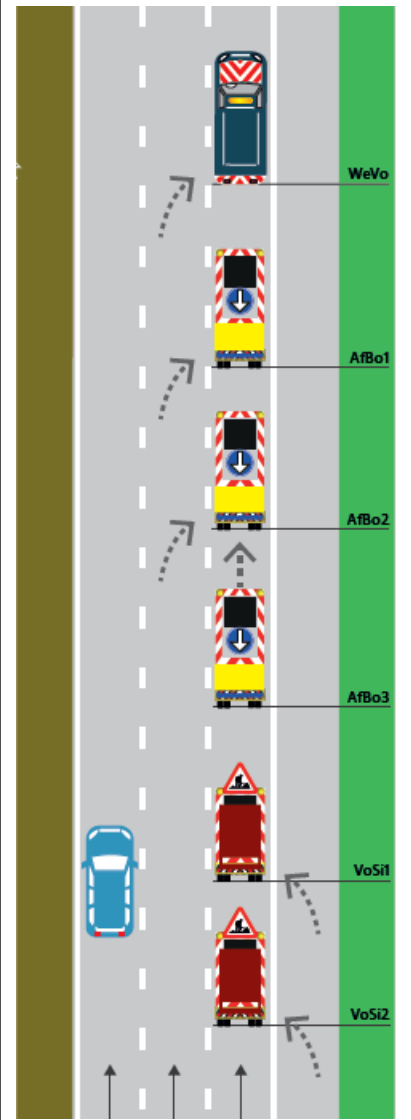
Vervolgens rijden alle voertuigen (WeVo + AfBo1, AfBo2, AfBo3 + VoSi1, VoSi2) vooruit binnen de rijstrook/ pechstrook waarin ze zijn opgesteld en drijven hun snelheid op naar een aangepaste snelheid. VoSi 1 en VoSi2 zorgen dat ze hierbij op de pechstrook aansluiting vinden bij AfBo3.

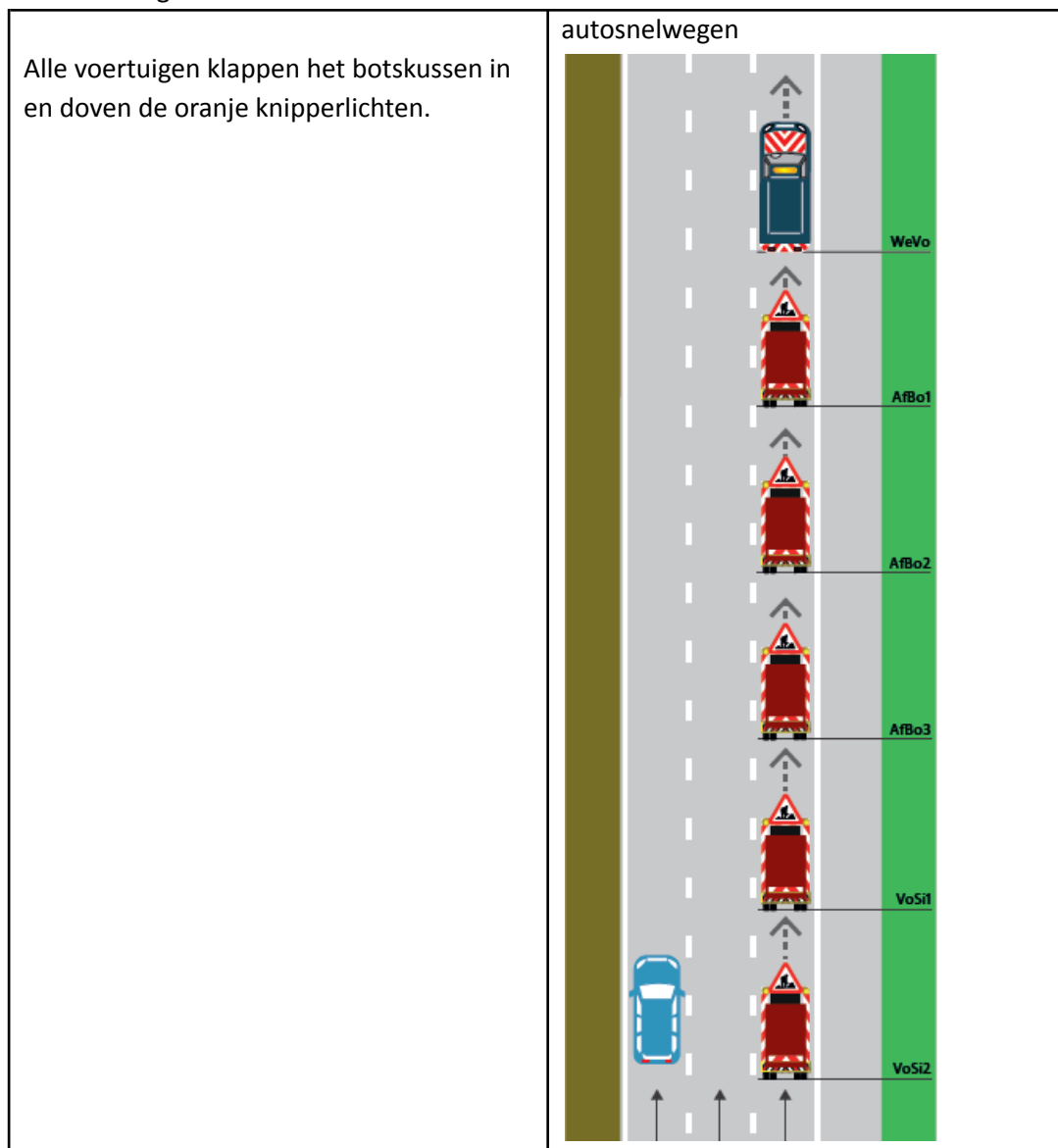
autosnelwegen



AfBo 3 blijft op de eerste rijstrook rijden, maar dooft de lichtpijl en zet de D1 in neutrale positie.
Tezelfdertijd schuiven VoSi2 en VoSi1 vanuit de pechstrook op naar de eerste rijstrook tot achter AfBo 3 waarbij ze het botskussen opklappen zodat de signalisatie F79 niet meer zichtbaar is.
Tezelfdertijd schuiven achtereenvolgens AfBo2, AfBo1 en WeVo naar de eerste rijstrook, waarbij AfBo 2 en AfBo1 de lampenpijl doven en de D1 in neutrale positie brengen.

autosnelwegen





2) Bijzondere aandachtspunten.

De knipperlichten bovenaan het voertuig aangebracht, blijven gedurende de gehele aanrij- en opstellingsprocedure knipperen en moeten vanuit alle richtingen (360°) zichtbaar zijn. Ze worden gedoofd indien de opstellingsprocedure is voltooid en de normale werfsignalisatie volledig operationeel is. Bij de aanvang van de afrijprocedure worden deze knipperlichten opnieuw geactiveerd tot aan het beëindigen van de afrijprocedure, dit is als de botsers terug als gewone voertuigen zijn ingeschakeld in het verkeer.

De blitslichten op het raam type 2, gebruikt door de AfBo's worden steeds ontstoken op hetzelfde ogenblik dat de lichtpijl of het lichtkruis ontbrandt. Bij het type 1, gebruikt door het VoSi branden de blitslichten slechts op het moment van de opstelling ter plaatse, waarbij het bord F79 zichtbaar wordt.

Elke fase van de aanrij- en opstellingsfase wordt uitgevoerd binnen een marge-afstand van ongeveer 500 meter. Om deze reden moet de start van de aanrijprocedure op voldoende afstand voor de plaats van de werken aanvatten. Gebruikelijk moet op een voorgaande oprit- of parkeerplaats worden verzameld om deze afstanden te kunnen respecteren.

Het spreekt vanzelf dat bij het voorsorteren steeds de richtingaanwijzer wordt gebruikt en er rekening gehouden wordt met het omringend verkeer.

Er moet benadrukt worden dat zowel tijdens de aanrij- als opstellingsprocedure aan de werf geen bakens, kegels of ander signalisatiemiddel los op de botser mogen worden gestapeld, dit om te voorkomen dat deze elementen bij een aanrijding onverhoeds in alle richtingen zouden worden weggecatapulteerd. Er wordt vooraf binnen het voertuig gecontroleerd dat alle vereiste signalisatie in werking is. De chauffeurs vergewissen zich ervan dat op de plaats van opstelling de wielen in rechthoekstand staan en de handrem opgetrokken is.

Voor zover de tijdsduur van het kortstondig stilstaan op dezelfde locatie in toepassing van categorie 6 dit toelaat, mogen de chauffeurs op de plaats van definitieve opstelling hun AfBo en VoSi verlaten op voorwaarde dat

- dit langs de veilige kant gebeurt (waar geen verkeer passeert).
- een veilige ruimte kan bereikt worden zonder het verkeer te dwarsen of zonder de veiligheidszone (tussen botser en werfzone) te betreden. Er wordt hierbij gebruik gemaakt via een pad achter de afscherpende constructie.
- minstens één van de chauffeurs het zicht behoudt op de aangebrachte signalisatie en de opstelling zodat accuraat kan worden opgetreden bij gebeurlijke foutieve aanduidingen.

Het terug instappen gebeurt op dezelfde manier en via dezelfde zijde van het voertuig als het uitstappen.

Indien chauffeurs verkiezen om in het voertuig te blijven, gebeurt dit steeds met aangegespte veiligheidsgordel (3-puntsgordel).

De toepassing van deze dienstorder wordt in elk bijzonder bestek dat voormelde werken van 6^{de} categorie voorziet opgenomen.

Ir. Tom Roelants
Administrateur-generaal AWW

Inhoudsopgave

1	kop 1	2
1.1	kop 2	2
1.1.1	kop 3	2

1 KOP 1

1.1 KOP 2

1.1.1 KOP 3

a) Kop 4

Standaard tekst

- Lijstalinea
- Lijstalinea
 - o Lijstalinea

Figuur 1 Bijschrift

Tabel 1 Bijschrift

Tekst met voetnoot²

² Voetnoot

