



**Vlaanderen**  
is veilig onderweg

# Richtlijn

# Bewegwijzering autosnelwegen

Versie 1.0

## COLOFON

|                             |  |
|-----------------------------|--|
| <b>Titel</b>                | Richtlijn bewegwijzering autosnelwegen   |
| <b>Referentie</b>           | AWV-EC-2026-001  |
| <b>Uitgegeven door</b>      | Agentschap Wegen en Verkeer (AWV)  |
| <b>Informatie</b>           | Team Veiligheid en Ontwerp<br>Expertisecentrum<br>Agentschap Wegen en Verkeer<br><br><a href="http://wegenenverkeer.be">wegenenverkeer.be</a><br><a href="mailto:veiligheidsontwerp.ec@mow.vlaanderen.be">veiligheidsontwerp.ec@mow.vlaanderen.be</a>  |
| <b>Datum</b>                | 24 april 2026  |
| <b>Versienummer</b>         | 1.0  |
| <b>Goedgekeurd</b>          | Directieraad dd. 24 april 2026   |
| <b>Vervangt dienstorder</b> | MOW/AWV/2014/2 Aanduiding van verkeersknooppunten en uitritten op autosnelwegen<br>MOW/AWV/2016/4 Gebruik van inwendig verlichte en retroreflecterende wegwijzers, voorwegwijzers en andere verkeersborden'  |
| <b>Verwante documenten</b>  | MOW/AWV/2018/4 Informatie en bewegwijzering op autosnelwegen en andere gewestwegen<br>MOW/AWV/2024/4 Taal op verkeersborden en bewegwijzering<br>MOW/AWV/2025/7 Algemene omzendbrief nopens de wegsignalisatie - deel III wegmarkeringen<br>Vademecum weginfrastructuur (VWI) - deel Europese hoofdwegen |
| <b>Bijlagen</b>             | Bijlage 1 Namen en nummers aansluitingscomplexen en knooppunten autosnelwegen<br>Bijlage 2 Kaart lange-afstands of doorgaande bestemmingen<br>Bijlage 3 Specificaties (maatvoering) bewegwijzeringsborden  |

|            |   |           |
|------------|---|-----------|
| <b>1</b>   | <b>INLEIDING</b>  | <b>5</b>  |
| <b>2</b>   | <b>ALGEMENE VOORSCHRIFTEN</b>   | <b>6</b>  |
| <b>2.1</b> | <b>Algemene principes bewegwijzeringsborden en bordelementen</b>                    | <b>7</b>  |
| 2.1.1      | Uniforme layout, vaste positie informatie-elementen op de borden                    | 7         |
| 2.1.2      | Eenduidig kleurgebruik  | 7         |
| 2.1.3      | Pijlen  | 8         |
| 2.1.4      | Wegnummers  | 10        |
| 2.1.5      | Uitlijning en schikking binnen eenzelfde bord                                       | 11        |
| 2.1.6      | Afstemming borden op dezelfde portiek boven de rijbaan (aantal, hoogte, uitlijning) | 13        |
| 2.1.7      | Afbreking van bestemmingen en opsomming van deelgebieden                            | 14        |
| <b>2.2</b> | <b>(Bijkomende) opvallende wijzigingen ten opzichte van het verleden</b>            | <b>15</b> |
| 2.2.1      | Zwarte, grijze of blauwe strook bovenaan of onderaan het bord niet langer toegepast | 15        |
| 2.2.2      | Afritsymbool  | 15        |
| 2.2.3      | Keuze en locatie afritnaam  | 16        |
| 2.2.4      | Aanduiding doorgaande bestemmingen  | 16        |
| 2.2.5      | Beperking aantal bordopstellingen   | 17        |
| <b>3</b>   | <b>BEWEGWIJZERING (AFRIT NAAR) AANSLUITINGSCOMPLEX</b>                              | <b>19</b> |
| <b>3.1</b> | <b>Naamgeving en nummering aansluitingscomplexen</b>                                | <b>19</b> |
| <b>3.2</b> | <b>Types en layout bewegwijzeringsborden aansluitingscomplex</b>                    | <b>19</b> |
| 3.2.1      | Wegwijzer   | 19        |
| 3.2.2      | Standaard voorwegwijzer(s)  | 21        |
| 3.2.3      | Aanvullende voorwegwijzer (optioneel)   | 22        |
| 3.2.4      | Doorverwijsbord (optioneel)   | 23        |
| 3.2.5      | Aankondigingsbord (naambord)  | 23        |
| 3.2.6      | Trajectbevestigingsbord   | 24        |
| <b>3.3</b> | <b>Inplanting (locatie) bewegwijzeringsborden aansluitingscomplex</b>               | <b>25</b> |
| 3.3.1      | Afstemming bewegwijzering op het wegontwerp en de wegmarkeringen                    | 25        |
| 3.3.2      | Nulpunt en afstands aanduidingen  | 26        |
| 3.3.3      | Sequentie van borden en (standaard) tussenafstand                                   | 27        |
| 3.3.4      | Toepassing aansluitingscomplexen (type tekeningen)                                  | 28        |
| <b>4</b>   | <b>BEWEGWIJZERING (AFRIT NAAR) KNOOPPUNT</b>  | <b>45</b> |
| <b>4.1</b> | <b>Naamgeving knooppunten</b>   | <b>45</b> |
| <b>4.2</b> | <b>Types en layout bewegwijzeringsborden knooppunt</b>                              | <b>45</b> |
| 4.2.1      | Wegwijzer   | 45        |
| 4.2.2      | Voorwegwijzer(s)  | 47        |
| 4.2.3      | Aankondigingsbord (naambord)  | 49        |
| 4.2.4      | Trajectbevestigingsbord   | 50        |
| <b>4.3</b> | <b>Inplanting (locatie) bewegwijzeringsborden knooppunt</b>                         | <b>51</b> |
| 4.3.1      | Afstemming bewegwijzering op het wegontwerp en de wegmarkeringen                    | 51        |

|          |  |           |
|----------|--|-----------|
| 4.3.2    | Nulpunt en afstandsaanduidingen  | 52        |
| 4.3.3    | Sequentie van borden en (standaard) tussenafstand  | 53        |
| 4.3.4    | Toepassing knooppunten (type tekeningen)   | 54        |
| <b>5</b> | <b>AANDUIDING BESTEMMINGEN</b>   | <b>71</b> |
| 5.1      | Continuïteit aanduidingen  | 71        |
| 5.2      | Lange-afstands of doorgaande bestemmingen  | 71        |
| 5.2.1    | Overzicht te hanteren lange-afstands of doorgaande bestemmingen  | 71        |
| 5.2.2    | Lange-afstands bestemmingen t.h.v. aansluitingscomplexen   | 73        |
| 5.2.3    | Lange-afstands bestemmingen t.h.v. knooppunten (algemeen)  | 74        |
| 5.2.4    | Lange-afstands bestemmingen en wegnummers op ringwegen (R0, R1-R2) en hierop aansluitende radialen       | 75        |
| 5.2.5    | Bestemmingen op trajectbevestigingsborden  | 78        |
| 5.3      | Aanduiding van bestemmingen verschillend van steden en gemeenten   | 79        |
| 5.3.1    | Welke bestemmingen en volgorde van aanduiding  | 79        |
| 5.3.2    | Gebruik van de optionele aanvullende voorwegwijzer   | 79        |
| 5.4      | Taal gehanteerd voor aanduiding bestemmingen   | 79        |
| <b>6</b> | <b>BIJZONDERHEDEN</b>  | <b>80</b> |
| 6.1      | Kort opeenvolgende afritten  | 80        |
| 6.1.1    | Borden hoofdbaan opwaarts van het aansluitingscomplex of knooppunt                                       | 80        |
| 6.1.2    | Borden op het knooppunt  | 82        |
| 6.1.3    | Trajectbevestigingsbord  | 82        |
| 6.1.4    | Aangepaste afstandsaanduidingen  | 82        |
| 6.2      | Aanduiding aansluitingscomplex verweven in een knooppunt   | 83        |
| 6.3      | Ringweg met hoofdbaan en parallelbaan  | 83        |
| 6.4      | F15-borden boven de rijbaan: aparte borden per rijrichting - uitzonderlijk aanduiding rijstrookmarkering | 84        |
| 6.5      | F15-borden boven één rijstrook   | 85        |
| 6.6      | Combineren bewegwijzeringsborden en dynamische rijstrooksignalisatie                                     | 85        |
| 6.7      | Inwendig verlichte bewegwijzeringsborden op autosnelwegen  | 86        |
|          | <b>BIJLAGE 1 NAMEN EN NUMMERS AANSLUITINGSCOMPLEXEN EN KNOOPPUNTEN AUTOSNELWEGEN</b>                     | <b>88</b> |
|          | <b>BIJLAGE 2 KAART LANGE-AFSTANDS OF DOORGAANDE BESTEMMINGEN</b>   | <b>94</b> |
|          | <b>BIJLAGE 3 SPECIFICATIES (MAATVOERING) BEWEGWIJZERINGS-BORDEN</b>                                      | <b>95</b> |

# 1 INLEIDING

Bewegwijzering is het geheel van visuele middelen dat op, langs of boven de weg is aangebracht om de weggebruiker in staat te stellen zijn of haar route te bepalen. Het doel van bewegwijzering is om bestuurders met de grootst mogelijke zekerheid naar hun bestemming te begeleiden aan de hand van visuele middelen. Bewegwijzering wordt toegepast ter hoogte van discontinuïteiten waar de bestuurder van weg kan wisselen.

Bewegwijzering heeft volgende functies:

- Het informeren van weggebruikers over weggebonden bestemmingen
- Het bieden van oriëntatie aan weggebruikers en informeren over de plaats waar ze zich bevinden
- Het anticiperen op richtingsverandering (voorsorteren i.f.v. routekeuze)

De bewegwijzering zorgt ervoor dat de weggebruiker, vooral degene die niet vertrouwd is met de situatie, vlot, veilig en efficiënt wordt geleid naar de bestemming waarnaar deze op weg is. Voor andere gebruikers dient ze dan weer eerder ter oriëntatie of bevestiging. Zelfs voor weggebruikers die voornamelijk op navigatie rijden, biedt bewegwijzering nog ondersteuning op het terrein (bevestiging).

## 2 ALGEMENE VOORSCHRIFTEN

De bewegwijzering ondersteunt de bestuurder op de autosnelweg bij de beslissing welke rijstrook of rijbaan te kiezen om zijn of haar bestemming te bereiken.

Om een bewegwijzeringssysteem te laten functioneren, is het noodzakelijk een consequent systeem toe te passen. De hoofdeisen waaraan bewegwijzering moet voldoen zijn:

- **Uniformiteit**  
Dit betekent dat soortgelijke situaties op verschillende locaties op dezelfde wijze worden bewegwijzerd: hetzelfde aantal en soort borden, met een overeenstemmende layout en dezelfde types van aangeduide bestemmingen, ingeplant volgens dezelfde sequentie en met dezelfde tussenafstanden. Hiermee zorgt men niet alleen voor een goede herkenbaarheid maar tevens voor het creëren van het juiste verwachtingspatroon bij de weggebruiker.
- **Continuïteit**  
Hiermee wordt bedoeld dat een op de bewegwijzering aangeduide bestemming ook terug te vinden is op de stroomafwaarts gesitueerde bewegwijzering (op de autosnelweg en de onderliggende wegen) totdat men deze bestemming heeft bereikt of totdat deze wordt overgenomen door meer gedetailleerde lokale bewegwijzering.
- **Leesbaarheid**  
De belangrijkste factoren die hier invloed op hebben zijn het contrast (tussen de opschriften en de achtergrond), de lettergrootte en de hoeveelheid aan informatie die op eenzelfde locatie wordt aangeboden.
- **Zichtbaarheid**  
De bewegwijzering wordt zodanig geplaatst dat deze zichtbaar is vanop voldoende afstand en dat het zicht niet wordt belemmerd door obstakels of door het andere verkeer.
- **Begrijpelijkheid**  
Op de bewegwijzering worden naast wegnummers en pijlsymbolen officiële namen gebruikt van steden, gemeenten, bedrijvenszones of toeristische plaatsen. Een verschillend kleurgebruik maakt het onderscheid hiertussen duidelijk. Deze namen worden aangevuld met universele, verstaanbare pictogrammen.
- **Doeltreffendheid**  
Bewegwijzering moet zo zijn opgesteld (locatie) dat ze de weggebruiker naar diens gewenste bestemming loodst op een zo efficiënt mogelijke wijze en via de meest aangewezen route.

Bij de nadering van een actiepoint (routekeuzepunt) heeft de weggebruiker tijd nodig om voor te sorteren (uitvoeren van de nodige rijstrookwisselingen) teneinde de juiste rijstrook of rijbaan te kunnen kiezen. De via bewegwijzering aangeboden informatie moet door de weggebruiker gelezen, verwerkt en in actie omgezet kunnen worden zonder dat deze snelheid hoeft te verminderen. Er worden dan ook één of meerdere voorwegwijzers vóór het keuzepunt geplaatst, met een afstands aanduiding tot het actiepoint.

Bewegwijzering moet m.a.w. zodanig aangebracht worden dat de bestuurder:

- de aangeboden informatie kan lezen en verwerken zonder dat deze snelheid moet verminderen
- benodigde manoeuvres op een comfortabele manier kan bepalen en tijdig kan uitvoeren
- de plaats kan bepalen waar men zich op een gegeven moment bevindt
- Informatie tot zich kan nemen over weggebonden bestemmingen zoals verzorgingsplaatsen

Bewegwijzering heeft zodoende een sterke relatie met de inpassing in het alignement van een weg. Bewegwijzering moet daarom integraal worden meegenomen in samenhang met het ontwerp en markeringen, zie

- hoofdstuk 3.3 '[Inplanting \(locatie\) bewegwijzeringsborden aansluitingscomplex](#)'
- hoofdstuk 4.3 '[Inplanting \(locatie\) bewegwijzeringsborden knooppunt](#)'
- [Dienstorder MOW/AWV/2025/7 Algemene omzendbrief nopens de wegsignalisatie Deel III wegmarkeringen](#)
- [Vademecum weginfrastructuur \(VWI\) deel Europese hoofdwegen](#)

## 2.1 Algemene principes bewegwijzeringsborden en bordelementen

### 2.1.1 Uniforme layout, vaste positie informatie-elementen op de borden

Een uniforme layout en schikking van de informatie-elementen op de bewegwijzeringsborden bevordert de herkenbaarheid en zo ook het snel capteren en verwerken van de aan de weggebruiker aangeboden informatie op de borden.

Veel meer dan vroeger worden vaste posities gehanteerd voor de positionering van de verschillende informatie-elementen ter verbetering van de uniformiteit enerzijds tussen de verschillende borden langs het traject (voorwegwijzer, wegwijzer) en anderzijds tussen de verschillende borden op dezelfde dwarsdoorsnede:

- op de afstands aanduiding na zijn (in de meeste situaties) de voorwegwijzer en de wegwijzer bij aansluitingscomplexen identiek
- wegnummers staan steeds onderaan het bord, niet ook nog naast de bestemmingen
- afstands aanduidingen staan steeds onderaan het bord
- er is een eenduidige uitlijning en opvulling van de bestemmingen
- het afritsymbool en de afritnaam worden steeds gebundeld
- er worden enkel nog opstaande pijlen gebruikt; op de borden boven de rijbaan staan deze onderaan het bord, gecentreerd boven elke rijstrook
- etc.

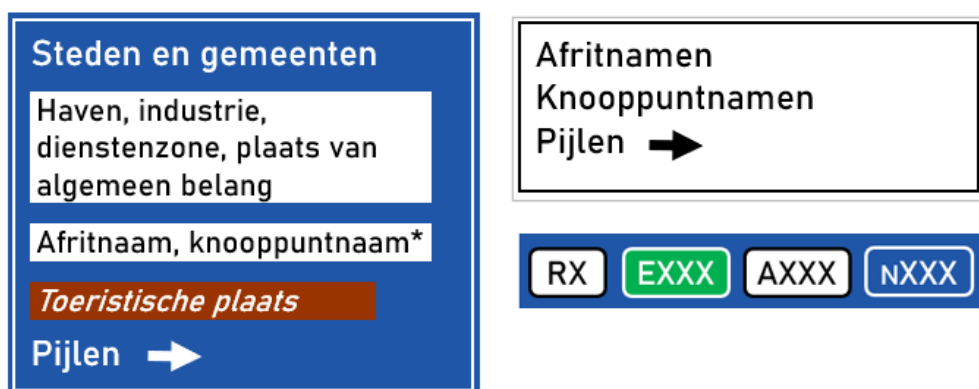
De uniforme layout en schikking wordt nader toegelicht in de volgende hoofdstukken (algemene principes) en verderop geïllustreerd bij de bespreking van de verschillende types van borden voor de bewegwijzering van aansluitingscomplexen (afrit naar onderliggende wegennet) en knooppunten (verbinding naar andere snelweg).

### 2.1.2 Eenduidig kleurgebruik

Eenduidige toepassing van kleuren bevordert de herkenbaarheid en de leesbaarheid van de bewegwijzering. Daarvoor gelden de volgende regels (figuur 1):

- Borden en biezen:
  - standaard bord: blauw met witte bies
  - naambord afrit of knooppunt: wit met zwarte bies
- Bestemmingen:
  - op blauw bord
  - steden en gemeenten: witte tekst
  - havens/havenzones, industriezones, dienstzones, plaatsen van algemeen belang: zwarte tekst in een wit veld
  - toeristische plaatsen: witte tekst (cursief) in een bruin veld

- Afrit- en knooppuntnamen:
  - zwarte tekst op wit bord
  - zwarte tekst in een wit veld indien vermeld als bestemming op blauw bord (zie \*)
- Pijlen:
  - wit op blauw bord
  - zwart op wit bord
- Wegnummers:
  - E-nr: witte tekst in een groen veld, wit omrand
  - R-nr, A-nr<sup>1</sup>: zwarte tekst in een wit veld, zwart omrand
  - N-nr: witte tekst in een blauw veld, wit omrand



Figuur 1: Kleurgebruik

### 2.1.3 Pijlen

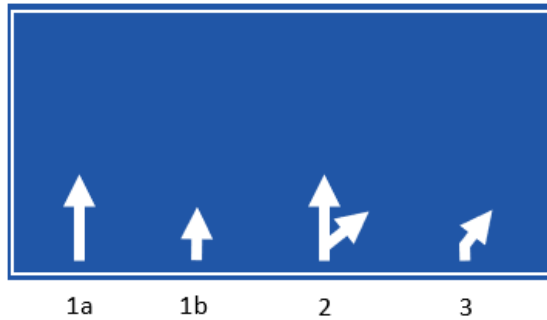
#### Pijlen op borden boven de rijstroken

De wegcode laat aan de wegbeheerder de keuze om boven de rijstroken opstaande of vallende pijlen te gebruiken. AWV kiest er resoluut voor om uitsluitend nog opstaande pijlen te hanteren. Deze keuze wordt ingegeven door de pijl die een keuzestrook aanduidt en die enkel in opstaande vorm mogelijk is.

Op de borden boven de rijstroken zijn de volgende pijlen mogelijk (figuur 2):

- 1a: recht + lang doorgaande rijstrook (in combinatie met pijl 2 op hetzelfde bord)
- 1b: recht + kort doorgaande rijstrook (standaard)
- 2: gevorkt + lang keuzestrook
- 3: geknikt + kort afbuigende rijstrook (ook gespiegeld mogelijk) (\*)

<sup>1</sup> Volgens het nieuwe federale verkeersreglement zullen de A-nrs vanaf 1/9/2026 op gelijkaardige wijze worden aangeduid als de E-nrs.

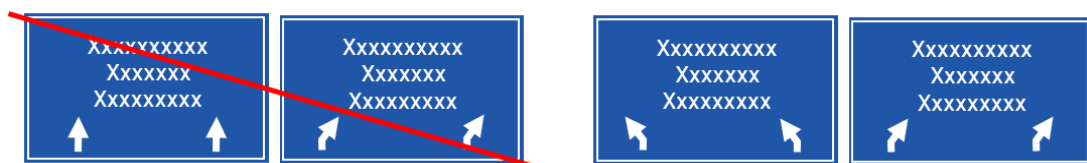


Figuur 2: Mogelijke pijlen op borden boven de rijstroken

Bijkomende bepalingen:

- De pijlen staan steeds onderaan het bord.
- Bij elke pijl hoort één rijstrook. Elke pijl is gecentreerd (pijlstok) ten opzichte van de onderliggende rijstrook.
- De pijlen hebben een rechte of haakse vormgeving (niet gebogen of afgerond).
- Er is geen onderscheid in de pijl(stok)lengte) of het een voorwegwijzer, dan wel een wegwijzer op het nulpunt betreft (in tegenstelling tot bijvoorbeeld Nederland waar op voorwegwijzers lange pijlen en op wegwijzers korte pijlen worden toegepast).
- Op borden zonder keuzestrook worden enkel de pijlen (1b) of (3) gebruikt.
- Op borden waarop een keuzestrook dient te worden aangeduid (pijl 2), wordt (enkel) voor de uiterst linkse rechtdoor pijl op datzelfde bord de lange variant (1a) gebruikt. Eventuele rechtdoor pijlen daartussen zijn van het korte type (1b). De lange variant (1a) komt m.a.w. nooit op zichzelf voor. (Figuur 2 kan hierbij fungeren als voorbeeld van een weg met vier rijstroken, twee rechtdoorgaande, een afbuigende en daartussen een keuzestrook.)
- In het geval van een afbuigende rijstrook naar links wordt de gespiegelde versie van pijl 3 toegepast.

(\*) Om bij de weggebruiker de juiste verwachtingen te creëren omtrent het verdere wegverloop (cf. het aspect human factors) is het gebruik van de juiste pijlvorm (recht versus geknikt) erg belangrijk. In situaties waarbij men na het keuzepunt een bocht dient te maken, worden geknikte pijlen gebruikt. Dit is nagenoeg steeds het geval voor de van de hoofdbaan aftakkende rijstroken. Een andere situatie waar het gebruik van geknikte pijlen sterk wordt aanbevolen is ter hoogte van het einde van de snelweg, i.g.v. een 'T-aansluiting' op een andere snelweg waarbij alle rijstroken afbuigen, de ene naar rechts, de andere naar links (zie figuur 3). De A1/E19 ter hoogte van knooppunt Machelen is hiervan een voorbeeld.



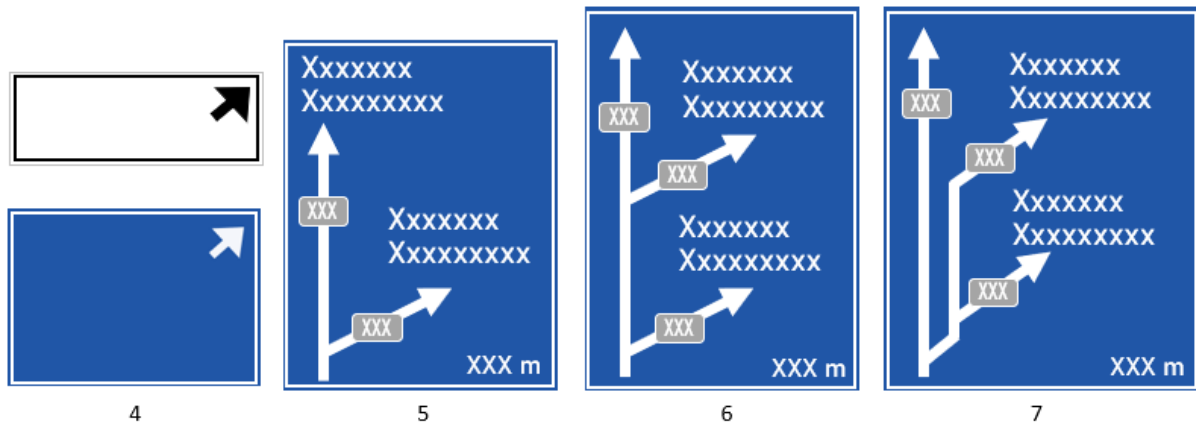
figuur 3: Creëren juiste verwachtingen omtrent wegverloop door doordacht gebruik pijlvormen

De toepassing van de verschillende pijlen wordt verduidelijkt bij de uitwerking van de verschillende types bewegwijzeringsborden in hoofdstuk 3 '[Bewegwijzering \(afrit naar\) aansluitingscomplex](#)' en hoofdstuk 4 '[Bewegwijzering \(afrit naar\) knooppunt](#)'.

## Pijlen op borden in de berm of boven de pechstrook

Op de borden in de zijberm of boven de pechstrook (dit laatste is het geval wanneer een rijstrook er nog niet is of nog niet op volledige breedte zit) zijn de volgende pijlen mogelijk (figuur 4):

- 4: schuin (45°)
  - 5: groot gevorkt
  - 6: groot dubbel gevorkt
  - 7: groot complex gevorkt
- uitzonderlijk toegepast  
uitzonderlijk toegepast



Figuur 4: Mogelijke pijlen op borden in de berm of boven de pechstrook

Bijkomende bepalingen:

- De pijlen hebben een rechte of haakse vormgeving (niet gebogen of afgerond).
- Alle pijlstokken bij de gevorkte pijlen (5, 6, 7) zijn even dik.
- De aftakkende pijl(en) bij (5 en 6) zijn steeds even lang (op eenzelfde bord en op verschillende borden).
- Pijl 4 wordt gebruikt in situaties waarbij op het bord enkel informatie staat m.b.t. afslaan richting (zowel aansluitingscomplex als knooppunt).
- Pijl 5 wordt voortaan enkel nog gebruikt op de voorwegwijzer in de berm bij knooppunten maar niet meer op de voorwegwijzer bij aansluitingscomplexen (afrit naar het onderliggend wegennet).
- Pijl 6 wordt uitzonderlijk toegelaten op de voorwegwijzer i.g.v. een (ont)dubbel(d)e afrit (m.a.w. situaties waar er tussen de 1e en de 2e afrit te weinig plaats is voor de voorwegwijzer van de 2e afrit) Bv. afrit Lokeren met 1e aansluiting richting Dendermonde en 2e aansluiting richting Lokeren.
- Pijl 7 wordt uitzonderlijk toegelaten op de voorwegwijzer i.g.v. parallel- of rangerbanen met meerdere kort opeenvolgende afritten (m.a.w. situaties waar er tussen de 1e en de 2e afrit te weinig plaats is voor de voorwegwijzer van de 2e afrit).

De toepassing van de verschillende pijlen wordt verduidelijkt bij de uitwerking van de verschillende types bewegwijzeringsborden in hoofdstuk 3 '[Bewegwijzering \(afrit naar\) aansluitingscomplex](#)' en hoofdstuk 4 '[Bewegwijzering \(afrit naar\) knooppunt](#)'.

### 2.1.4 Wegnummers

Wanneer de wegen worden geïdentificeerd d.m.v. hun wegnummer gelden de volgende bepalingen:

- Bij autosnelwegen met meerdere wegnummers wordt er slechts één wegnummer getoond, waarbij de volgorde R > E > A geldt. M.a.w. voor een autosnelweg met zowel een A- als een E-nummer wordt enkel het E-nummer getoond.

- De ringwegen worden geïdentificeerd aan de hand van hun R-nummer (R0, R1, R4) en dit zonder toevoeging 'Ring'. M.a.w. R0 en niet Ring R0.
- In het geval een afrit (naar het onderliggende wegennet) aansluit op meerdere wegen, met elk hun eigen wegnummer, wordt er in de eerste plaats naar gestreefd om slechts één wegnummer te vermelden (hoogste wegcategorie). Indien het toch nodig is om beide te vermelden, worden de wegnummers naast en zonodig boven elkaar gezet (en dus wederom niet langer naast de bestemmingen).
- Wegnummers worden voortaan niet meer toegevoegd in het bestemmingenblok op het bord (geen wegnummers voor of na de bestemming).  
Deze hebben hun vaste positie ofwel onderaan het bord ofwel, in het geval van een grote gevorkte pijl, op de pijlstokken.
- De layout van de wegnummers is weergegeven in (figuur 5). Aandachtspunten hierbij zijn:
  - De wegnummervelden zijn steeds omrand (wit of zwart).
  - Op eenzelfde bord of portiek zijn alle wegnummervelden steeds even hoog.



Figuur 5: Layout wegnummers<sup>2</sup>

### 2.1.5 Uitlijning en schikking binnen eenzelfde bord

In functie van een rustig beeld (schikking) van het bord of de set van borden op dezelfde doorsnede zijn voortaan onderstaande bepalingen van toepassing voor de uitlijning en opvulling van de bestemmingen.

#### **Horizontale uitlijning**

Voor voorbeelden van de onderstaande bepalingen wordt verwezen naar de figuren in hoofdstuk 3.2 '[Types en layout bewegwijzeringsborden aansluitingscomplex](#)' en hoofdstuk 4.2 '[Types en layout bewegwijzeringsborden knooppunt](#)'.

De volgende borden kennen een gecentreerde horizontale uitlijning:

- (blauwe) wegwijzer boven de rijbaan
- (blauwe) voorwegwijzer boven de rijbaan
- doorverwijsbord
- (wit) aankondigingsbord/naambord aansluitingscomplex of knooppunt (alleenstaand)

De volgende borden kennen een linkse horizontale uitlijning:

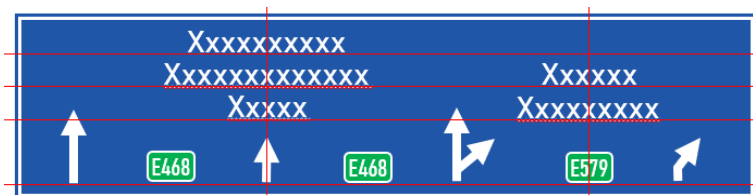
- (blauwe) wegwijzer in de berm (of boven de pechstrook)
- (blauwe) voorwegwijzer in de berm (of boven de pechstrook)
- (wit) naambord aansluitingscomplex wanneer gekoppeld aan een blauwe (voor)wegwijzer

#### **Verticale uitlijning en opvulling**

Binnen eenzelfde bord staat de onderzijde van eenzelfde soort informatie-elementen (pijlen, wegnummers, tekstregels) op dezelfde hoogte (zie de rode horizontale hulplijnen in figuur 6).

<sup>2</sup> Volgens het nieuwe federale verkeersreglement zullen de A-nrs vanaf 1/9/2026 op gelijkaardige wijze worden aangeduid als de E-nrs.

Binnen eenzelfde bestemmingenblok (= lijst van bestemmingen in dezelfde richting) op een bord worden de bestemmingen steeds aangevuld (opgelijst) van onder naar boven toe, en dit zowel op de borden in de berm als boven de rijbaan (zie de twee bestemmingen voor de afslaan richting in figuur 6).

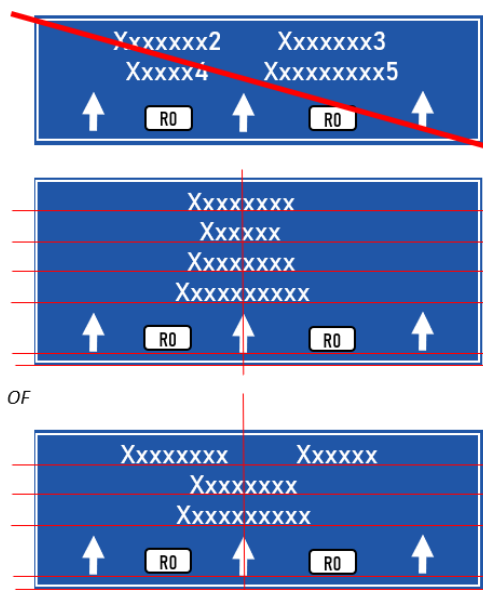


Figuur 6: Uitlijning en opvulling binnen eenzelfde bord

### **Bestemmingen boven versus naast elkaar**

Binnen eenzelfde bestemmingenblok (= lijst van bestemmingen in dezelfde richting) gelden volgende bepalingen voor de plaatsing van bestemmingen boven of naast elkaar:

- borden in de berm (of boven de pechstrook):
  - bestemmingen steeds onder elkaar, nooit naast elkaar (zie voorbeelden in in hoofdstuk 3.2 '[Types en layout bewegwijzeringsborden aansluitingscomplex](#)' en hoofdstuk 4.2 '[Types en layout bewegwijzeringsborden knooppunt](#)')
- borden boven de rijstroken:
  - 1 tot 3 bestemmingen: bestemmingen onder elkaar
  - meer dan 3 bestemmingen: onder elkaar of deels naast elkaar op de onderste lijn steeds slechts 1 bestemming! (zie voorbeeld in figuur 7)



Figuur 7: Schikking (meer dan 3) bestemmingen op borden boven de rijbaan

Bijkomende toelichting borden boven de rijbaan:

Een schikking van de bestemmingen onder elkaar is het meest duidelijk en leesbaar en geniet daarom steeds de voorkeur. In situaties met veel rijstroken (in dezelfde richting) zijn borden boven de rijbaan erg breed. Indien daarop veel bestemmingen dienen te worden aangeduid, zou een schikking onder elkaar aanleiding geven tot zeer hoge borden en veel lege ruimte op het bord.

Daarom wordt voor borden boven de rijbaan een uitzondering toegestaan in situaties waarbij meer dan 3 bestemmingen dienen te worden aangeduid (voor een richting). Op de bovenste lijn(en) is het naast elkaar plaatsen van bestemmingen dan wel toegelaten maar nooit op de onderste lijn. Dit laatste wordt gedaan om eventuele foute interpretatie en daaruit voortkomend onnodig voorsorteedrag te vermijden.

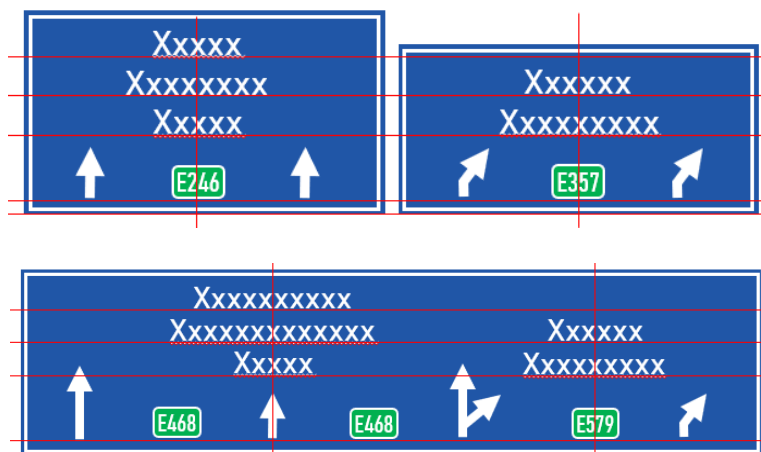
Dit wordt geïllustreerd in figuur 7.

Ten allen tijde dient te worden vermeden dat de bestemmingen (voor eenzelfde richting) in kolommen worden geschikt (bovenste situatie in de figuur). Dat zou immers de foute indruk kunnen geven bij de weggebruiker dat voor het bereiken van bestemming 2 of 4 enkel de twee linkse rijstroken gebruikt kunnen worden en voor het bereiken van bestemming 3 of 5 enkel de twee rechtse rijstroken. Dit leidt tot onnodig voorsorteren en daarbijhorende rijstrookwissels met een verhoogde kans op aanrijdingen tot gevolg.

Om dit te vermijden worden de bestemmingen hetzij allemaal onder elkaar gezet (middelste situatie in de figuur) of kunnen op de bovenste (maar nooit in de onderste) lijn(en) een aantal bestemmingen worden gecombineerd (onderste situatie in de figuur). De scheiding tussen de bestemmingen op eenzelfde lijn gebeurt door middel van een blanco ruimte (geen koppelteken of andere tekens).

### 2.1.6 Afstemming borden op dezelfde portiek boven de rijbaan (aantal, hoogte, uitlijning)

Bewegwijzeringsborden, bevestigd aan dezelfde portiek, worden op elkaar afgestemd conform onderstaande bepalingen.



Figuur 8: Afstemming borden op dezelfde portiek boven de rijbaan

#### **Aantal borden**

Om het onderscheid te versterken tussen informatie die betrekking heeft op verschillende richtingen worden aparte richtingen aangeduid door middel van afzonderlijke borden (zie bovenste situatie in figuur 8).

De enige uitzondering hierop is de situatie waarbij er een keuzestroom (vorkpijl) dient te worden aangeduid op het bord. Enkel in dit geval wordt de informatie m.b.t. de verschillende richtingen aangeduid op eenzelfde bord (zie onderste situatie in figuur 8).

## **Bordhoogte**

De hoogte van de borden wordt bepaald door het opschrift (hoeveelheid informatie) op het bord. Op dezelfde portiek mag de hoogte van de verschillende borden onderling afwijken doch dient men het aantal verschillende bordhoogtes te beperken tot twee.

## **Verticale uitlijning**

Net zoals de verticale uitlijning is afgestemd binnen het bord (zie eerder), wordt de verticale uitlijning tevens afgestemd tussen de borden aan dezelfde portiek (zie de horizontale rode hulplijnen in figuur 8):

- onderzijde verschillende borden op dezelfde hoogte
- pijlen , wegnummers en tekstregels op dezelfde hoogte
- alle wegnummervelden op eenzelfde bord zijn even hoog

### **2.1.7 Afbreking van bestemmingen en opsomming van deelgebieden**

Hieronder worden de regels toegelicht die dienen te worden gehanteerd enerzijds wanneer een lange bestemming dient te worden afgebroken en over meerdere regels wordt gespreid en anderzijds wanneer een opsomming wordt gemaakt van meerdere deelgebieden bij een bestemming.

Afbreking lange bestemming (linker situatie in figuur 9):

- 1e deel (op lijn 1) eindigt met het afbrekingsteken
- 2e deel (op lijn 2) start steeds onder de 3e letter van het eerste deel

Opsomming meerdere deelgebieden (rechter situatie in figuur 9):

- standaard wordt de bovenste situatie toegepast
  - hoofdplaats gevolgd door opsommingsteken en eerste deelgebied op lijn 1
  - overige deelgebieden op de volgende lijnen, voorafgegaan door een opsommingsteken
  - alles uitgelijnd op de opsommingstekens
- in geval de bordbreedte te beperkt is, kan de onderste situatie toegepast worden
  - hoofdplaats op lijn 1
  - alle deelgebieden op de volgende lijnen (één per lijn), voorafgegaan door een opsommingsteken
  - alles uitgelijnd op de opsommingstekens, onder de 3e letter van het eerste deel



Figuur 9: Afbreking van bestemmingen (links) en opsomming van deelgebieden (rechts)

## 2.2 (Bijkomende) opvallende wijzigingen ten opzichte van het verleden

In het vernieuwde bewegwijzeringsconcept zijn heel wat zaken geüniformiseerd (vaste positie bordelementen, uitlijning, afstemming voorwegwijzers en wegwijzers, etc.) zoals blijkt uit de vorige en volgende hoofdstukken. Daarnaast zijn er nog enkele bijkomende wijzigingen die hier nog even extra worden benadrukt.

### 2.2.1 Zwarte, grijze of blauwe strook bovenaan of onderaan het bord niet langer toegepast

In het verleden werd onderaan of bovenaan de bewegwijzeringsborden vaak een zwarte, grijze of blauwe strook toegevoegd. Dit dateert uit de tijd dat op deze plek de lichtbron was gesitueerd in de inwendig verlichte borden. Deze stroken worden in het vernieuwde bewegwijzeringsconcept niet langer toegepast.

Aanduidingen 'Ring', 'R0 Ring Brussel', 'Ring 1' etc., die later in deze stroken werden aangebracht om aan te geven dat men zich op een ringweg bevindt, worden eveneens niet langer toegevoegd aan de bewegwijzeringsborden. Dit wordt voortaan ondervangen door systematisch de wegnummers te gebruiken (zie verder).



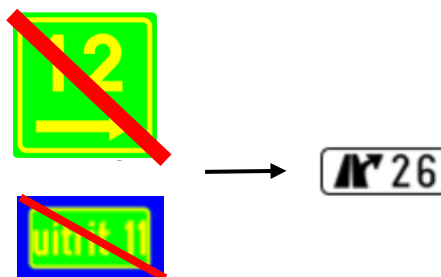
Figuur 10: Grijze / zwarte / blauwe strook evenals aanduiding 'Ring' niet langer toegepast

### 2.2.2 Afritsymbool

De aanduiding van de afrit naar het onderliggend wegennet door middel van het groen-geel\* IU1-bord wordt niet langer toegepast, niet als eigenstandig bord maar ook niet als informatie-element op een ander bord (aankondigingsbord, wegwijzer). Ook het woord 'uitrit' wordt niet langer gebruikt. (\* De combinatie groen-geel gaf ook problemen naar leesbaarheid.)

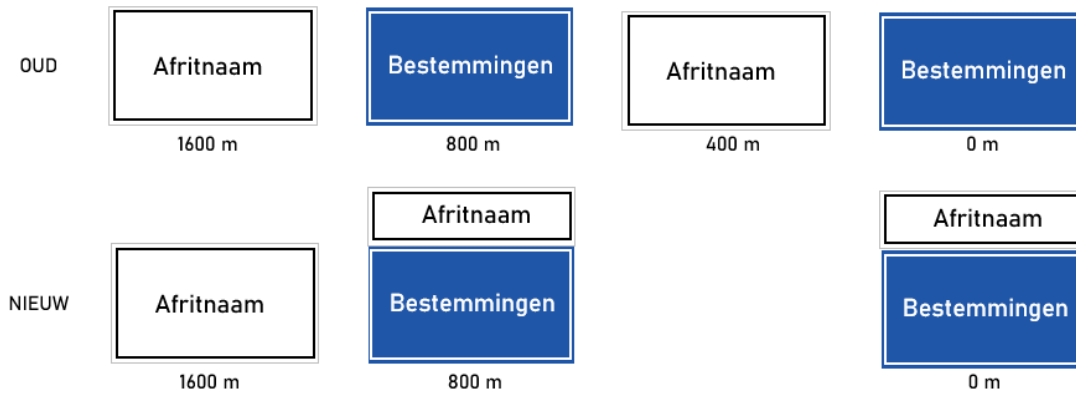
De aanduiding van de afrit naar het onderliggend wegennet gebeurt voortaan enkel nog als informatie-element op de andere borden (niet meer als eigenstandig bord) waarbij men het taalonafhankelijke, internationale afritsymbool gebruikt, aangevuld met het afritnummer in goed contrasterende zwart-wit kleuren. Dit nieuwe symbool is opgenomen in het nieuwe federale verkeersreglement (Code van de openbare weg) dat in werking treedt op 1 september 2026.

Het afritsymbool + nummer wordt systematisch aangebracht op alle bewegwijzeringsborden opwaarts van het aansluitingscomplex.



Figuur 11: Aanduiding afritsymbool en -nummer

### 2.2.3 Keuze en locatie afritnaam



Figuur 12: Tonen van de afritnaam

In het vroegere concept voor de bewegwijzering van aansluitingscomplexen (bovenste situatie in figuur 12) werd de (unieke) afritnaam vermeld op twee afzonderlijke (eigenstandige) bordes (IU2) 1600 m en 400 m stroomopwaarts van de afrit. De afritnaam werd niet vermeld op de voorwegwijzer (800 m) en de wegwijzer (0 m), die het overzicht geven van de via de afrit te bereiken bestemmingen. In Vlaanderen stemt de (unieke) afritnaam soms maar vaak niet of niet volledig overeen met één van de bestemmingen op de afritbewegwijzering. Dit geeft dit aanleiding tot verwarring bij de weggebruiker. Bijvoorbeeld: de afritnaam 'Massenhoven' met de bestemmingen 'Lier, Zoersel, Zandhoven'.

Het wijzigen van de (unieke) naam van de aansluitingscomplexen opdat deze overal zou overeenstemmen met één van de aangeduide bestemmingen, bleek geen haalbare piste. Omwille van bovenstaande elementen wordt in het nieuwe concept voor de bewegwijzering van aansluitingscomplexen het volgende principe toegepast (onderste situatie in figuur 12):

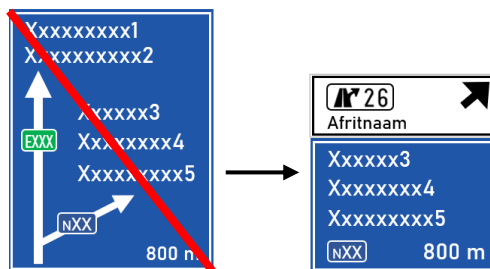
- De (unieke) afritnaam wordt bijkomend aangeduid bovenaan op de voorwegwijzer (800 m) en op de wegwijzer (0 m), samen met het afritsymbool en het afritnummer.
- Dit gebeurt met zwart opschrift op een witte achtergrond, naar analogie met het aankondigingsbord/naambord op 1600 m, om het onderscheid te maken tussen de afritnaam en de bestemmingen (wit op blauw).
- Het IU2-bord op 400 m, nl. de herhaling van het naambord, wordt geschrapt vermits de naam nu al op drie andere plaatsen wordt getoond en het aantal afritbewegwijzeringsbordes zo meer in lijn komt met het aantal dat wordt geplaatst in de overige Europese landen.

### 2.2.4 Aanduiding doorgaande bestemmingen

In het geval van de bewegwijzering van knooppunten worden, net zoals voorheen, op de voorwegwijzer en wegwijzer de bestemmingen aangeduid voor zowel de doorgaande richting als de afbuigende richting gelet op de belangrijke functie van de knooppunten als schakelpunten in het autosnelwegennetwerk.

In het geval van de bewegwijzering van aansluitingscomplexen (afrit naar het onderliggend wegennet) wordt in het nieuwe bewegwijzeringsconcept opwaarts van de afrit enkel nog informatie gegeven over de bestemmingen die via de afrit kunnen worden bereikt (figuur 13).

De (oude) voorwegwijzer, van het type F25 met de grote gevorkte pijl en met vermelding van bestemmingen boven beide pijlpunten, wordt bij afritten naar het onderliggende wegennet niet langer toegepast. In het nieuwe concept wordt voor de voorwegwijzer een bord van het type F15 gebruikt dat, op de afstands-aanduiding na, volledig identiek is aan de wegwijzer op het nulpunt.

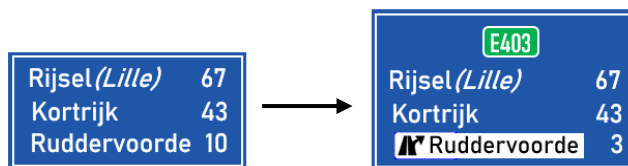


Figuur 13: Wijziging aanduidingenbeleid doorgaande bestemmingen i.g.v. afrit naar onderliggend wegennet

De argumentatie voor deze wijziging is meervoudig:

- beperking van de hoeveelheid informatie die de weggebruiker dient te verwerken
- uniformiteit tussen de voorwegwijzer en de wegwijzer
- langeafstandsverkeer hoeft zich niet te focussen op de afritbewegwijzering naar het onderliggende wegennet en vervolgt normaliter gewoon zijn weg op de autosnelweg
- de functie trajectbevestiging (en situering op het netwerk) wordt reeds vervuld door het trajectbevestigingsbord na de oprit
- (eerder als gevolg) de beperking van de grootte van het bord (voorwegwijzer)

Als gevolg van deze wijziging wordt het nummer van de doorgaande weg (voorheen aangeduid op de rechtdoorpijl op de F25-voorwegwijzer) voortaan toegevoegd aan het trajectbevestigingsbord.



Figuur 14: Toevoeging wegnummer aan het trajectbevestigingsbord

Indien, in uitzonderlijke gevallen, toch een doorgaande bestemming dient te worden gesignaleerd, dan gebeurt dit door middel van een doorverwijsbord (zie verder).

### 2.2.5 Beperking aantal bordopstellingen

In het nieuwe snelwegbewegwijzeringsconcept wordt het aantal bordopstellingen (en zodoende ook de hoeveelheid informatie die de weggebruiker dient te verwerken) enigszins beperkt door:

- de schrapping van (nog resterende) eigenstandige IU1-borden



Figuur 15: IU1-bord

- de schrapping van het IU2-bord op 400 m (herhaling afritnaam) - zie hoger



Figuur 16: IU2-bord op 400 m

- de schrapping van het IU3-bord op 0 m (herhaling knooppuntnaam)
- het standaard toevoegen van de niet-reguliere bestemmingen (industrie, toerisme,...) aan de standaard voorwegwijzer en wegwijzer of, in geval van te weinig ruimte op die borden, deze niet-reguliere bestemmingen te bundelen op eenzelfde (optionele) aanvullende voorwegwijzer (1200 m) (zie toelichting in hoofdstuk 3.2.3 '[Aanvullende voorwegwijzer \(optioneel\)](#)' en hoofdstuk 5.3 '[Aanduiding van bestemmingen verschillend van steden en gemeenten](#)')
- de schrapping van aparte F25-V-borden voor de aanduiding van industriezones (zie vorig punt)



Figuur 17: F25V-bord

- het doorverwijsbord (indien aanwezig) te bundelen met de (optionele) aanvullende voorwegwijzer op 1200 m (zie toelichting in hoofdstuk 3.2.4 '[Doorverwijsbord \(optioneel\)](#)')

## 3 BEWEGWIJZERING (AFRIT NAAR) AANSLUITINGSCOMPLEX

De uitwisseling van verkeersstromen van de autosnelweg naar het onderliggend wegennet gebeurt via de afrit in een aansluitingscomplex (ook op- en afrittencomplex genoemd).

### 3.1 Naamgeving en nummering aansluitingscomplexen

Aan alle aansluitingscomplexen van de autosnelwegen is een eenduidige naam toegekend, aangevuld met een uniek nummer per autosnelweg. Dit vergemakkelijkt de eenduidige verwijzing in de cartografie, GPS-aanwijzingen in de voertuigen, de verkeersberichtgeving of in de communicatie rond bijvoorbeeld wegenwerken. Het is belangrijk dat de afritnaam maximaal kenbaar wordt gemaakt aan de weggebruiker op de bewegwijzering.

De lijst van de afritnummers en -namen is toegevoegd in bijlage 1 '[Namen en nummers aansluitingscomplexen en knooppunten autosnelwegen](#)'.

### 3.2 Types en layout bewegwijzeringsborden aansluitingscomplex

In dit hoofdstuk worden de verschillende mogelijke borden besproken en geïllustreerd voor de bewegwijzering gekoppeld afritten naar het onderliggende wegennet (aansluitingscomplexen). Dit betreft een uniform concept, ongeacht A-wegen of R-wegen.

De figuren in dit hoofdstuk zijn principeschetsen. Voor de correcte layout specificaties (afmetingen, tussenafstanden en uitlijning) van de verschillende bordelementen wordt verwezen naar bijlage 3 '[Specificaties \(maatvoering\) bewegwijzeringsborden](#)'.

Dit hoofdstuk licht de individuele borden toe. In hoofdstuk 3.3 '[Inplanting \(locatie\) bewegwijzeringsborden aansluitingscomplex](#)' wordt ingegaan op de inplantingslocatie en sequentie van de borden in verschillende type situaties, alsook de opstelling ervan (zijberm, middenberm, portiek).

#### 3.2.1 **Wegwijzer**

De wegwijzer (verkeersbord type F15) geeft ter hoogte van de afrit (op het nulpunt of eventueel herhaald stroomafwaarts ervan) aan:

- welke de unieke afritnaam en afritnummer zijn
- welke bestemmingen of attractiepolen via deze afrit bereikt kunnen worden
- op welke weg de afrit aansluit


Het bord bestaat uit twee verschillend gekleurde delen:

- Het bovenste deel is wit, het onderste deel is blauw.
- Het visuele effect dient te zijn dat deze twee delen eruit zien als twee boven elkaar geplaatste even brede borden. De technische keuze of dit twee afzonderlijke borden zijn of niet wordt hiermee open gelaten.

Er zijn twee verschillende types van wegwijzer mogelijk:

- de wegwijzer opgesteld in de berm (of boven de pechstrook)
- de wegwijzer opgesteld boven de rijstrook

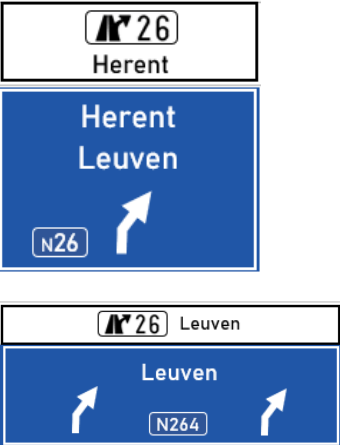
Hieronder volgen de specificaties voor elk van beide.

|   |  |
|---|--|
|  | <p><b>wegwijzer in de berm (of boven de pechstrook)</b></p> <p>wit deel (bovenaan)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• afritsymbool + afritnummer, samen zwart omrand, linksboven</li> <li>• afritnaam linksonder, uitgelijnd op rand afritveld</li> <li>• 45° pijl rechtsboven</li> </ul> <p>blauw deel (onderaan)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• wegnummer linksonder</li> <li>• bestemmingen onder elkaar, links uitgelijnd op rand wegnummer</li> </ul> |
|---|--|

Figuur 18: Aansluitingscomplex: wegwijzer in de berm (of boven de pechstrook)

Het bermbord kent verschillende mogelijke opstelwijzen:

- lage opstelling op palen of vakwerksteunen
- hoge opstelling aan een galgpaal
- hoge opstelling aan een portiek, maar waarbij het bord boven de berm of pechstrook hangt

|  |   |
|--|---|
|  | <p><b>wegwijzer boven de rijstrook</b></p> <p>wit deel (bovenaan)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• afritsymbool + afritnummer, samen zwart omrand, bovenaan gecentreerd</li> <li>• afritnaam, onderaan gecentreerd</li> </ul> <p>blauw deel (onderaan)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• staande geknikte pijl(en) onderaan, gecentreerd boven de rijstro(o)k(en)</li> <li>• wegnummer onderaan gecentreerd tussen bordrand en pijlstok (1 pijl) of tussen de pijlstokken (2 pijlen)</li> <li>• bestemmingen onder elkaar, horizontaal gecentreerd boven de pijl (1 pijl) of tussen de pijlen (2 pijlen)</li> <li>• verticale uitlijning afgestemd op eventuele overige borden aan dezelfde portiek</li> </ul> |
|--|---|

Figuur 19: Aansluitingscomplex: wegwijzer boven de rijstrook

Bij gebruik van borden boven de rijstroken dient rekening te worden gehouden met de andere borden aan dezelfde portiek (bord hoofdbaan en bord afsplitsende rijstroken), zie hoofdstuk 2.1.6 '[Afstemming borden op dezelfde portiek boven de rijbaan \(aantal, hoogte, uitlijning\)](#)':

- onderzijde van de borden op dezelfde hoogte
- dezelfde uitlijning van de informatie op de borden: pijlen, wegnummers en bestemmingen staan op de verschillende borden op dezelfde hoogte

Voor meer details zie voorbeelden bij de weefvakken en bij de knooppunten.

In het geval de combinatie van een lange afritnaam (2 tekstregels) met veel of lange bestemmingen zou leiden tot een dermate hoog bord dat, in geval van een galg- of portiekopstelling, een zwaardere galgpaal of portiek nodig is, dient in de eerste plaats te worden nagegaan of het aantal bestemmingen niet kan worden beperkt. Indien dit niet mogelijk blijkt mag in dergelijke uitzonderlijke situatie de afritnaam in het witte deel worden

weggelaten op voorwaarde dat deze ook voorkomt als bestemming op het blauwe deel van het bord - zie bijlage 3 '[Specificaties \(maatvoering\) bewegwijzeringsborden](#)'.

Welk van bovenstaande borden te gebruiken hangt af van de wegconfiguratie, zie de figuren in hoofdstuk 3.3.4 '[Toepassing aansluitingscomplexen \(type tekeningen\)](#)' waarin verschillende type situaties zijn uitgewerkt:

- **uitvoegende afrit:** steeds wegwijzer in de berm (of boven de pechstrook)
- **splitsing of weefvak** (cf. rijstrook splitst af naar de afrit): steeds wegwijzer boven de rijstrook, in combinatie met een naderings- of weefvakmarkering
- **einde van een spitsstrook** (speciaal geval van splitsing, nl. waar de spitsstrook overgaat in de afrit naar de onderliggende weg): dit is de enige uitzondering op het voorgaande punt. Hier kan het immers voorvallen dat het bord niet boven de rijstrook kan worden gehangen omdat daar al een RSS-bord hangt. In zo'n geval wordt teruggevallen op het eerste bord, opgesteld boven de pechstrook.

### 3.2.2 Standaard voorwegwijzer(s)

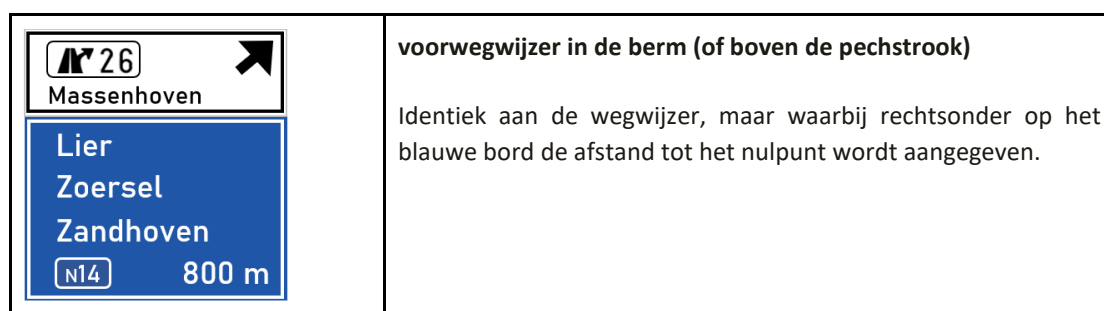
De voorwegwijzer (verkeersbord type F15) geeft dezelfde informatie als de wegwijzer maar in dit geval op ruime afstand voor de afrit opdat de weggebruiker tijdig en veilig (rechts) kan voorsorteren op de snelweg. Op het bord wordt de afstand tot het nulpunt aangeduid (\*).

(\*) Het niet toevoegen van een afstands aanduiding op de voorwegwijzer zou bij de weggebruiker de verkeerde verwachting kunnen scheppen dat de uitvoegende of afsplitsende beweging zich kort na het bord situeert. Dit zou aanleiding kunnen geven tot stress bij de weggebruiker en daaruitvolgende gevaarlijke of foute manoeuvres (plotse rijstrookwissels, plots remmen/versnellen). Door de toevoeging van de afstands aanduiding op de voorwegwijzer weet de weggebruiker dat er nog voldoende tijd en ruimte is om voor te sorteren met het oog op het nemen van de afrit. Hierbij is het van belang dat de aangeduide afstand overeenstemt met de werkelijke afstand tussen het bord en het nulpunt, zie hoofdstuk 3.3 '[Inplanting \(locatie\) bewegwijzeringsborden aansluitingscomplex](#)' voor de standaardafstand en hoofdstuk 6.1 '[Kort opeenvolgende afritten](#)' voor afwijkingen hierop.

Er zijn twee verschillende types van standaard voorwegwijzer mogelijk:

- de voorwegwijzer opgesteld in de berm (of boven de pechstrook)
- de wegwijzer opgesteld boven de rijstrook

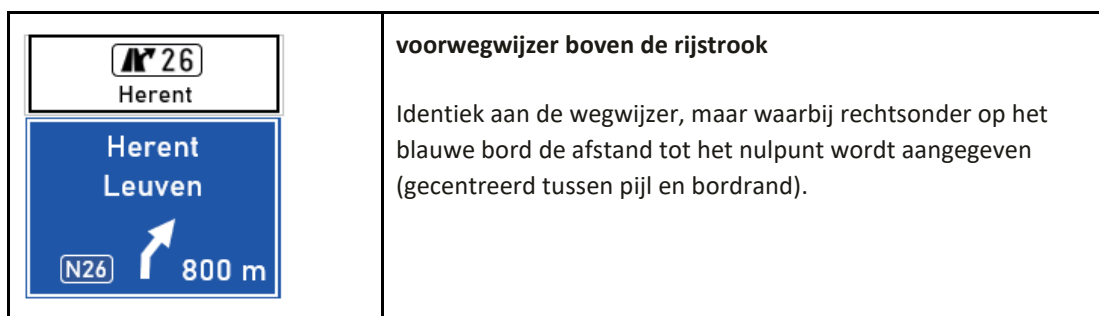
Hieronder volgen de specificaties voor elk van beide.



Figuur 20: Aansluitingscomplex: voorwegwijzer in de berm (of boven de pechstrook)

Het bermbord kent verschillende mogelijke opstelwijzen:

- lage opstelling op palen of vakwerksteunen
- hoge opstelling aan een galgpaal
- hoge opstelling aan een portiek, maar waarbij het bord boven de berm of pechstrook hangt



Figuur 21: Aansluitingscomplex: voorwegwijzer boven de rijstrook

Bij gebruik van borden boven de rijstroken dient rekening te worden gehouden met de andere borden aan dezelfde portiek (bord hoofdbaan en bord afsplitsende rijstroken), zie hoofdstuk 2.1.6 [‘Afstemming borden op dezelfde portiek boven de rijbaan \(aantal, hoogte, uitlijning\)’](#):

- onderzijde van de borden op dezelfde hoogte
- dezelfde uitlijning van de informatie op de borden: pijlen, wegnummers en bestemmingen staan op de verschillende borden op dezelfde hoogte

Voor meer details zie voorbeelden bij de weefvakken en bij de knooppunten.

Welk van bovenstaande borden te gebruiken hangt af van de wegconfiguratie, zie de figuren in hoofdstuk 3.3.4 [‘Toepassing aansluitingscomplexen \(type tekeningen\)’](#), waarin verschillende type situaties zijn uitgewerkt:

- **uitvoegende afrit:** steeds voorwegwijzer in de berm (of boven de pechstrook)
- **splitsing of weefvak** (cf. rijstrook splitst af naar de afrit):
  - ofwel\* de voorwegwijzer in de berm (of boven de pechstrook)
  - ofwel\* de voorwegwijzer boven de rijstrook
  - echter, indien de rijstroken op deze locatie al worden gescheiden door een naderings- of weefvakmarkering (die een onderscheid aangeeft tussen de aanwezige rijstroken), wordt de voorwegwijzer sowieso boven de rijstrook geplaatst
- **spitsstrook:** gebruik van het bermbord wanneer de voorwegwijzer wordt opgehangen aan een RSS-portiek en waarbij er reeds een RSS-bord hangt boven de spitsstrook

\* De keuze wordt bepaald in functie van de zichtbaarheid van de signalisatie en de beschikbare ruimte in de zij- en middenberm.

### 3.2.3 Aanvullende voorwegwijzer (optioneel)

Standaard worden attractiepolen, verschillend van steden en gemeenten, (bijvoorbeeld toeristische attracties, industriezones,...) mee aangeduid in de lijst van bestemmingen op de voorwegwijzer en de wegwijzer.

In situaties waarbij het aantal aan te duiden bestemmingen te groot is, en niet op de voorwegwijzer en wegwijzer past, dient in de eerste plaats te worden nagegaan of alle bestemmingen wel aangeduid dienen te worden. Indien na deze afweging blijkt dat ze wel degelijk allemaal aangeduid dienen te worden, kan een aanvullende voorwegwijzer worden geplaatst (op een bijkomende locatie), waarop de bijkomende (niet-reguliere) bestemmingen worden gebundeld.

De informatie op dit bord wordt aan de weggebruiker aangeboden tussen het aankondigingsbord en de standaard voorwegwijzer. Dit impliceert dat deze informatie op dit type bord slechts op één locatie wordt getoond, in tegenstelling tot de informatie op de (voor)wegwijzer.

|  |  |
|--|--|
| <p>The image shows a rectangular sign with a white top section and a blue bottom section. The white section contains a black arrow pointing right and the number '26'. The blue section is divided into three horizontal areas: the top area has a factory icon, the text 'Poort Genk', and '1000-5900'; the middle area has a stadium icon, the text 'Stadion KRC Genk'; and the bottom area has a road icon, the text 'N14', and '1200 m'.</p> | <p><b>aanvullende voorwegwijzer in de berm (optioneel)</b></p> <p>wit deel (bovenaan)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• afritsymbool + afritnummer, samen zwart omrand, links</li> <li>• 45° pijl rechts</li> </ul> <p>blauw deel (onderaan)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• wegnummer linksonder</li> <li>• afstand tot nulpunt rechtsonder</li> <li>• bestemmingen (in de desbetreffende gekleurde velden) onder elkaar, links uitgelijnd op rand wegnummer / afritaanduiding</li> </ul> |
|--|--|

Figuur 22: Aansluitingscomplex: aanvullende voorwegwijzer

In dit geval wordt de afritnaam niet mee vermeld zoals bij de voorwegwijzer en de wegwijzer. Enerzijds om de hoeveelheid informatie te beperken, anderzijds om nog voldoende ruimte over te hebben voor de eventuele plaatsing, op dezelfde locatie, van een doorverwijsbord (zie volgende titel). De afritnaam wordt reeds op meerdere plaatsen vermeld langsheen het traject.

### 3.2.4 Doorverwijsbord (optioneel)

Wanneer het noodzakelijk is om aan te duiden dat een bestemming niet via de eerstvolgende maar via een andere (verder gelegen) afrit dient te worden bereikt, kan men hiervoor gebruikmaken van een doorverwijsbord (verkeersbord type IF17).

Het gebruik van het doorverwijsbord dient tot een minimum te worden beperkt.

Het doorverwijsbord wordt op dezelfde locatie geplaatst als de optionele aanvullende voorwegwijzer (zie vorige titel). Indien beide worden geplaatst, wordt het doorverwijsbord als afzonderlijk bord onder de optionele aanvullende voorwegwijzer gehangen (fysiek gescheiden door een tussenruimte).

|  |   |
|--|---|
| <p>The image shows a rectangular sign with a blue background. It features a white triangle icon on the left, the text 'lets anders' in white on a dark blue background, and the text 'via' followed by a black arrow icon and the number '27'.</p> | <p><b>doorverwijsbord in de berm (optioneel)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• bestemming(en) bovenaan, gecentreerd</li> <li>• 'via' gevolgd door het afritsymbool + afritnummer in een wit veld onderaan waarbij het geheel horizontaal wordt gecentreerd</li> <li>• het afritnummer is hierbij verschillend van het nummer van de eerstvolgende afrit</li> </ul> |
|--|---|

Figuur 23: Aansluitingscomplex: doorverwijsbord

### 3.2.5 Aankondigingsbord (naambord)

Het naambord (verkeersbord type IU2) is het eerste bord in de sequentie van borden stroomopwaarts van het aansluitingscomplex en kondigt de afrit aan door middel van de unieke afritnaam en -nummer.

|   |   |
|---|---|
|  | <p><b>aankondigingsbord in de berm (of boven de pechstrook)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• wit bord</li> <li>• afritsymbool + afritnummer, samen zwart omrand, bovenaan gecentreerd</li> <li>• afritnaam in het midden, gecentreerd</li> <li>• afstand tot het nulpunt onderaan, gecentreerd</li> </ul> |
|---|---|

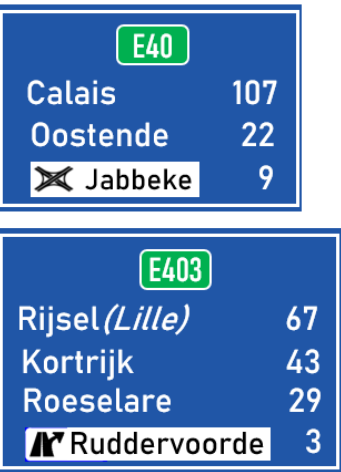
Figuur 24: Aansluitingscomplex: aankondigingsbord (naambord)

### 3.2.6 Trajectbevestigingsbord

Het trajectbevestigingsbord (verkeersbord type IF5) geeft de weggebruiker informatie aan de hand waarvan deze zich ervan kan vergewissen zich op de juiste autosnelweg en in de juiste rijrichting te verplaatsen. Tevens krijgt de weggebruiker een indicatie waar deze zich ongeveer op het netwerk bevindt.

Het trajectbevestigingsbord vervult in het (vernieuwde) autosnelwegbewegwijzeringsconcept een meer belangrijke functie aangezien de doorgaande (lange-afstands) bestemmingen niet langer worden getoond op de (berm)voorwegwijzers van de aansluitingscomplexen (afritten naar het onderliggend wegennet).

Het trajectbevestigingsbord wordt geplaatst in de linkerberm (uitzonderlijk rechts indien te weinig plaats) na de oprit of samenvoeging van de aansluitingscomplexen (en knooppunten - zie verder) op A/E-wegen. Het wordt niet geplaatst op R-wegen.

|   |  |
|---|--|
|  | <p><b>trajectbevestigingsbord in de berm</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• wegnummer bovenaan, gecentreerd</li> <li>• bestemmingen <ul style="list-style-type: none"> <li>○ links uitgelijnd</li> <li>○ bovenaan: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 1 tot max 3 (*) doorgaande (lange-afstands) bestemmingen</li> <li>▪ witte tekst</li> <li>▪ verste bovenaan, dichtste onderaan</li> <li>▪ afstand tot centrum</li> </ul> </li> <li>○ onderste lijn: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ eerstvolgende afrit of knooppunt</li> <li>▪ symbool + naam afrit of knooppunt</li> <li>▪ zwarte tekst in wit veld</li> <li>▪ afstand tot afrit</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>• afstanden <ul style="list-style-type: none"> <li>○ in km doch zonder vermelding 'km'</li> <li>○ rechts uitgelijnd</li> </ul> </li> </ul> |
|---|--|

Figuur 25: Trajectbevestigingsbord

(\*) Welke bestemmingen worden aangeduid op het trajectbevestigingsbord wordt toegelicht in hoofdstuk 5.2.5 '[Bestemmingen op trajectbevestigingsborden](#)'.

### 3.3 Inplanting (locatie) bewegwijzeringsborden aansluitingscomplex

In dit hoofdstuk worden de sequentie en de locatie van alle borden m.b.t. bewegwijzering van aansluitingscomplexen (afritten naar het onderliggend wegennet) vastgelegd en toegepast op een aantal situaties.

De bewegwijzering ondersteunt de bestuurder bij de beslissing welke rijstrook of rijbaan te kiezen om zijn of haar bestemming te bereiken. De locatie van de bewegwijzeringsborden is hierbij erg belangrijk:

- **Het aankondigingsbord (naambord)** is een eerste herkenningspunt en attendeert de weggebruiker erop dat deze het routekeuzepunt nadert. Het bord wordt op ruime afstand geplaatst opwaarts van het keuzepunt.
- **Voorwegwijzer(s)** geven vervolgens meer informatie welke bestemmingen via welke route bereikt kunnen worden. Na het lezen en verwerken van deze informatie dient de weggebruiker stilaan voor te sorteren en zich zodoende voor te bereiden op het naderende routekeuzepunt. Om de hiermee gepaard gaande rijstrookwissels op een veilige en comfortabele manier te kunnen uitvoeren, worden de voorwegwijzer(s) op ruime afstand geplaatst opwaarts van het keuzepunt. De afstands aanduiding op deze borden zorgt ervoor dat de weggebruiker, niet vertrouwd met de situatie, uit onzekerheid geen onnodige risico's gaat nemen door rijstrookwissels zo snel mogelijk te willen uitvoeren.
- **De (eerste) wegwijzer** bevindt zich op de plek waar de eigenlijke routekeuze plaatsvindt (uitvoegen, splitsen, weven). Wederom is het van belang dat de weggebruiker voldoende tijd heeft voor het uitvoeren van de actie (uitvoegen, weven, vervoegen van of zich net verwijderen uit een afsplitsende rijstrook). Daarom situeert de wegwijzer (en het nulpunt - zie verder) zich eveneens op een veilige afstand van het puntstuk (of volle lijn die daaraan voorafgaat) waar beide wegen fysiek scheiden.

#### 3.3.1 Afstemming bewegwijzering op het wegontwerp en de wegmarkeringen

Bewegwijzering heeft een sterke relatie met het wegontwerp en de wegmarkeringen. Deze twee laatste bepalen onder meer het type routekeuzepunt en de beschikbare ruimte. Daarnaast geven ook wegmarkeringen aan de weggebruiker aan dat bepaalde acties genomen dienen te worden (cf. verandering van rijstrookmarkering of spitsstrookmarkering in naderingsmarkering, aanwezigheid van pijlmarkeringen op het wegdek, etc.).

Bewegwijzering dient daarom steeds integraal te worden meegenomen in samenhang met het wegontwerp en de wegmarkeringen. Zie hiervoor:

- [Dienstorder MOW/AWV/2025/7 Algemene omzendbrief nopens de wegsignalisatie Deel III wegmarkeringen](#)
- [Vademecum weginfrastructuur \(VWI\) deel Europese hoofdwegen](#)

Te respecteren uitgangspunten hierbij zijn:

- de wegmarkeringen worden afgestemd op de situering van het nulpunt
- bij splitsingen (en tevens einde weefvak) worden de wegwijzers steeds stroomopwaarts geplaatst van het puntstuk of van een volle- lijnmarkering tussen de beide richtingen, of m.a.w. nooit op locaties waar er, gelet op de markeringen, geen keuze meer is voor de weggebruiker
- bij samenvoegingen (en tevens begin weefvak) worden de wegwijzers steeds stroomafwaarts geplaatst van het puntstuk of van een volle- lijnmarkering tussen de beide herkomsten, of m.a.w. niet op locaties waar er, gelet op de markeringen, nog geen keuze is voor de weggebruikers. Wel toegelaten (maar te beperken) is een voorwegwijzer met een afstands aanduiding t.h.v. een volle lijnmarkering.

- de overgang van een rijstrookmarkering (of spitsstrookmarkering) in een naderingsmarkering dient gepaard te gaan met (een) bewegwijzeringsbord(en) op dezelfde locatie opdat de bedoeling van deze andere markering kan worden geduid naar de weggebruiker toe
- hetzelfde geldt voor de startlocatie van pijlmarkeringen op het wegdek
- de aanwezigheid van een taper impliceert het gebruik van andere types bewegwijzeringsborden

De bepalingen in de volgende hoofdstukken 3.3.2, 3.3.3 en 3.3.4 zijn hierop gebaseerd.

### **Belangrijke opmerking**

#### **Aanpassingen aan wegmarkeringen of bewegwijzering**

Er dient omzichtig te worden omgesprongen met het aanbrengen van wijzigingen aan de wegmarkeringen of bewegwijzering. Wegmarkeringen en bewegwijzering dienen op elkaar afgestemd te blijven. Een aanpassing van de wegmarkeringen impliceert mogelijk ook aanpassingen aan de opschriften of zelfs de locatie van de bewegwijzeringsborden en omgekeerd.

### **3.3.2 Nulpunt en afstands aanduidingen**

Per type wegconfiguratie is een nulpunt bepaald (figuur 26).

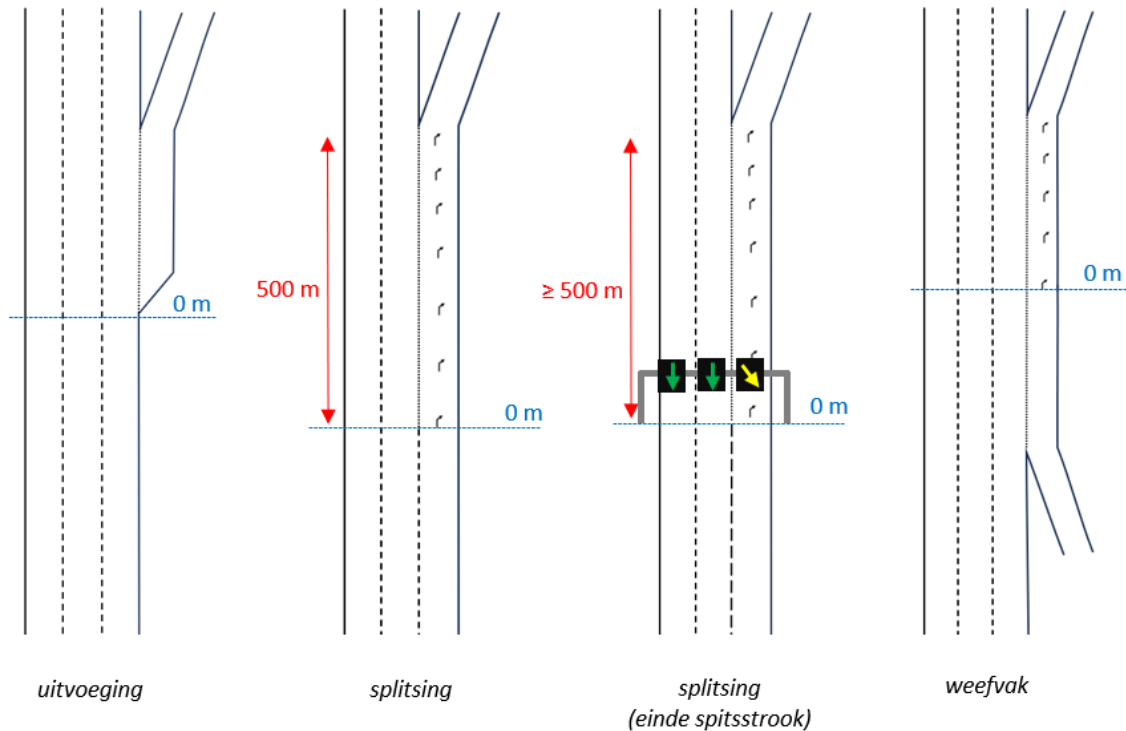
Het nulpunt

- legt de positie vast van de wegwijzer(s) (\*)
- legt de positie vast van de voorwegwijzer(s) en het aankondigingsbord
- is het punt waarnaar de afstands aanduiding op deze tweede groep van borden refereert (\*)

(\*) In de meeste, maar niet alle situaties, staat de (eerste) wegwijzer op het nulpunt. De afstands aanduiding op de voorwegwijzer(s) en het aankondigingsbord refereert wel steeds naar het nulpunt en dus niet altijd naar de wegwijzer - zie de schema's in hoofdstuk 3.3.4 [‘Toepassing aansluitingscomplexen \(type tekeningen\)’](#).

Het nulpunt bij een aansluitingscomplex (afrit naar het onderliggend wegennet) wordt als volgt vastgelegd:

- **uitvoeging:**
  - start van de uitvoegstrook (begin van de wigvorm)
- **splitsing:**
  - 500 m opwaarts van het puntstuk (of van de eventuele volle lijn die daaraan voorafgaat)
  - op datzelfde punt starten de naderingsmarkering en de pijlmarkeringen op het wegdek
- **splitsing t.h.v. einde spitsstrook:**
  - ter hoogte van de RSS-portiek met de dynamische aanduiding (pijl+'uitrit'), die het einde van de spitsstrook aangeeft; dit is minstens 500 m opwaarts van het puntstuk (of eventuele volle lijn die daaraan voorafgaat)
  - op datzelfde punt gaat de spitsstrookmarkering over in een naderingsmarkering en starten de pijlmarkeringen op het wegdek
- **weefvak:**
  - doorgaans het midden van het weefvak (in enkele situaties iets meer stroomopwaarts - zie de schema's in hoofdstuk 3.3.4 [‘Toepassing aansluitingscomplexen \(type tekeningen\)’](#))
  - op datzelfde punt starten de pijlmarkeringen op het wegdek



Figuur 26: Locatie nulpunt voor bewegwijzering

### 3.3.3 Sequentie van borden en (standaard) tussenafstand

De volledige bewegwijzering (welke borden, tussenafstanden) naar een aansluitingscomplex (afrit naar het onderliggende wegennet) wordt weergegeven in onderstaande tabel.

De toe te passen bord layout, alsook de toegestane opstelwijzen, werden toegelicht in hoofdstuk 3.2 '[Types en layout bewegwijzeringsborden aansluitingscomplex](#)'. In hoofdstuk 3.3.4 '[Toepassing aansluitingscomplexen \(type tekeningen\)](#)' worden concrete situaties uitgewerkt in type tekeningen en wordt bijkomende duiding gegeven bij de hieronder gemaakte keuzes.

| Bewegwijzering aansluitingscomplex: sequentie en positie borden   |
|---|
| <p><b>Aankondigingsbord (naambord)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1600 m opwaarts van het nulpunt</li> </ul>  |
| <p><b>Optionele aanvullende voorwegwijzer en/of optioneel doorverwijsbord</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1200 m opwaarts van het nulpunt</li> </ul>                               |
| <p><b>Standaard voorwegwijzer</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 800 m opwaarts van het nulpunt</li> </ul>  |
| <p><b>Wegwijzer</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 0 m (op het nulpunt)</li> <li>• 50 m afwaarts van de wigvorm en dus niet op het nulpunt i.g.v. een uitvoeging met taper</li> </ul> |

**Herhaling wegwijzer** *(enkel i.g.v. splitsing, einde spitsstrook of weefvak met  $L \geq 700m$ )*

- 100 m opwaarts van het puntstuk van de afrit (of de volle lijn die daaraan voorafgaat) én
  - 400 m afwaarts van de de (eerste) wegwijzer i.g.v. splitsing
  - $\geq 400$  m afwaarts van de (eerste) wegwijzer i.g.v. einde spitsstrook of weefvak met  $L \geq 700m$

**Trajectbevestigingsbord**

- 500 m afwaarts van het puntstuk van de oprit of samenvoeging (van hetzelfde aansluitingscomplex waartoe de afrit behoort)

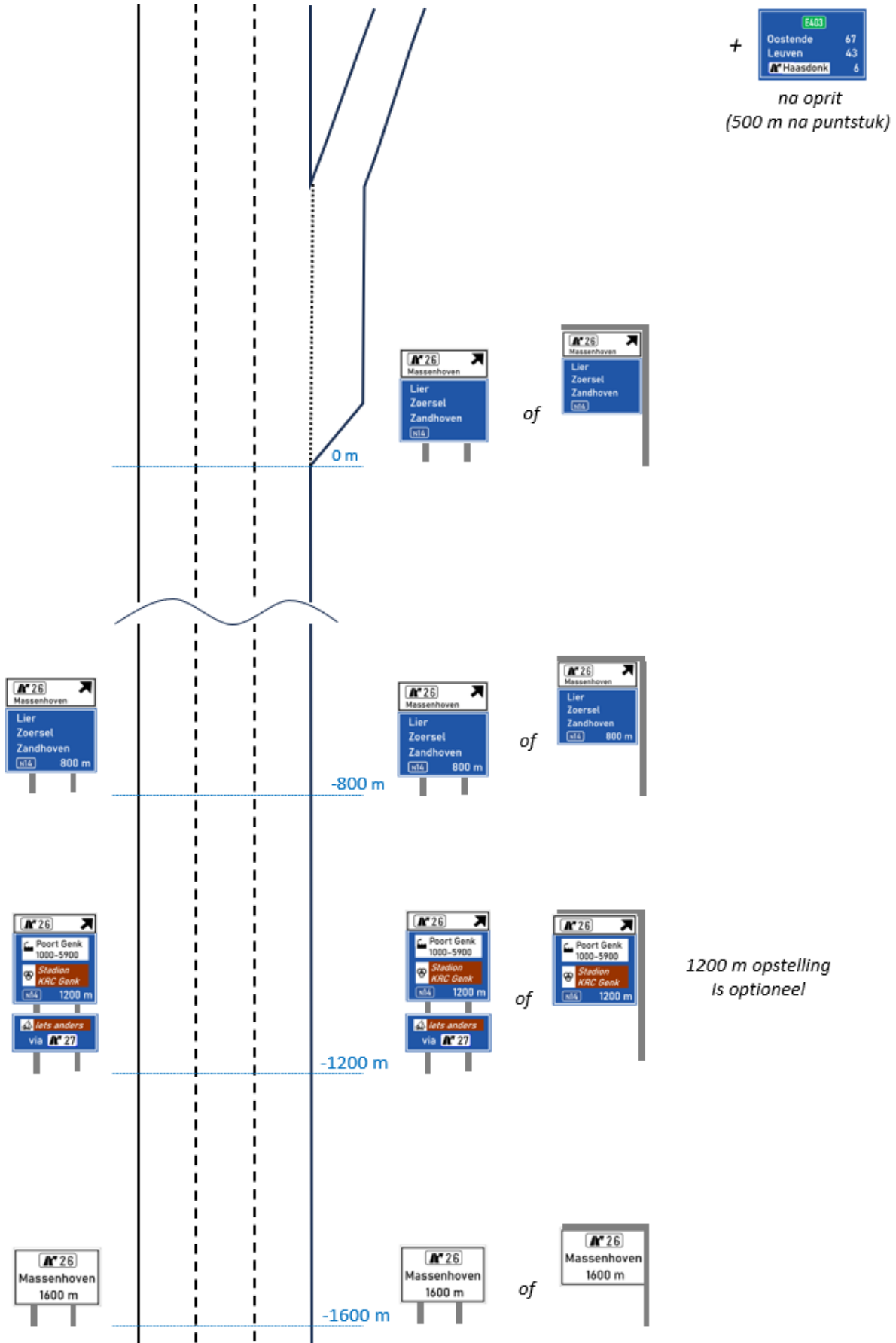
In geval van kort opeenvolgende afritten kan van bovenstaande afstanden worden afgeweken - zie hoofdstuk 6.1 [‘Kort opeenvolgende afritten’](#).

### 3.3.4 Toepassing aansluitingscomplexen (type tekeningen)

In de figuren op de volgende pagina's worden de bepalingen uit de voorgaande hoofdstukken 3.2, 3.3.1, 3.3.2 en 3.3.3 toegepast op de meest voorkomende situaties. Dit houdt in: de sequentie van borden, de posities en tussenafstanden, het aantal borden, de opstelling t.o.v. de rijbaan en de layout van de borden.

Na elke figuur volgt de bijbehorende tekstuele beschrijving en soms nog bijkomende duiding.

Figuur 27: Situatie A1 - aansluitingscomplex - uitvoering – eenstrooks



### **Situatie A1 - aansluitingscomplex - uitvoeging - eenstrooks**

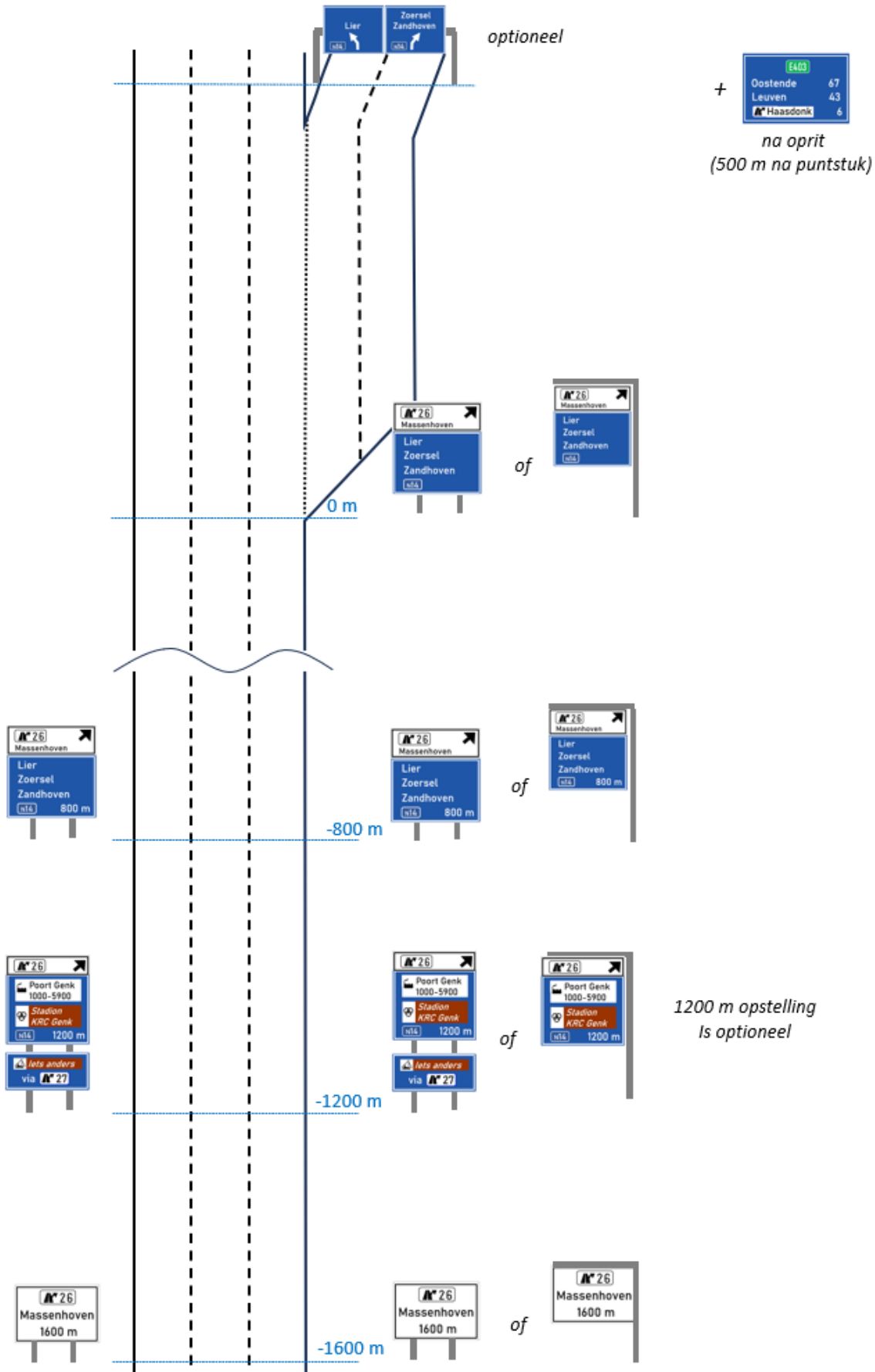
- Het nulpunt bevindt zich ter hoogte van het begin van de uitvoegstrook.
- De wegwijzer staat op het nulpunt.  
(in de rechterberm)
- De (standaard) voorwegwijzer staat 800 m stroomopwaarts van het nulpunt.  
(ofwel lage opstelling in rechter+linkerberm, ofwel hoge opstelling in rechterberm)
- De optionele aanvullende voorwegwijzer en/of het optionele doorverwijsbord staan 1200 m stroomopwaarts van het nulpunt.  
(ofwel lage opstelling in rechter+linkerberm, ofwel hoge opstelling in rechterberm)
- Het aankondigingsbord (naambord) staat 1600 m stroomopwaarts van het nulpunt.  
(ofwel lage opstelling in rechter+linkerberm, ofwel hoge opstelling in rechterberm).
- Het trajectbevestigingsbord staat voorbij de oprit (van hetzelfde aansluitingscomplex) op 500 m stroomafwaarts van het puntstuk van de invoeging of samenvoeging.  
(lage opstelling in de linkerberm, of indien daar te weinig plaats is, in de rechterberm)



## **Situatie A2 - aansluitingscomplex - uitvoeging - eenstrooks langs (doorlopende) spitsstrook**

- Analooq aan situatie A1
- Extra:  
De RSS-portiek die, op momenten dat de spitsstrook is gesloten, op het rechter RSS-bord de dynamische aanduiding (schuine pijl + 'uitrit') toont, staat minstens 100 m en maximaal 300 m opwaarts van het begin van de uitvoegstrook.
- Bijkomende toelichting:
  - In het geval van een spitsstrook wijzigt het effectieve startpunt van de uitvoegbeweging eigenlijk naargelang de spitsstrook is geopend of gesloten.  
Bij gesloten spitsstrook wordt het begin van de uitvoegbeweging reeds aangeduid door schuine pijl en tekst 'uitrit' op het rijstrooksignalisatiebord (RSS). Bij open spitsstrook start de uitvoegbeweging pas ter hoogte van de fysieke uitvoegstrook aangezien het RSS-bord dan een groene pijl toont.  
De afritbewegwijzering is statisch en kan zich niet aanpassen aan deze wijzigende situaties. Rekening houdend met bovenstaande is het het meest logische om het nulpunt en de wegwijzer, net zoals in situatie A1, te situeren ter hoogte van het begin van de uitvoegstrook.
  - De positie van de RSS-portiek wordt niet vastgepind op exact 100 m om de nodige flexibiliteit te bieden in functie van de technische inplanting van de RSS-portieken, maar wordt wel aan de bovenzijde begrensd om een te lange uitvoegzone te vermijden. Aan de onderzijde wordt een minimum van 100 m gehanteerd i.f.v. de zichtbaarheid.

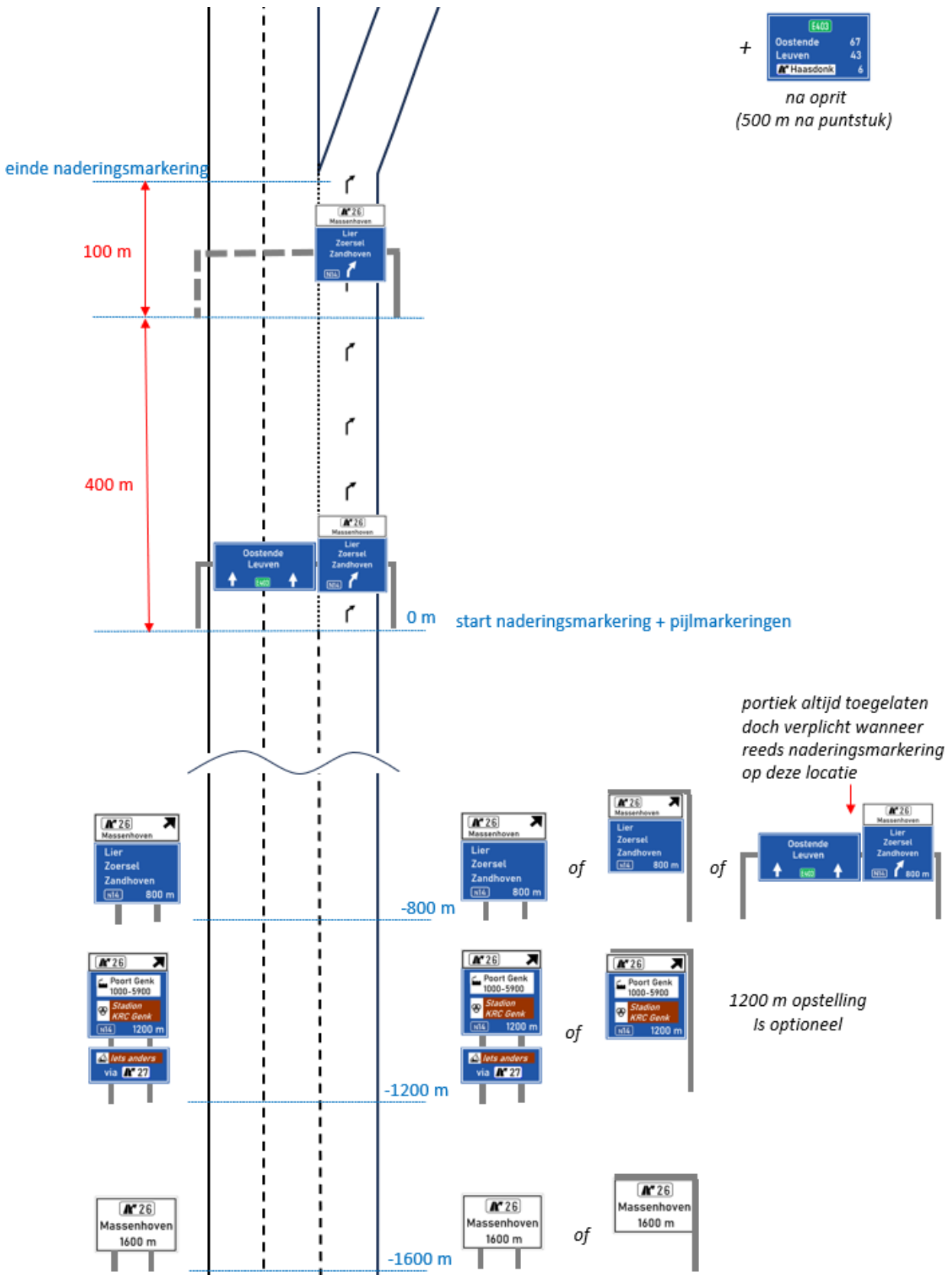
Figuur 29: Situatie A3 - aansluitingscomplex - uitvoering - tweestrooks



### **Situatie A3 - aansluitingscomplex - uitvoeging - tweestrooks**

- Analooq aan situatie A1
- Extra:  
Mogelijke extra wegwijzer stroomafwaarts van het nulpunt i.f.v. een tijdige voorsortering op de meerstrooksafrit.  
Bij voorkeur (afhankelijk van de situatie en ruimte verder stroomafwaarts) staat deze wegwijzer voorbij het betonpunt, of m.a.w. nadat de afrit reeds is afgesplitst van de hoofdbaan.  
Uitzonderlijk staat deze opwaarts van het puntstuk, ter hoogte van de uitvoegstroken.

Figuur 30: **Situatie A4 - aansluitingscomplex - splitsing (niet-spitsstrook)**

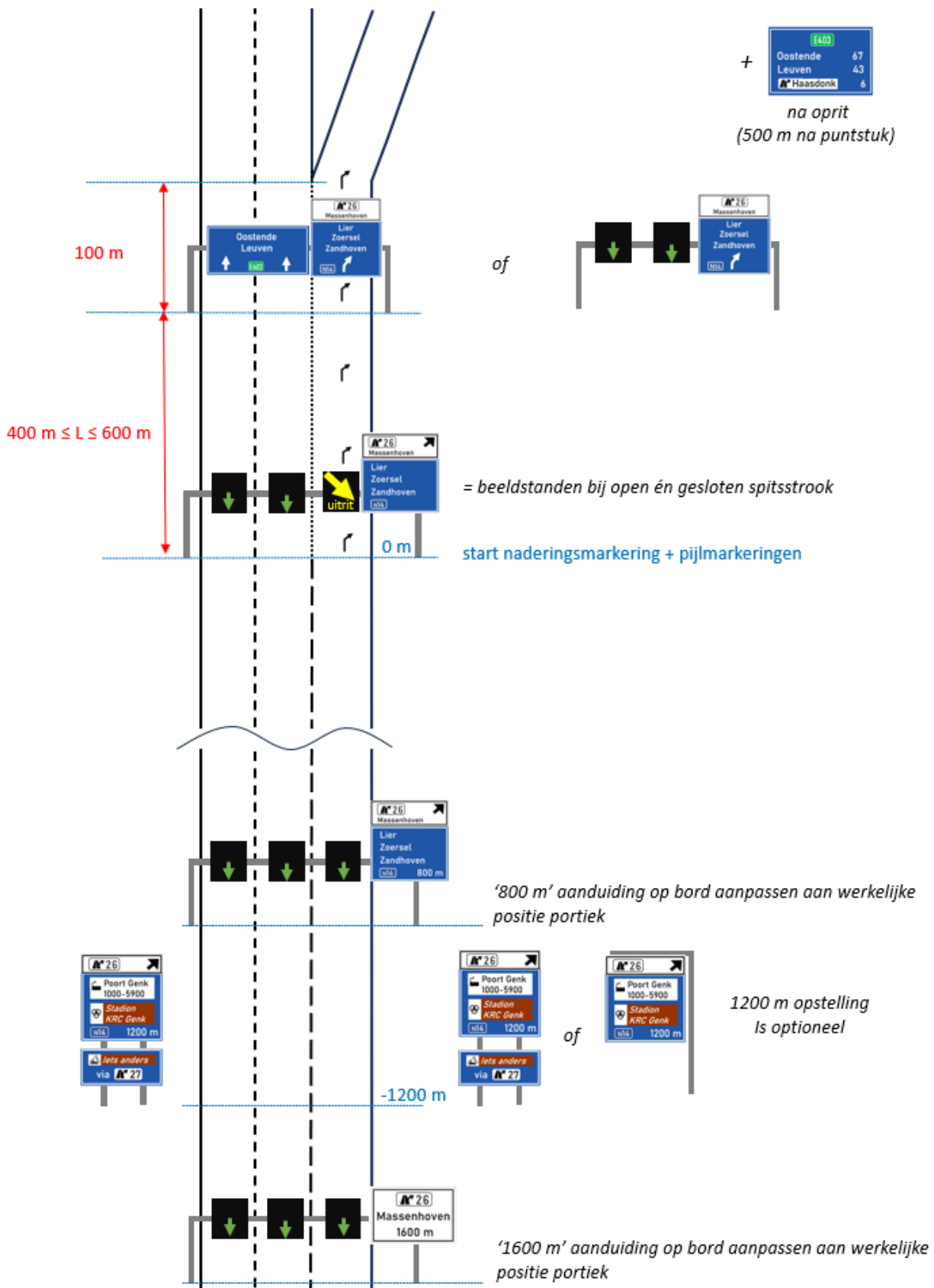


#### **Situatie A4 - aansluitingscomplex - splitsing (niet-spitsstrook)**

- Het nulpunt bevindt zich 500 m stroomopwaarts van het puntstuk (of de eventuele volle lijn die daaraan vooraf gaat).
- Op het nulpunt starten de naderingsmarkering en de pijlmarkeringen op het wegdek.
- De wegwijzer staat op het nulpunt.  
(portiek met afzonderlijke borden boven de hoofdbaan en de afsplitsende rijstrook)
- Een herhaling van de wegwijzer situeert zich boven de afsplitsende rijstrook 100 m opwaarts van het puntstuk (of de eventuele volle lijn die daaraan voorafgaat) of m.a.w. 400 m afwaarts van de eerste wegwijzer. Het bord boven de hoofdbaan kan, maar hoeft hier niet herhaald te worden.
- De (standaard) voorwegwijzer staat 800 m stroomopwaarts van het nulpunt.
  - Opstelling in de berm (analoog aan situatie A1)
  - Als alternatief is hier ook steeds een portiekopstelling mogelijk, met afzonderlijke borden boven de rijstroken.
  - **Let wel:**  
Indien de rijstroken op deze locatie al worden gescheiden door een naderings- of weefvakmarkering, die een onderscheid aangeeft tussen de aanwezige rijstroken, wordt de voorwegwijzer sowieso boven de rijstrook geplaatst (\*).
- Analoog aan situatie A1:  
De optionele aanvullende voorwegwijzer, het optionele doorverwijsbord, het aankondigingsbord (naambord), het trajectbevestigingsbord.
- Bijkomende toelichting:  
In het geval van een splitsing bevindt het nulpunt zich op geruime afstand stroomopwaarts van het puntstuk en wordt de wegwijzer boven de afsplitsende rijstrook herhaald omwille van volgende redenen:
  - Niet enkel het afslaande verkeer moet actie ondernemen, maar ook het doorgaande verkeer dat zich op de afsplitsende rijstrook bevindt (waaronder veel vrachtwagens)
  - De voorsortering van het verkeer gebeurt in twee richtingen op niet-lege rijstroken (naar links door doorgaand verkeer vanop de afsplitsende rijstrook, naar rechts door afslaand verkeer vanop de doorgaande rijstroken). De impact is hier dus groter dan bij een uitvoeging, waar enkel het afslaand verkeer naar rechts moet migreren naar een lege uitvoegstrook.

(\*) Wanneer de markeringen een onderscheid aangeven tussen de verschillende rijstroken (bv. een naderings/blokkenmarkering), dient dit steeds door middel van verticale signalisatie te worden geduid naar de weggebruiker toe. Vandaar de keuze in zo'n geval voor een portiekwegwijzer.

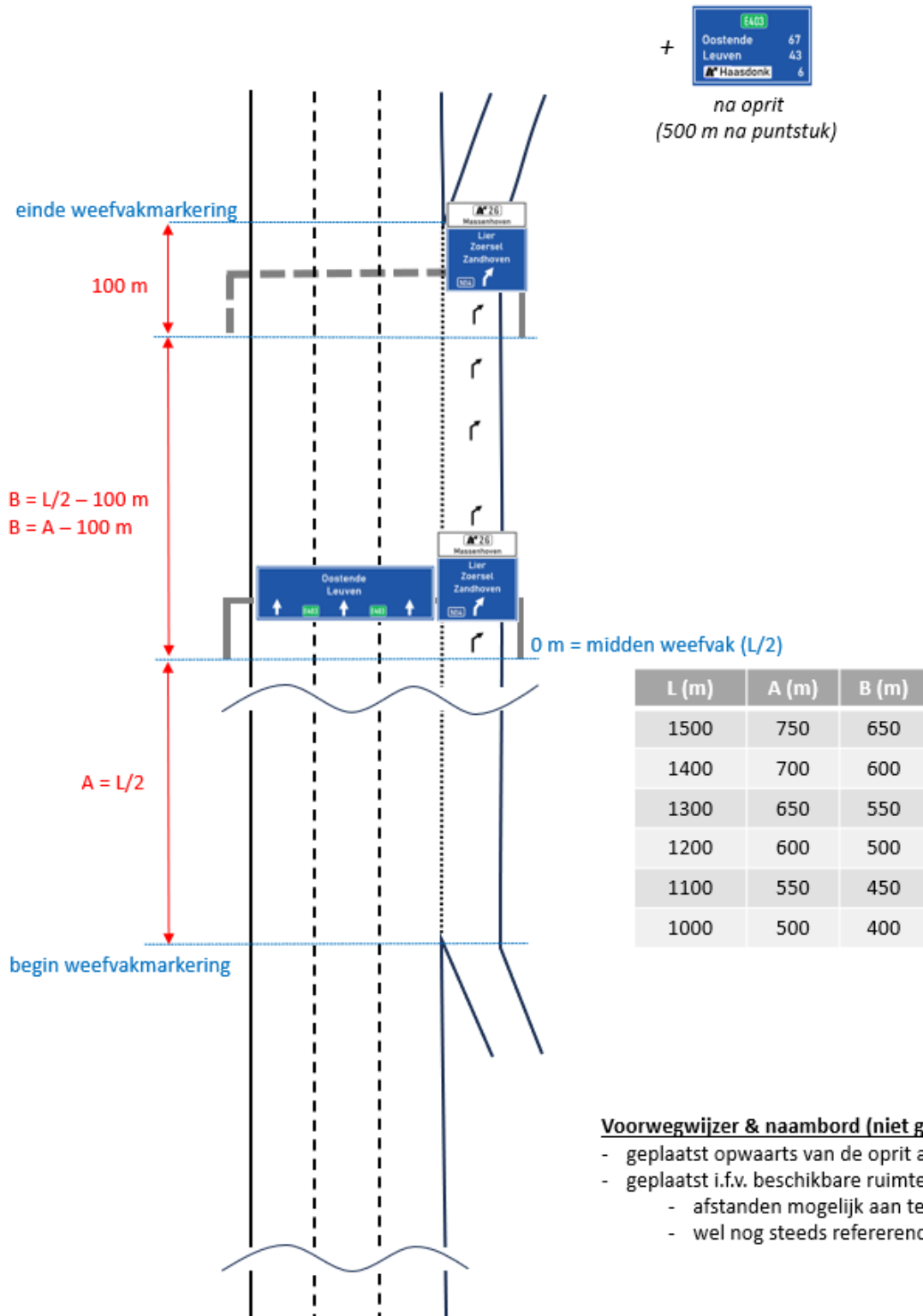
Figuur 31: Situatie A5 - aansluitingscomplex - splitsing (einde spitsstrook)



### **Situatie A5 - aansluitingscomplex - splitsing (einde spitsstrook)**

- Het nulpunt bevindt zich ter hoogte van de RSS-portiek met de dynamische aanduiding (pijl+'uitrit'), minstens 500 m en maximaal 700 m opwaarts van het puntstuk (of eventuele volle lijn die daaraan voorafgaat). Bij voorkeur wordt de waarde 500 m nagestreefd.
- Op het nulpunt gaat de spitsstrookmarkering over in de naderingsmarkering en starten de pijlmarkeringen op het wegdek.
- De wegwijzer situeert zich op het nulpunt.  
(bord boven de pechstrook, bevestigd aan de RSS-portiek).
- Een herhaling van de wegwijzer situeert zich 100 m opwaarts van het puntstuk (of de eventuele volle lijn die daaraan voorafgaat) of m.a.w. 400 m à 600 m afwaarts van de eerste wegwijzer.  
(portiek met afzonderlijke borden boven de hoofdbaan en de afsplitsende rijstrook)
- De (standaard) voorwegwijzer situeert zich ongeveer 800 m stroomopwaarts van het nulpunt  
(bord boven de pechstrook, bevestigd aan de RSS-portiek)  
(de afstandsaanduiding op het bord is aangepast aan de werkelijke afstand van deze RSS-portiek tot het nulpunt, afgerond op 100 m)
- Het aankondigingsbord (naambord) situeert zich ongeveer 1600 m stroomopwaarts van het nulpunt  
(bord boven de pechstrook, bevestigd aan de RSS-portiek)  
(de afstandsaanduiding op het bord is aangepast aan de werkelijke afstand van deze RSS-portiek tot het nulpunt, afgerond op 100 m)
- Analooq aan situatie A1:  
De optionele aanvullende voorwegwijzer, het optionele doorverwijsbord, het trajectbevestigingsbord
- Bijkomende toelichting:
  - Deze situatie is geënt op situatie A4 (de splitsing), maar waarbij maximaal wordt gebruikgemaakt van de aanwezige portieken van de rijstrooksignalisatie, gelet op de standaard tussenafstanden (600 à 800 m) van deze portieken.  
Het is daarbij niet de bedoeling om de portieken te verbreden maar eerder de beschikbare ruimte op de portiek te benutten. Indien deze ruimte te klein is wordt teruggevallen op de standaardoplossing met borden op steunen of galgpaal in de berm.
  - Het nulpunt wordt niet vastgepind op exact 500 m (t.o.v. het puntstuk), zoals bij een normale splitsing, om de nodige flexibiliteit te bieden in functie van de technische inplanting van de RSS-portieken doch, wordt wel aan de bovenzijde begrensd om een te lange splitsing te vermijden.
  - Door de aanwezigheid van de RSS-borden boven de rijstroken op de portieken
    - verschuift het bewegwijzeringsbord boven de hoofdbaan naar de herhalingswegwijzer
    - wordt voor de wegwijzer en voorwegwijzer gebruik gemaakt van borden met pijl in de rechterbovenhoek, opgesteld boven de pechstrook

Figuur 32: **Situatie A6 - aansluitingscomplex - lang weefvak ( $1000\text{ m} \leq \text{weefvaklengte } L \leq 1500\text{ m}$ )**



+ 

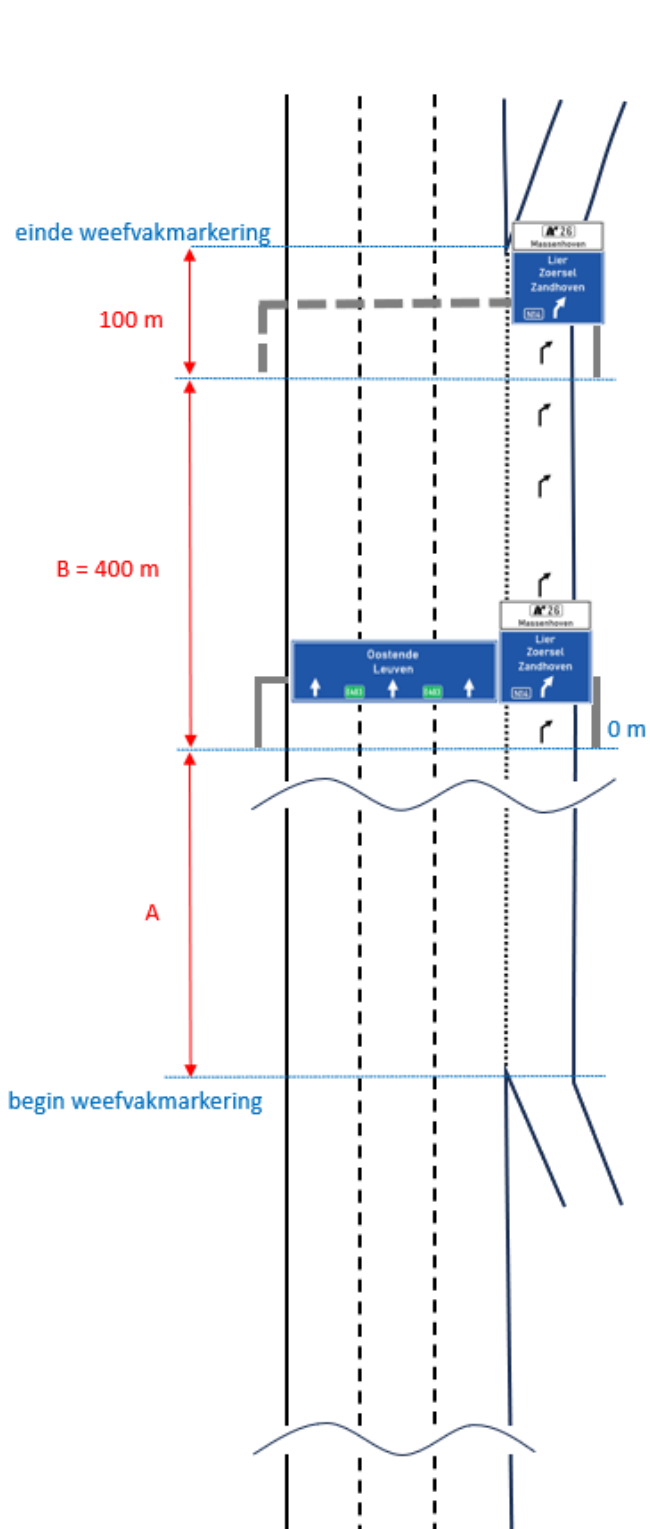
|          |    |
|----------|----|
| 5403     |    |
| Oostende | 67 |
| Leuven   | 43 |
| Haasdonk | 6  |

 na oprit  
 (500 m na puntstuk)

### **Situatie A6 - aansluitingscomplex - lang weefvak ( $1000\text{ m} \leq \text{weefvaklengte } L \leq 1500\text{ m}$ )**

- Het nulpunt bevindt zich halverwege het weefvak.
- Op het nulpunt starten de pijlmarkeringen op het wegdek.
- De wegwijzer situeert zich op het nulpunt.  
(portiek met afzonderlijke borden boven de hoofdbaan en de weefstrook)
- Een herhaling van de wegwijzer 100 m opwaarts van het eindpuntstuk (of de eventuele volle lijn die daaraan voorafgaat) en m.a.w. minstens 400 m afwaarts van de wegwijzer.  
(galg of portiek met bord boven de weefstrook)
- De voorwegwijzer en het aankondigingsbord (naambord) situeren zich stroomopwaarts van het weefvak. De locatie (en daaraan gekoppelde afstand tot het nulpunt, die op de borden wordt getoond) dienen op maat te worden bepaald aangezien er mogelijk onvoldoende ruimte zal zijn om de standaard 800 m, respectievelijk 1600 m, te kunnen aanhouden zonder dat de borden terecht zouden komen opwaarts van een eerdere afrit.  
(de layout van de borden en de wijze van opstelling is analoog aan A1)
- Analoog aan situatie A1:  
het trajectbevestigingsbord
- Bijkomende toelichting:
  - Deze situatie is geënt op situatie A4 (de splitsing).
  - Bij deze lange weefvakken is er voldoende ruimte voor de twee wegwijzers ter hoogte van het weefvak.
  - De tussenafstand is echter variabel om de eerste wegwijzer halverwege het weefvak te kunnen plaatsen. Met dit laatste wordt enerzijds vermeden dat de beweging naar rechts, naar de weefstrook, te vroeg wordt ingezet en wordt er anderzijds voor gezorgd dat er nog voldoende tijd is voor de beweging naar links, vanuit de weefstrook.
  - Weefvakken met een weefvaklengte boven 1500 m zijn volgens het Vademecum weginfrastructuur niet toegelaten. In het geval van een grotere tussenafstand tussen de samenvoeging en de splitsing, wordt voor de bewegwijzering teruggevallen op het schema voor splitsingen (zie situatie A4).

Figuur 33: Situatie A7 - aansluitingscomplex - gemiddeld weefvak (700 m ≤ weefvaklengte L < 1000 m)




  
 +
   
 Oostende 67
   
 Leuven 43
   
 Haasdonk 6
   
 na oprit
   
 (500 m na puntstuk)

| L (m) | A (m) | B (m) |
|-------|-------|-------|
| 900   | 400   | 400   |
| 800   | 300   | 400   |
| 700   | 200   | 400   |

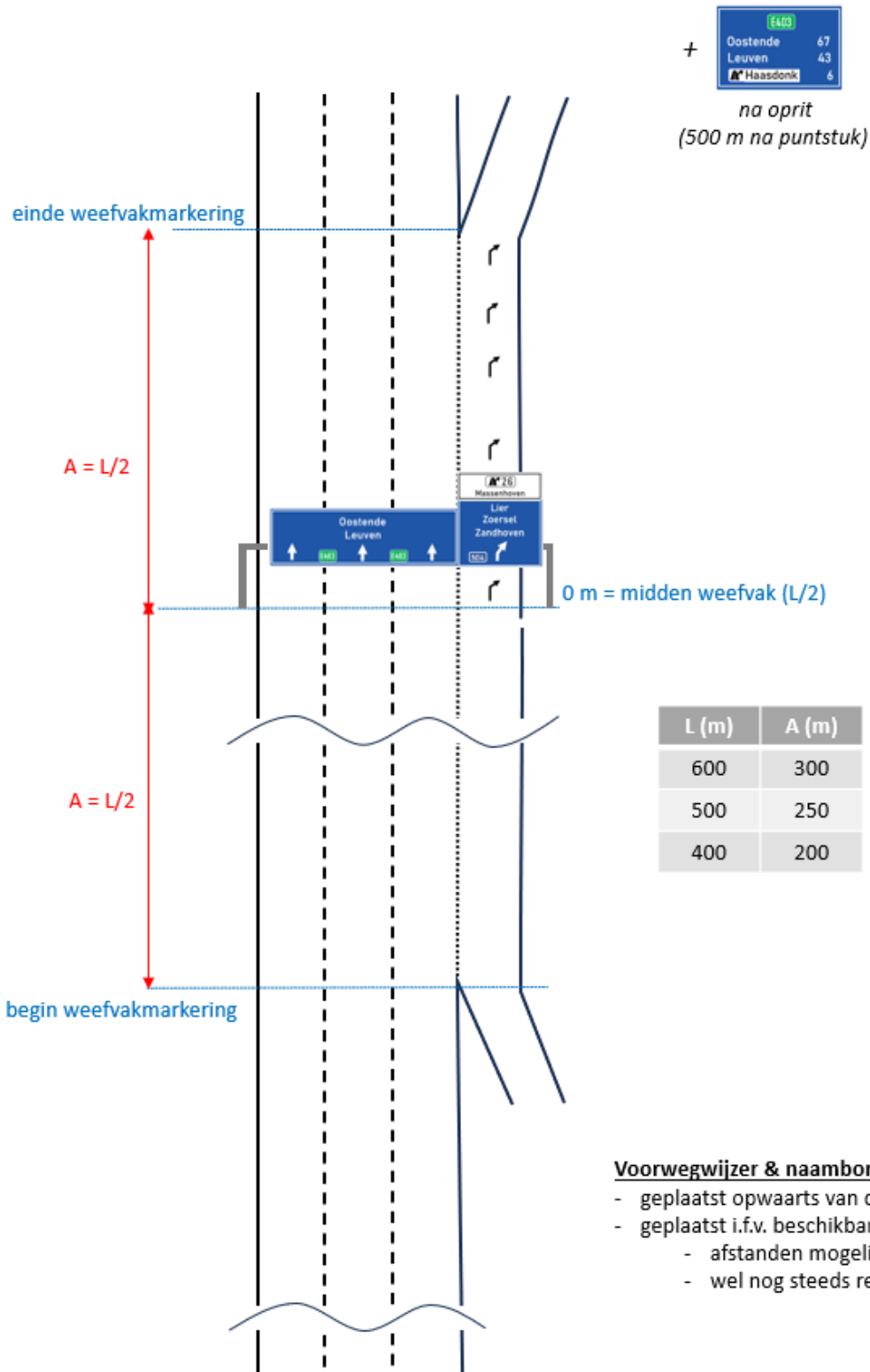
**Voorwegwijzer & naambord (niet getekend):**

- geplaatst opwaarts van de oprit analoog aan A1
- geplaatst i.f.v. beschikbare ruimte
  - afstanden mogelijk aan te passen
  - wel nog steeds refererend naar nulpunt

### **Situatie A7 - aansluitingscomplex - gemiddeld weefvak ( $700\text{ m} \leq \text{weefvaklengte } L < 1000\text{ m}$ )**

- Het nulpunt bevindt zich 500 m stroomopwaarts van het eindpuntstuk (of de eventuele volle lijn die daaraan vooraf gaat).
- Op het nulpunt starten de pijlmarkeringen op het wegdek.
- De wegwijzer situeert zich op het nulpunt (portiek met afzonderlijke borden boven de hoofdbaan en de weefstrook).
- Een herhaling van de wegwijzer 100 m opwaarts van het eindpuntstuk (of de eventuele volle lijn die daaraan voorafgaat) en m.a.w. 400 m afwaarts van de wegwijzer. (galg of portiek met bord boven de weefstrook)
- Analoog aan situatie A6:  
De voorwegwijzer, het aankondigingsbord (naambord) en het trajectbevestigingsbord
- Bijkomende toelichting:  
Deze situatie is geënt op situatie A6 (lang weefvak).  
Bij deze weefvakken met een eerder gemiddelde lengte is er onvoldoende ruimte om de eerste wegwijzer halverwege het weefvak te plaatsen en bijkomend een tussenafstand van minstens 400 m aan te houden tot de herhalingswegwijzer.  
Er wordt geopteerd om de 400 m tussenafstand te laten primeren op de andere eis, waardoor de eerste wegwijzer niet op, maar stroomopwaarts van het midden van het weefvak komt te staan.  
Hierbij wordt een bijkomende eis toegevoegd, naar analogie met Nederland, dat de eerste wegwijzer minstens 200 m stroomafwaarts van het beginpuntstuk dient te staan.

Figuur 34: **Situatie A8 - aansluitingscomplex - kort weefvak (weefvaklengte L < 700 m)**



### **Situatie A8 - aansluitingscomplex - kort weefvak (weefvaklengte $L < 700$ m)**

- Het nulpunt bevindt zich halverwege het weefvak.
- Op het nulpunt starten de pijlmarkeringen op het wegdek.
- De wegwijzer situeert zich op het nulpunt.  
(portiek met afzonderlijke borden boven de hoofdbaan en de weefstrook)
- Er is geen herhaling van de wegwijzer.
- Analooq aan situatie A6:  
De voorwegwijzer, het aankondigingsbord (naambord) en het trajectbevestigingsbord
- Bijkomende toelichting:  
Deze situatie is geënt op situatie A6 (lang weefvak).  
Bij korte weefvakken is er onvoldoende ruimte om twee wegwijzers te plaatsen ter hoogte van het weefvak.

## 4 BEWEGWIJZERING (AFRIT NAAR) KNOOPPUNT

De uitwisseling van verkeersstromen tussen autosnelwegen gebeurt via ongelijkvloerse kruispunten of knooppunten tussen deze verschillende autosnelwegen. Dit hoofdstuk behandelt de wijze van bewegwijzering naar (de afrit naar) de verbindingswegen in het knooppunt.

### 4.1 Naamgeving knooppunten

Aan alle knooppunten tussen de autosnelwegen is een eenduidige naam toegekend. Dit vergemakkelijkt de eenduidige verwijzing in cartografie, GPS-aanwijzingen in de voertuigen en in de verkeersberichtgeving of in de communicatie rond bijvoorbeeld wegenwerken. Het is belangrijk dat de knooppuntnaam maximaal kenbaar wordt gemaakt aan de weggebruiker op de bewegwijzering.

De lijst van de knooppuntnamen is toegevoegd in bijlage 1 '[Namen en nummers aansluitingscomplexen en knooppunten autosnelwegen](#)'.

### 4.2 Types en layout bewegwijzeringsborden knooppunt

In dit hoofdstuk worden de verschillende mogelijke borden besproken en geïllustreerd voor de bewegwijzering gekoppeld aan afritten naar andere autosnelwegen (knooppunten). Dit betreft een uniform concept, ongeacht A-wegen of R-wegen.

De figuren in dit hoofdstuk zijn principeschetsen. Voor de correcte layout specificaties (afmetingen, tussenafstanden en uitlijning) van de verschillende bordelementen wordt verwezen naar bijlage 3 '[Specificaties \(maatvoering\) bewegwijzeringsborden](#)'.

Dit hoofdstuk licht de individuele borden toe. In hoofdstuk 4.3 '[Inplanting \(locatie\) bewegwijzeringsborden knooppunt](#)' wordt ingegaan op de inplantingslocatie en sequentie van de borden in verschillende type situaties, alsook de opstelling ervan (zijberm, middenberm, portiek).

#### 4.2.1 **Wegwijzer**

De wegwijzer (verkeersbord type F15) geeft ter hoogte van de aansluiting naar het knooppunt (op het nulpunt of eventueel herhaald stroomafwaarts ervan ) aan:

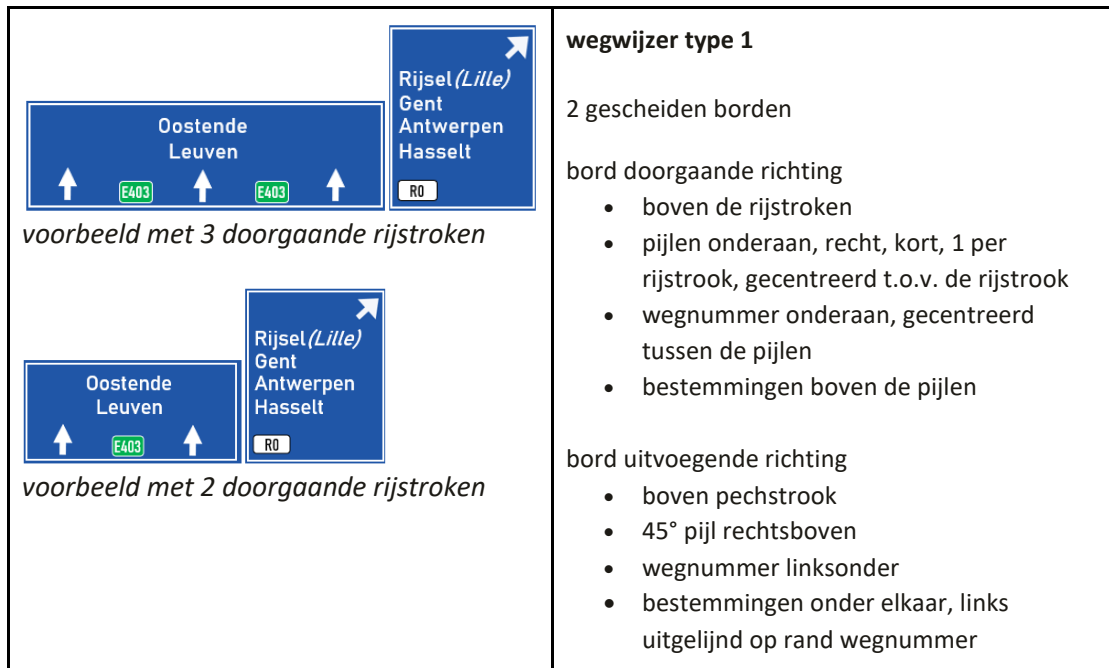
- welke de doorgaande autosnelweg is
- naar welke andere autosnelweg men via het knooppunt kan aansluiten
- welke de (lange-afstands) bestemmingen zijn die via enerzijds de doorgaande en anderzijds de dwarsende autosnelweg kunnen bereikt worden

De wegwijzer geeft in het geval van een knooppunt informatie met betrekking tot

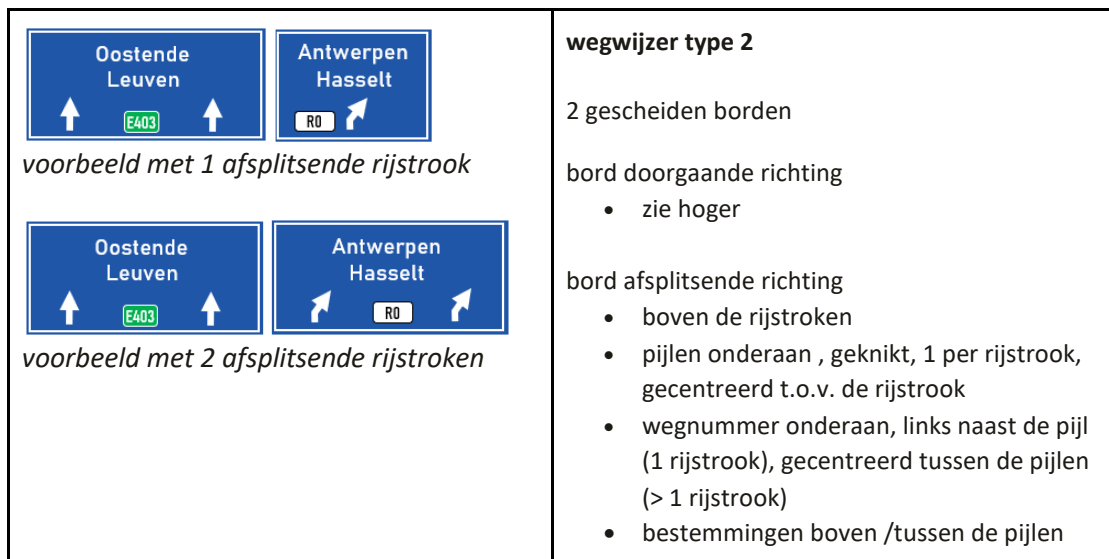
- zowel de doorgaande rijstroken / bestemmingen
- als de uitvoegende of afsplitsende rijstroken / bestemmingen

Er zijn drie verschillende types van wegwijzers mogelijk. Hieronder volgen de specificaties voor elk hiervan. Welk bord wanneer te gebruiken wordt toegelicht na de figuren.

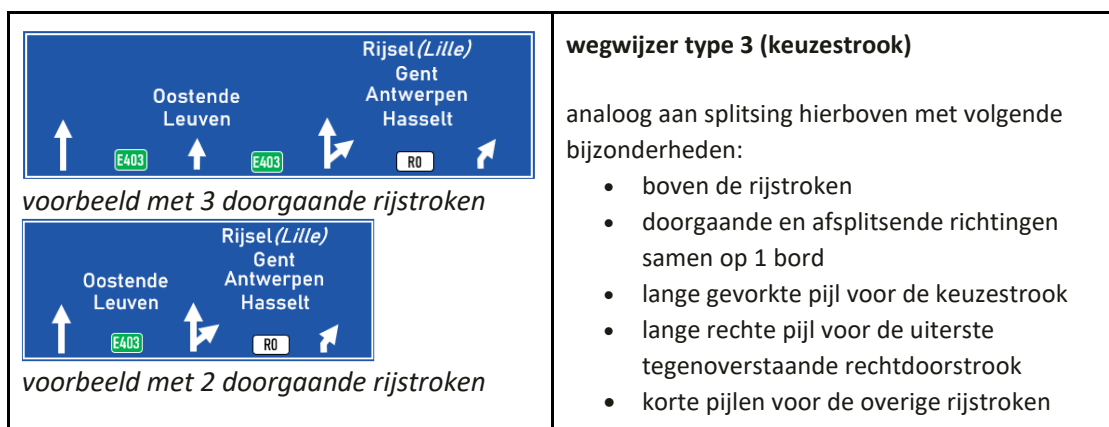
*Per situatie (type) worden telkens twee voorbeelden gegeven (verschillend aantal rijstroken) om de principes te illustreren voor een even versus oneven aantal rijstroken. Deze worden verderop niet steeds herhaald aangezien dezelfde principes blijven gelden.*



Figuur 35: Knooppunt: wegwijzer type 1



Figuur 36: Knooppunt: wegwijzer type 2



Figuur 37: Knooppunt: wegwijzer type 3

Voor elk van bovenstaande situaties gelden volgende bepalingen:

- De wegwijzers (op het nulpunt of stroomafwaarts ervan) zijn, in het geval van knooppunten, steeds portiek opstellingen.
- De borden hangen boven de rijstroken met uitzondering van het rechtse bord (met de pijl in de rechterbovenhoek) bij het eerste type.
- Per richting worden afzonderlijke (gescheiden) borden toegepast met uitzondering van de situatie waarbij er gebruik dient te worden gemaakt van een gevorkte pijl (keuzestroom - zie type 3) - voor meer details, zie hoofdstuk 2.1.6 '[Afstemming borden op dezelfde portiek boven de rijbaan \(aantal, hoogte, uitlijning\)](#)'.
- Voor de schikking van de bestemmingen en verticale uitlijning binnen en tussen de borden onderling wordt verwezen naar hoofdstuk 2.1.5 '[Uitlijning en schikking binnen eenzelfde bord](#)' en hoofdstuk 2.1.6 '[Afstemming borden op dezelfde portiek boven de rijbaan \(aantal, hoogte, uitlijning\)](#)'.

Welk bord waar precies te gebruiken hangt af van de wegconfiguratie, zie de figuren in hoofdstuk 4.3.4 '[Toepassing knooppunten \(type tekeningen\)](#)' waar verschillende type situaties zijn uitgewerkt:

- **uitvoeging zonder taper:** steeds wegwijzer type 1
- **splitsing zonder taper of weefvak** (cf. rijstrook splitst af naar de verbindingsweg op het knooppunt): steeds wegwijzer type 2, in combinatie met een naderings- of weefvakmarkering
- **taper (of m.a.w. aanwezigheid keuzestroom):** steeds wegwijzer type 3, zowel bij de taperende uitvoeging als bij de taperende splitsing

#### 4.2.2 Voorwegwijzer(s)

De voorwegwijzer (verkeersbord type F15 of F25) geeft analoge informatie als de wegwijzer maar in dit geval op ruime afstand voor het knooppunt opdat de weggebruiker tijdig en veilig kan voorsorteren op de snelweg. Op het bord wordt de afstand tot het nulpunt aangeduid (\*).


(\*) Het niet toevoegen van een afstands aanduiding op de voorwegwijzer zou bij de weggebruiker de verkeerde verwachting kunnen scheppen dat de uitvoegende of afsplitsende beweging zich kort na het bord situeert. Dit zou aanleiding kunnen geven tot stress bij de weggebruiker en daaruitvolgende gevaarlijke of foute manoeuvres (plotse rijstrookwissels, plots remmen/versnellen). Door de toevoeging van de afstands aanduiding op de voorwegwijzer weet de weggebruiker dat er nog voldoende tijd en ruimte is om voor te sorteren met het oog op het nemen van de afrit naar de verbindingsweg op het knooppunt. Hierbij is het van belang dat de aangeduide afstand overeenstemt met de werkelijke afstand tussen het bord en het nulpunt, zie hoofdstuk 4.3 '[Inplanting \(locatie\) bewegwijzeringsborden knooppunt](#)' voor de standaardafstand en hoofdstuk 6.1 '[Kort opeenvolgende afritten](#)' voor afwijkingen hierop.

Net zoals bij de wegwijzer geeft de voorwegwijzer, in het geval van knooppunten, zowel informatie over de doorgaande én de aftakkende (uitvoegende of afsplitsende) richtingen. Dit in tegenstelling tot de voorwegwijzer bij een afrit naar het onderliggende wegennet.

Er zijn vier verschillende types van voorwegwijzer mogelijk:

- de voorwegwijzer volledig opgesteld in de berm (of boven de pechstrook)
- drie types voorwegwijzer volledig of deels opgesteld boven de rijstroken

Hieronder volgen de specificaties voor elk hiervan:

|   |  |
|---|--|
|  | <p><b>voorwegwijzer volledig in de berm (of boven de pechstrook)</b></p> <p>1 bord met info voor beide richtingen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• in de berm (of boven pechstrook)</li> <li>• grote vorkpijl</li> <li>• wegnummers op de pijlstokken</li> <li>• bestemmingen meteen boven de pijlen, links uitgelijnd</li> <li>• afstands aanduiding rechtsonder</li> </ul> |
|---|--|

Figuur 38: Knooppunt: voorwegwijzer in de berm (of boven de pechstrook)

Het bermbord kent verschillende mogelijke opstelwijzen:

- lage opstelling op palen of vakwerksteunen
- hoge opstelling aan een galgpaal
- hoge opstelling aan een portiek, maar waarbij het bord boven de berm of pechstrook hangt

|  |  |
|--|--|
|  | <p><b>voorwegwijzer boven de rijstroken - type 1</b></p> <p>Identiek aan de wegwijzer type 1, maar waarbij onderaan het bord voor de aftakkende richting de afstand tot het nulpunt wordt aangegeven (onderaan rechts, uitgelijnd met het wegnummer en de pijl)</p> <p>Het rechtse bord hangt hierbij boven de pechstrook.</p> |
|--|--|

Figuur 39: Knooppunt: voorwegwijzer boven de rijstroken type 1

|   |  |
|---|--|
|  | <p><b>voorwegwijzer boven de rijstroken - type 2</b></p> <p>Identiek aan de wegwijzer type 2, maar waarbij onderaan het bord voor de aftakkende richting de afstand tot het nulpunt wordt aangegeven (gecentreerd tussen pijl en bordrand i.g.v. één aftakkende rijstrook of samen met het wegnummer gecentreerd tussen de pijlen i.g.v. twee of meer rijstroken).</p> |
|---|--|

Figuur 40: Knooppunt: voorwegwijzer boven de rijstroken type 2



Figuur 41: Knooppunt: voorwegwijzer boven de rijstroken type 3

Voor elk van bovenstaande situaties gelden volgende bepalingen:

- Bij de borden boven de rijstroken worden per richting afzonderlijke (gescheiden) borden toegepast met uitzondering van de situatie waarbij er gebruik dient te worden gemaakt van een gevorkte pijl (keuzestroom) - voor meer details, zie hoofdstuk 2.1.6 '[Afstemming borden op dezelfde portiek boven de rijbaan \(aantal, hoogte, uitlijning\)](#)'.
- Voor de schikking van de bestemmingen en verticale uitlijning binnen en tussen de borden onderling wordt verwezen naar hoofdstuk 2.1.5 '[Uitlijning en schikking binnen eenzelfde bord](#)' en hoofdstuk 2.1.6 '[Afstemming borden op dezelfde portiek boven de rijbaan \(aantal, hoogte, uitlijning\)](#)'.


Welk bord waar precies te gebruiken hangt af van de wegconfiguratie, zie de figuren in hoofdstuk 4.3.4 '[Toepassing knooppunten \(type tekeningen\)](#)' waar verschillende type situaties zijn uitgewerkt:

- **uitvoeging zonder of met taper:**
  - ofwel\* de voorwegwijzer in de berm (of boven de pechstrook)
  - ofwel\* de portiekborden type 1
- **splitsing zonder taper:**
  - ofwel\* de voorwegwijzer in de berm (of boven de pechstrook)
  - ofwel\* de portiekborden type 2
  - echter, indien de rijstroken op deze locatie al worden gescheiden door een naderings- of weefvakmarkering (die een onderscheid aangeeft tussen de aanwezige rijstroken), wordt de voorwegwijzer sowieso boven de rijstrook geplaatst
- **splitsing met taper:**
  - in dit geval worden niet de portiekborden type 2 maar type 3 toegepast (*keuzestroompijl*)

\* De keuze wordt bepaald in functie van de zichtbaarheid van de signalisatie en de beschikbare ruimte in de zij- en middenberm.

### 4.2.3 Aankondigingsbord (naambord)

Het naambord (verkeersbord type IU3) is het eerste bord in de sequentie van borden stroomopwaarts van het knooppunt en kondigt dit aan door middel van de unieke knooppuntnaam.

|   |   |
|---|---|
|  | <p><b>aankondigingsbord in de berm (of boven de pechstrook)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• wit bord</li> <li>• knooppuntsymbool bovenaan, gecentreerd</li> <li>• knooppuntnaam in het midden, gecentreerd</li> <li>• afstand tot het nulpunt onderaan, gecentreerd</li> </ul> |
|---|---|

Figuur 42: Knooppunt: aankondigingsbord (naambord)

#### 4.2.4 Trajectbevestigingsbord

Het trajectbevestigingsbord (verkeersbord type IF5) geeft de weggebruiker informatie aan de hand waarvan deze zich ervan kan vergewissen zich op de juiste autosnelweg en in de juiste rijrichting te verplaatsen. Tevens krijgt de weggebruiker een indicatie waar deze zich ongeveer op het het netwerk bevindt.

Het trajectbevestigingsbord wordt geplaatst in de linkerberm (uitzonderlijk rechts indien te weinig plaats) na de oprit of samenvoeging van de knooppunten op A/E-wegen. Het wordt niet geplaatst op R-wegen.

De specificaties van het trajectbevestigingsbord i.g.v. knooppunten zijn identiek aan deze i.g.v. aansluitingscomplexen. Deze zijn terug te vinden in hoofdstuk 3.2.6 [‘Trajectbevestigingsbord’](#).

## 4.3 Inplanting (locatie) bewegwijzeringsborden knooppunt

In dit hoofdstuk worden de sequentie en de locatie van alle borden m.b.t. bewegwijzering naar knooppunten vastgelegd en toegepast op een aantal situaties.

De bewegwijzering ondersteunt de bestuurder bij de beslissing welke rijstrook of rijbaan te kiezen om zijn of haar bestemming te bereiken. De locatie van de bewegwijzeringsborden is hierbij erg belangrijk:

- **Het aankondigingsbord (naambord)** is een eerste herkenningspunt en attendeert de weggebruiker erop dat deze het routekeuzepunt nadert. Het bord wordt op ruime afstand geplaatst opwaarts van het keuzepunt.
- **Voorwegwijzer(s)** geven vervolgens meer informatie welke bestemmingen via welke route bereikt kunnen worden. Na het lezen en verwerken van deze informatie dient de weggebruiker stilaan voor te sorteren en zich zodoende voor te bereiden op het naderende routekeuzepunt. Om de hiermee gepaard gaande rijstrookwissels op een veilige en comfortabele manier te kunnen uitvoeren, worden de voorwegwijzer(s) op ruime afstand geplaatst opwaarts van het keuzepunt. De afstands aanduiding op deze borden zorgt ervoor dat de weggebruiker, niet vertrouwd met de situatie, uit onzekerheid geen onnodige risico's gaat nemen door rijstrookwissels zo snel mogelijk te willen uitvoeren.
- **De (eerste) wegwijzer** bevindt zich op de plek waar de eigenlijke routekeuze plaatsvindt (uitvoegen, splitsen, weven). Wederom is het van belang dat de weggebruiker voldoende tijd heeft voor het uitvoeren van de actie (uitvoegen, weven, vervoegen van of zich net verwijderen uit een afsplitsende rijstrook). Daarom situeert de wegwijzer (en het nulpunt - zie verder) zich eveneens op een veilige afstand van het puntstuk (of volle lijn die daaraan voorafgaat) waar beide wegen fysiek scheiden.

### 4.3.1 Afstemming bewegwijzering op het wegontwerp en de wegmarkeringen

Bewegwijzering heeft een sterke relatie met het wegontwerp en de wegmarkeringen. Deze twee laatste bepalen onder meer het type routekeuzepunt en de beschikbare ruimte. Daarnaast geven ook wegmarkeringen aan de weggebruiker aan dat bepaalde acties genomen dienen te worden (cf. verandering van rijstrookmarkering of spitsstrookmarkering in naderingsmarkering, aanwezigheid van pijlmarkeringen op het wegdek, etc.).

Bewegwijzering dient daarom steeds integraal te worden meegenomen in samenhang met het wegontwerp en de wegmarkeringen. Zie hiervoor:

- [Dienstorder MOW/AWV/2025/7 Algemene omzendbrief nopens de wegsignalisatie Deel III wegmarkeringen](#)
- [Vademecum weginfrastructuur \(VWI\) deel Europese hoofdwegen](#)

Te respecteren uitgangspunten hierbij zijn:

- de wegmarkeringen worden afgestemd op de situering van het nulpunt
- bij splitsingen (en tevens einde weefvak) worden de wegwijzers steeds stroomopwaarts geplaatst van het puntstuk of van een volle- lijnmarkering tussen de beide richtingen, of m.a.w. nooit op locaties waar er, gelet op de markeringen, geen keuze meer is voor de weggebruiker
- bij samenvoegingen (en tevens begin weefvak) worden de wegwijzers steeds stroomafwaarts geplaatst van het puntstuk of van een volle- lijnmarkering tussen de beide herkomsten, of m.a.w. niet op locaties waar er, gelet op de markeringen, nog geen keuze is voor de weggebruikers. Wel toegelaten (maar te beperken) is een voorwegwijzer met een afstands aanduiding t.h.v. een volle lijnmarkering.
- de overgang van een rijstrookmarkering (of spitsstrookmarkering) in een naderingsmarkering dient gepaard te gaan met (een) bewegwijzeringsbord(en) op dezelfde locatie opdat de bedoeling van deze andere markering kan worden gedeut naar de weggebruiker toe

- hetzelfde geldt voor de startlocatie van pijlmarkeringen op het wegdek
- de aanwezigheid van een taper impliceert het gebruik van andere types bewegwijzeringsborden

De bepalingen in de volgende hoofdstukken 4.3.2, 4.3.3 en 4.3.4 zijn hierop gebaseerd.

**Belangrijke opmerking**

**Aanpassingen aan wegmarkeringen of bewegwijzering**

Er dient omzichtig te worden omgesprongen met het aanbrengen van wijzigingen aan de wegmarkeringen of bewegwijzering. Wegmarkeringen en bewegwijzering dienen op elkaar afgestemd te blijven. Een aanpassing van de wegmarkeringen impliceert mogelijk ook aanpassingen aan de opschriften of zelfs de locatie van de bewegwijzeringsborden en omgekeerd.

### 4.3.2 Nulpunt en afstands aanduidingen

Per type wegconfiguratie is een nulpunt bepaald (figuur 43).

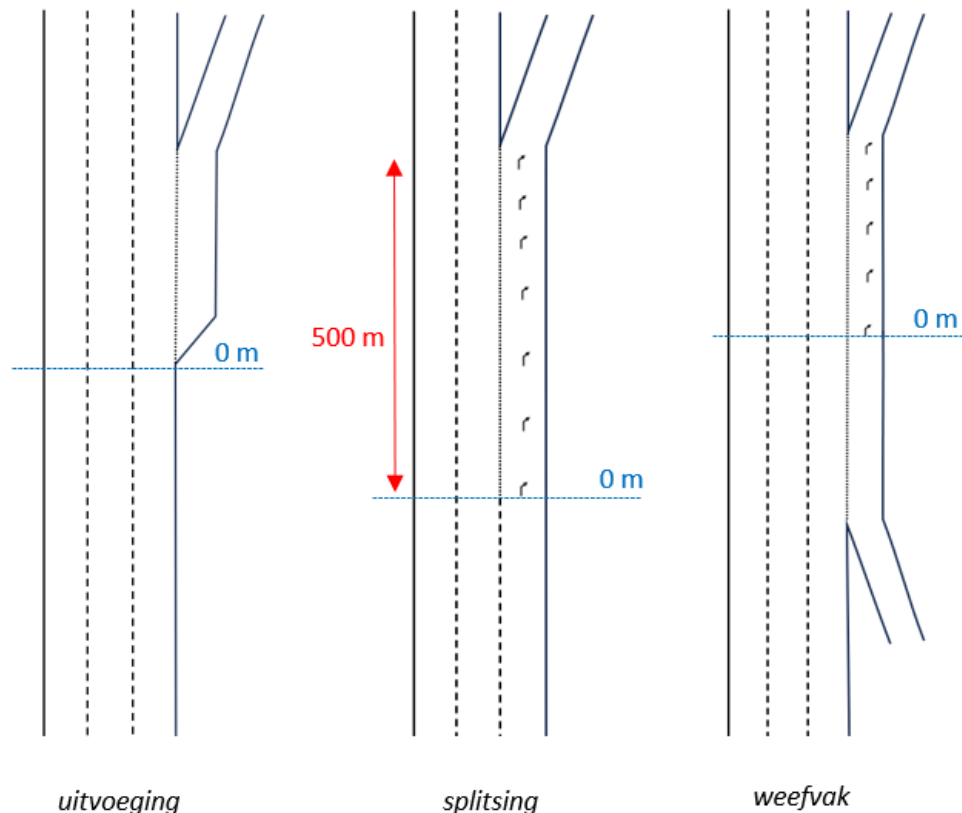
Het nulpunt

- legt de positie vast van de wegwijzer(s) (\*)
- legt de positie vast van de voorwegwijzer(s) en het aankondigingsbord
- is het punt waarnaar de afstands aanduiding op deze tweede groep van borden refereert (\*)

(\*) In de meeste, maar niet alle situaties, staat de (eerste) wegwijzer op het nulpunt. De afstands aanduiding op de voorwegwijzer(s) en het aankondigingsbord refereert wel steeds naar het nulpunt en dus niet altijd naar de wegwijzer - zie de schema's in hoofdstuk 4.3.4 '[Toepassing knooppunten \(type tekeningen\)](#)'.

Het nulpunt bij een knooppunt (afrit naar een verbindingsweg naar een andere snelweg) wordt als volgt vastgelegd:

- **uitvoeging:**
  - start van de uitvoegstrook (begin van de wigvorm)
- **splitsing:**
  - 500 m opwaarts van het puntstuk (of van de eventuele volle lijn die daaraan voorafgaat)
  - op datzelfde punt starten de naderingsmarkering en de pijlmarkeringen op het wegdek
- **weefvak:**
  - doorgaans het midden van het weefvak (in enkele situaties iets meer stroomopwaarts - zie de schema's in hoofdstuk 4.3.4 '[Toepassing knooppunten \(type tekeningen\)](#)')
  - op datzelfde punt starten de pijlmarkeringen op het wegdek



Figuur 43: Locatie nulpunt voor bewegwijzering

### 4.3.3 Sequentie van borden en (standaard) tussenafstand

De volledige bewegwijzering (welke borden, tussenafstanden) naar een knooppunt van een autosnelweg wordt weergegeven in onderstaande tabel.

De toe te passen bord layout, alsook de toegestane opstelwijzen, werden toegelicht in hoofdstuk 4.2 '[Types en layout bewegwijzeringsborden knooppunt](#)'. In hoofdstuk 4.3.4 '[Toepassing knooppunten \(type tekeningen\)](#)' worden concrete situaties uitgewerkt in type tekeningen en wordt bijkomende duiding gegeven bij de hieronder gemaakte keuzes.

#### Bewegwijzering knooppunt: sequentie en positie borden

##### Aankondigingsbord (naambord)

- 1600 m opwaarts van het nulpunt

##### Voorwegwijzers

- 1500 m opwaarts van het nulpunt
- 800 m opwaarts van het nulpunt

##### Wegwijzer

- 0 m (op het nulpunt)
- 50 m afwaarts van de wigvorm en dus niet op het nulpunt i.g.v. een uitvoeging met taper

### **Herhaling wegwijzer** (enkel i.g.v. splitsing of weefvak met $L \geq 700m$ )

- 100 m opwaarts van het puntstuk van de afrit (of de volle lijn die daaraan voorafgaat) of t.o.v. de taper indien deze aanwezig is én
  - 400 m afwaarts van de (eerste) wegwijzer i.g.v. splitsing
  - $\geq 400$  m afwaarts van de (eerste) wegwijzer i.g.v. weefvak met  $L \geq 700m$

### **Trajectbevestigingsbord**

- 500 m afwaarts van het puntstuk van de oprit of samenvoeging (van hetzelfde knooppunt waartoe de afrit behoort)

### **Facultatieve inplantingsplaatsen dynamische route informatieborden (VMS)**

(= oude richtlijnen gelet op het feit dat er nagenoeg geen nieuwe VMS-borden meer worden geplaatst)

- uitvoeging:
  - opwaarts van het aankondigingsbord
  - tussen de tweede voorwegwijzer (800m-bord) en het nulpunt
- splitsing:
  - tussen beide voorwegwijzers
  - tussen beide wegwijzers

In geval van kort opeenvolgende afritten alsook bij de bewegwijzering op de knooppunten zelf kan van bovenstaande afstanden worden afgeweken - zie hoofdstuk 6.1 '[Kort opeenvolgende afritten](#)'.

#### **4.3.4 Toepassing knooppunten (type tekeningen)**

In de figuren op de volgende pagina's worden de bepalingen uit de voorgaande hoofdstukken 4.2, 4.3.1, 4.3.2 en 4.3.3 toegepast op de meest voorkomende situaties. Dit houdt in: de sequentie van borden, de posities en tussenafstanden, het aantal borden, de opstelling t.o.v. de rijbaan en de layout van de borden.

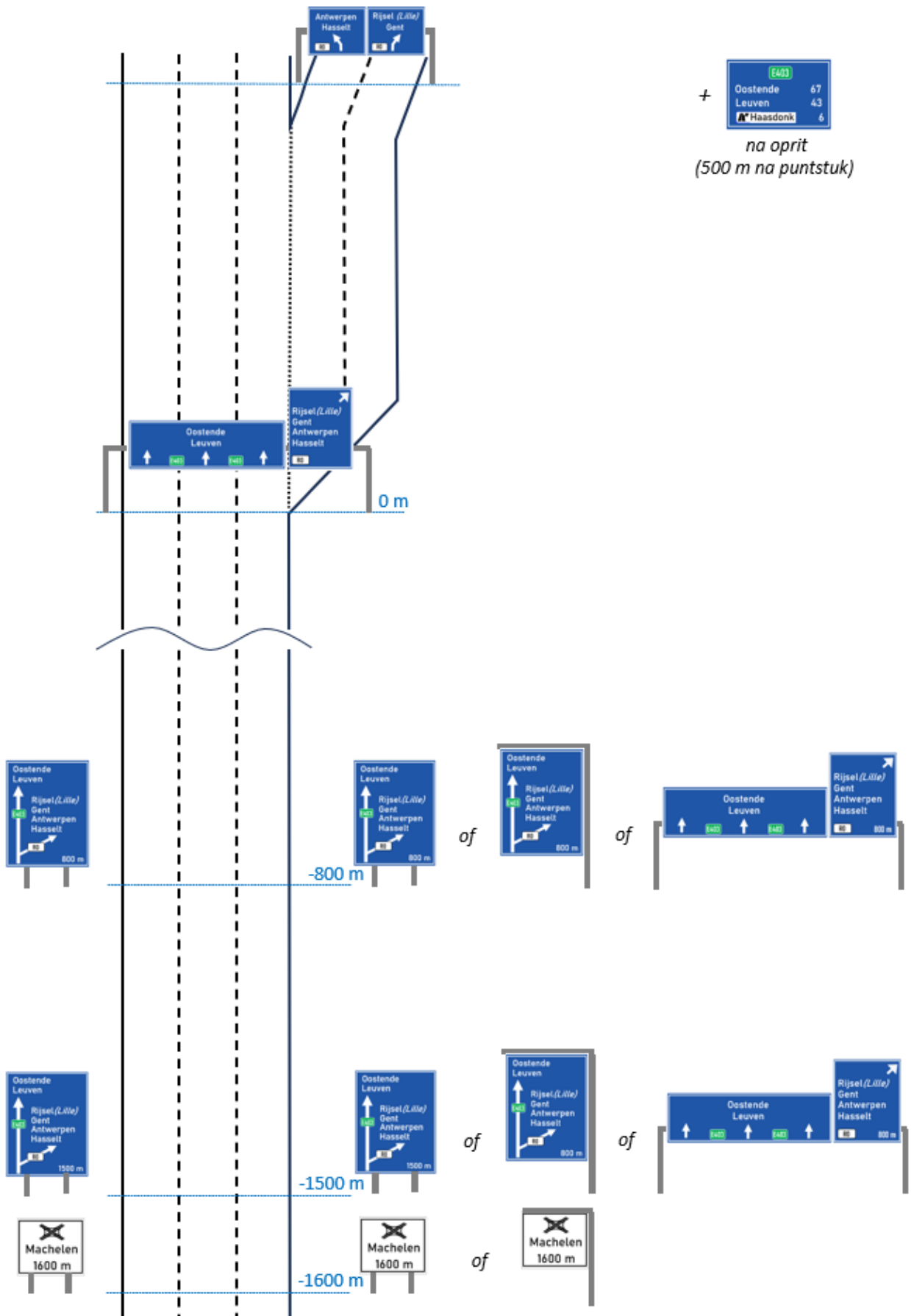
Na elke figuur volgt de bijbehorende tekstuele beschrijving en soms nog bijkomende duiding.



### **Situatie K1 - knooppunt - uitvoeging - eenstrooks**

- Het nulpunt bevindt zich ter hoogte van het begin van de uitvoegstrook.
- De wegwijzer staat op het nulpunt.  
(portiek met bord boven de doorgaande rijbaan en bord boven de pechstrook voor de aftakkende bestemmingen)
- De eerste voorwegwijzer staat 800 m stroomopwaarts van het nulpunt.  
(ofwel lage opstelling in rechter+linkerberm, ofwel hoge opstelling in rechterberm, ofwel portiekopstelling type 1 met 1 bord boven de rijstroken en 1 bord boven de pechstrook)
- De tweede voorwegwijzer staat 1500 m stroomopwaarts van het nulpunt.  
(ofwel lage opstelling in rechter+linkerberm, ofwel hoge opstelling in rechterberm, ofwel portiekopstelling type 1 met 1 bord boven de rijstroken en 1 bord boven de pechstrook)
- Het aankondigingsbord (naambord) staat 1600 m stroomopwaarts van het nulpunt.  
(ofwel lage opstelling in rechter+linkerberm, ofwel hoge opstelling in rechterberm).
- Het trajectbevestigingsbord staat voorbij de oprit (van hetzelfde knooppunt) op 500 m stroomafwaarts van het puntstuk van de invoeging of samenvoeging.  
(lage opstelling in de linkerberm, of indien daar te weinig plaats is, in de rechterberm)

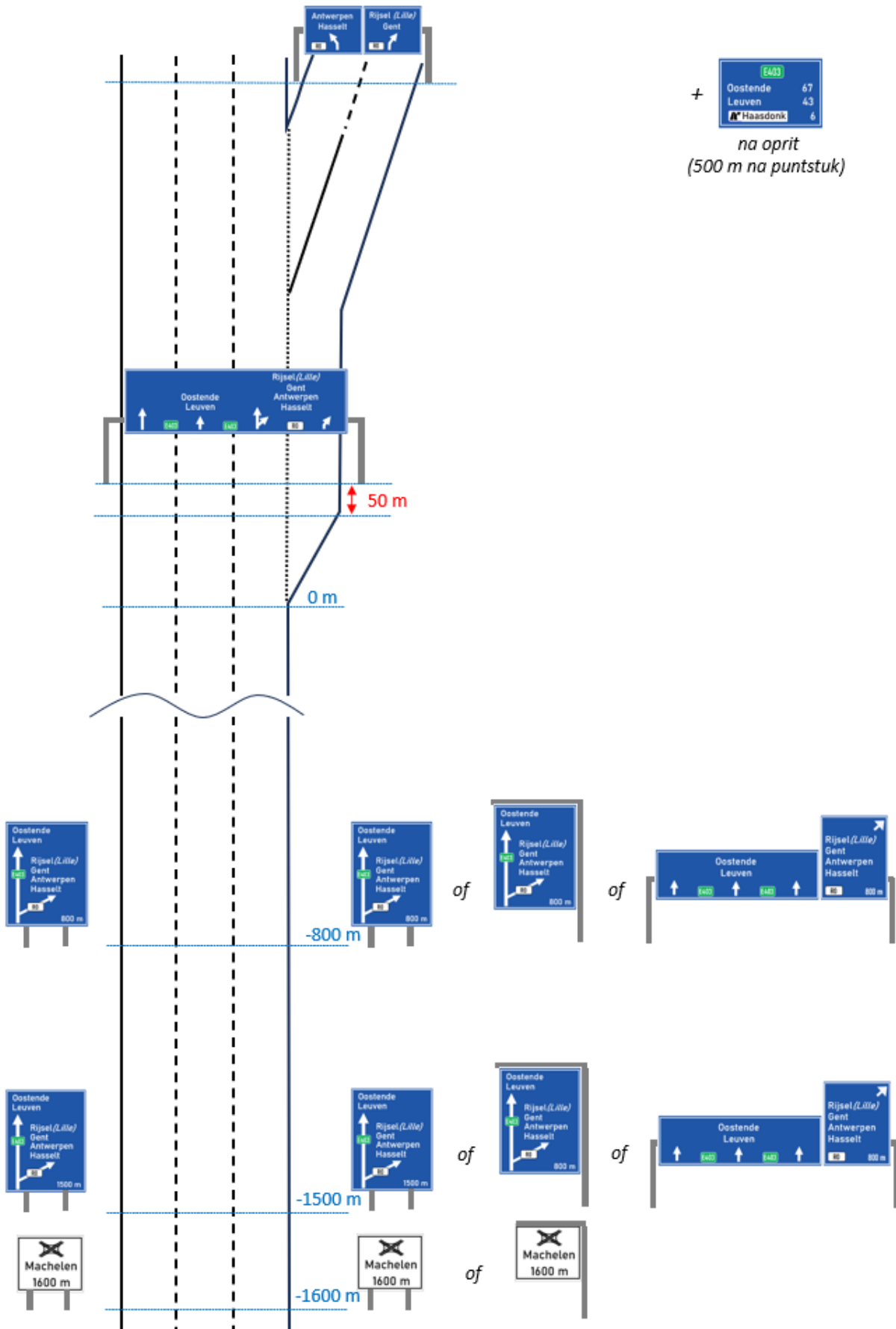
Figuur 45: Situatie K2 - knooppunt - uitvoering - tweestrooks



### **Situatie K2 - knooppunt - uitvoeging - tweestrooks**

- Analooq aan situatie K1
- Extra:  
Mogelijke extra wegwijzer stroomafwaarts van het nulpunt i.f.v. een tijdige voorsortering op de meerstrooksverbindingweg op het knooppunt.  
Bij voorkeur (afhankelijk van de situatie en ruimte verder stroomafwaarts) staat deze wegwijzer voorbij het betonpunt, of m.a.w. nadat de verbindingweg reeds is afgesplitst van de hoofdbaan. Uitzonderlijk staat deze opwaarts van het puntstuk, ter hoogte van de uitvoegstroken.

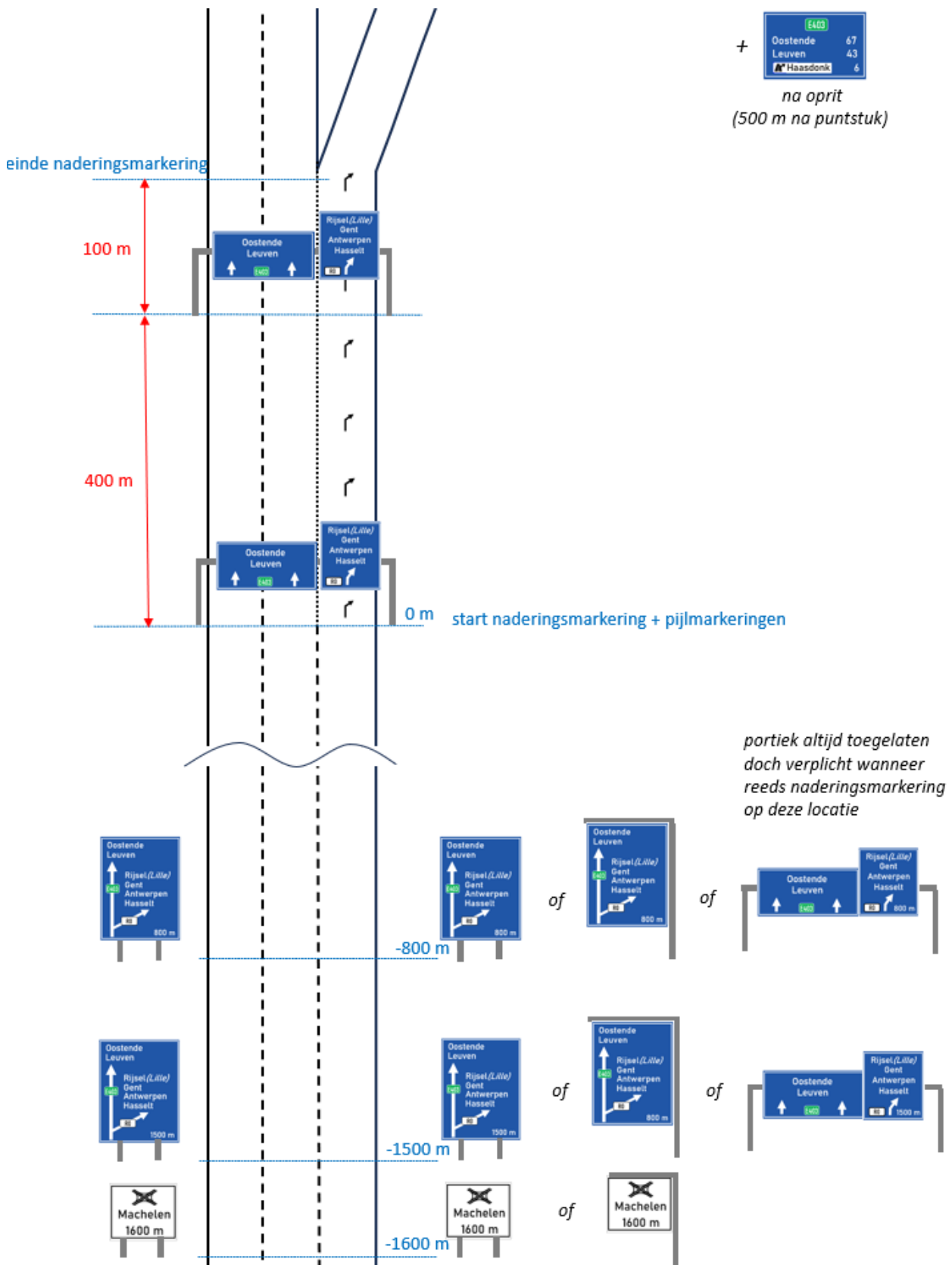
Figuur 46: Situatie K3 - knooppunt - uitvoering met taper



### **Situatie K3 - knooppunt - uitvoeging met taper**

- De wegwijzer staat niet op het nulpunt maar 50 m stroomafwaarts van het einde van de wigvorm. Bovendien betreft het in dit geval één bord boven doorgaande en aftakkende rijstroken samen en met gevorkte pijl boven de keuzestrook.
- Al de rest is analoog aan situatie K2. Het nulpunt wijzigt immers niet. Dit is nog steeds het begin van de uitvoegstrook en is het punt waarnaar de afstanden op de voorwegwijzers refereren.
- Bijkomende toelichting:  
Om zowel de keuzestrook als de uitvoegende rijstrook correct te kunnen aanduiden op dezelfde locatie, wordt voor de wegwijzer een bord gebruikt met pijlen boven de rijstroken (rechte pijlen + gevorkte pijl + geknikte pijl). Dergelijk bord kan slechts geplaatst worden op een locatie waar de uitvoegende rijstrook reeds voldoende (volle) breedte heeft, zijnde na de wigvorm en m.a.w. iets voorbij het eigenlijke nulpunt.

Figuur 47: Situatie K4 - knooppunt - splitsing

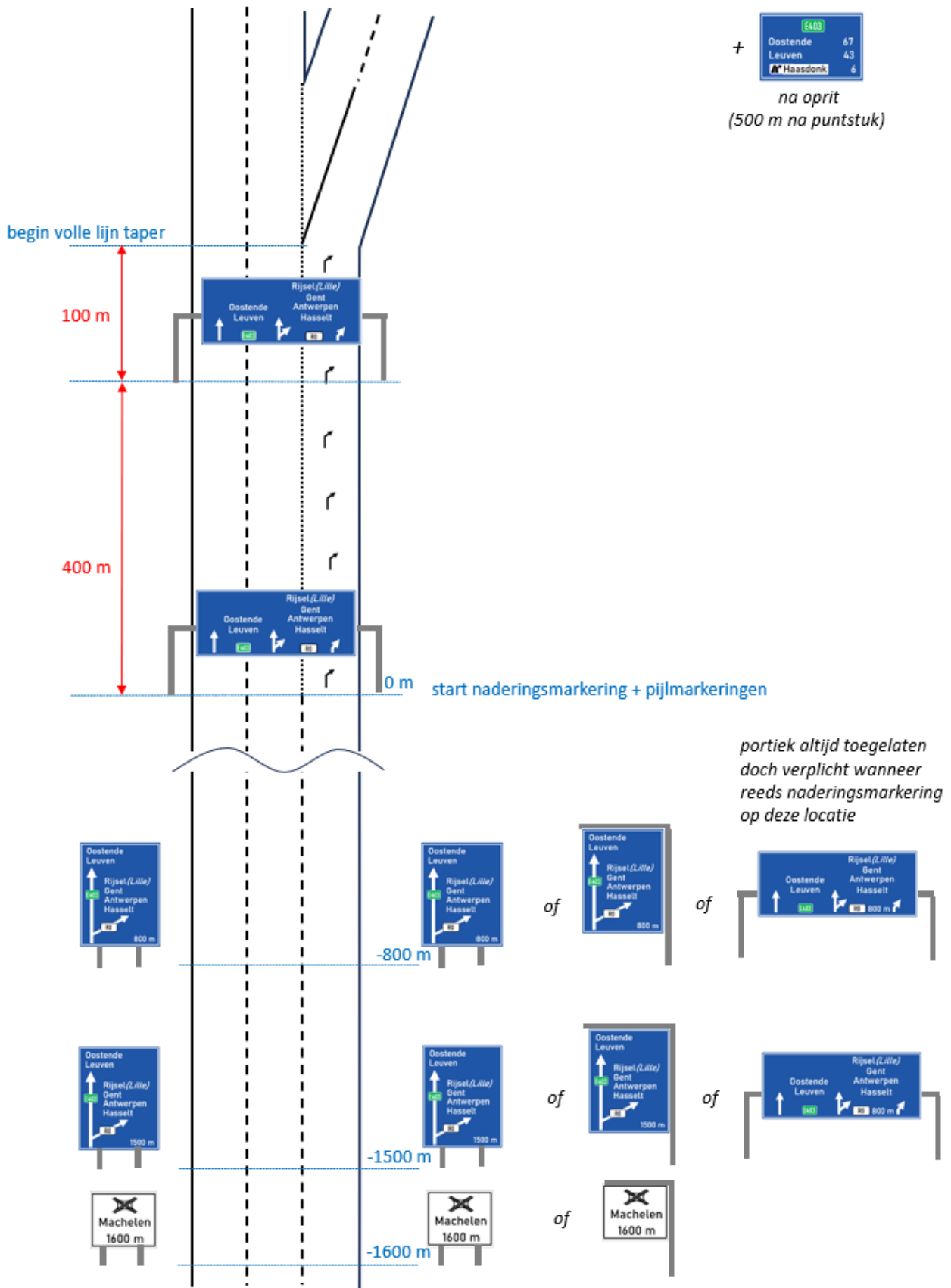


### **Situatie K4 - knooppunt - splitsing**

- Het nulpunt bevindt zich 500 m stroomopwaarts van het puntstuk (of de eventuele volle lijn die daaraan vooraf gaat).
- Op het nulpunt starten de naderingsmarkering en de pijlmarteringen op het wegdek.
- De wegwijzer staat op het nulpunt.  
(portiek met afzonderlijke borden boven de hoofdbaan en de afsplitsende rijstrook)
- Een herhaling van de wegwijzer situeert zich 100 m opwaarts van het puntstuk (of de eventuele volle lijn die daaraan voorafgaat) of m.a.w. 400 m afwaarts van de eerste wegwijzer.  
(portiek met afzonderlijke borden boven de hoofdbaan en de afsplitsende rijstrook)
- De twee voorwegwijzers staan 800 m, respectievelijk 1500 m stroomopwaarts van het nulpunt
  - Ofwel een opstelling in de berm (analoog aan situatie K1)
  - Ofwel een portiekopstelling met 2 afzonderlijke borden boven de rijstroken
  - **Let wel:**  
Indien de rijstroken op deze locatie al worden gescheiden door een naderings- of weefvakmarkering, die een onderscheid aangeeft tussen de aanwezige rijstroken, wordt de voorwegwijzer sowieso boven de rijstrook geplaatst (\*).
- Analoog aan situatie K1:  
het aankondigingsbord (naambord) en het trajectbevestigingsbord
- Bijkomende toelichting:  
In het geval van een splitsing bevindt het nulpunt zich op geruime afstand stroomopwaarts van het puntstuk en wordt de wegwijzer herhaald omwille van volgende redenen:
  - Niet enkel het afslaande verkeer moet actie ondernemen, maar ook het doorgaande verkeer dat zich op de afsplitsende rijstrook bevindt (waaronder veel vrachtwagens).
  - De voorsortering van het verkeer gebeurt in twee richtingen op niet-lege rijstroken (naar links door doorgaand verkeer vanop de afsplitsende rijstrook, naar rechts door afslaand verkeer vanop de doorgaande rijstroken). De impact is hier dus groter dan bij een uitvoeging, waar enkel het afslaand verkeer naar rechts moet migreren naar een lege uitvoegstrook.

(\*) Wanneer de markeringen een onderscheid aangeven tussen de verschillende rijstroken (bv. een naderings/blokkenmarkering), dient dit steeds door middel van verticale signalisatie te worden geduid naar de weggebruiker toe. Vandaar de keuze in zo'n geval voor een portiekwegwijzer.

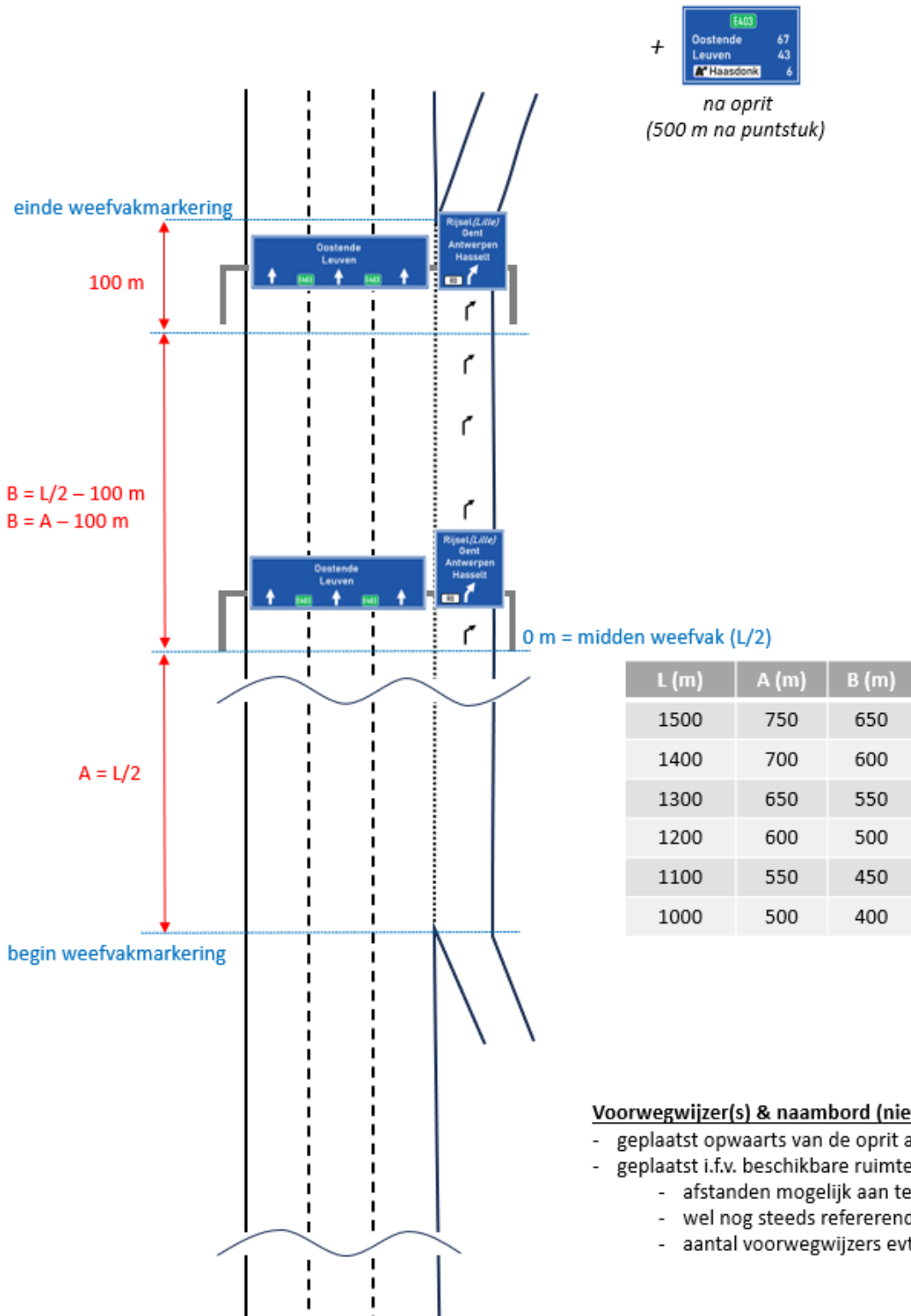
Figuur 48: Situatie K5 - knooppunt - splitsing met taper



### **Situatie K5 - knooppunt - splitsing met taper**

- Analoog aan situatie K4, maar waarbij
  - de wegwijzer bestaat uit één bord boven de doorgaande en de aftakkeende rijstroken samen en met de gevorkte pijl boven de keuzestrook.
  - ook de portiekuitvoering van de voorwegwijzers bestaat in dit geval uit één bord, analoog aan de wegwijzer maar met bijkomend een afstands aanduiding.
  - het referentiepunt is het begin van (de volle lijn van) de taper (i.p.v. het einde van de naderingsmarkering)

Figuur 49: Situatie K6 - knooppunt - lang weefvak ( $1000 \text{ m} \leq \text{weefvaklengte } L \leq 1500 \text{ m}$ )



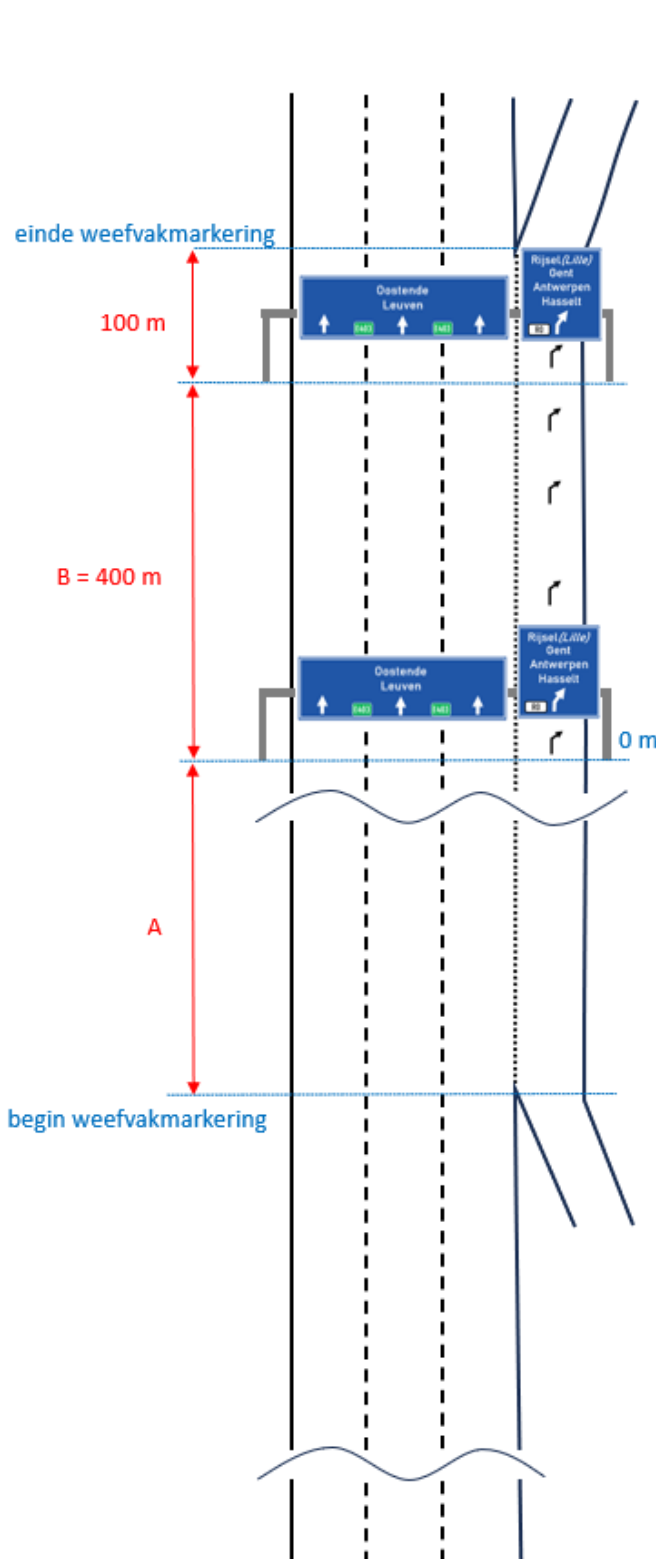
**Voorwegwijzer(s) & naambord (niet getekend):**

- geplaatst opwaarts van de oprit analoog aan K1
- geplaatst i.f.v. beschikbare ruimte
  - afstanden mogelijk aan te passen
  - wel nog steeds refererend naar nulpunt
  - aantal voorwegwijzers evt. beperkt tot 1

### **Situatie K6 - knooppunt - lang weefvak ( $1000\text{ m} \leq \text{weefvaklengte } L \leq 1500\text{ m}$ )**

- Het nulpunt bevindt zich halverwege het weefvak.
- Op het nulpunt starten de pijlmarkeringen op het wegdek.
- De wegwijzer situeert zich op het nulpunt.  
(portiek met afzonderlijke borden boven de hoofdbaan en de weefstrook)
- Een herhaling van de wegwijzer 100 m opwaarts van het eindpuntstuk (of de eventuele volle lijn die daaraan voorafgaat) en m.a.w. minstens 400 m afwaarts van de wegwijzer.  
(portiek met afzonderlijke borden boven de hoofdbaan en de weefstrook)
- De voorwegwijzer(s) en het aankondigingsbord (naambord) situeren zich stroomopwaarts van het weefvak. De locatie (en daaraan gekoppelde afstand tot het nulpunt, die op de borden wordt getoond) en het aantal voorwegwijzers dienen op maat te worden bepaald aangezien er mogelijk onvoldoende ruimte zal zijn om de standaard 800 m, 1500 m en 1600 m, te kunnen aanhouden zonder dat de borden terecht zouden komen opwaarts van een eerdere afrit.  
(de layout van de borden en de wijze van opstelling is analoog aan K1)
- Analoog aan situatie K1:  
het trajectbevestigingsbord
- Bijkomende toelichting:
  - Deze situatie is geënt op situatie K4 (de splitsing).
  - Bij deze lange weefvakken is er voldoende ruimte voor de twee wegwijzers ter hoogte van het weefvak.
  - De tussenafstand is echter variabel om de eerste wegwijzer halverwege het weefvak te kunnen plaatsen. Met dit laatste wordt enerzijds vermeden dat de beweging naar rechts, naar de weefstrook, te vroeg wordt ingezet en wordt er anderzijds voor gezorgd dat er nog voldoende tijd is voor de beweging naar links, vanuit de weefstrook.
  - Weefvakken met een weefvaklengte boven 1500 m zijn volgens het Vademecum weginfrastructuur niet toegelaten. In het geval van een grotere tussenafstand tussen de samenvoeging en de splitsing, wordt voor de bewegwijzering teruggevallen op het schema voor splitsingen (zie situatie K4).

Figuur 50: Situatie K7 - knooppunt - gemiddeld weefvak ( $700 \text{ m} \leq \text{weefvaklengte } L < 1000 \text{ m}$ )



|          |    |
|----------|----|
| 5403     |    |
| Oostende | 67 |
| Leuven   | 43 |
| Haasdonk | 6  |

  
 +  
 na oprit  
 (500 m na puntstuk)

| L (m) | A (m) | B (m) |
|-------|-------|-------|
| 900   | 400   | 400   |
| 800   | 300   | 400   |
| 700   | 200   | 400   |

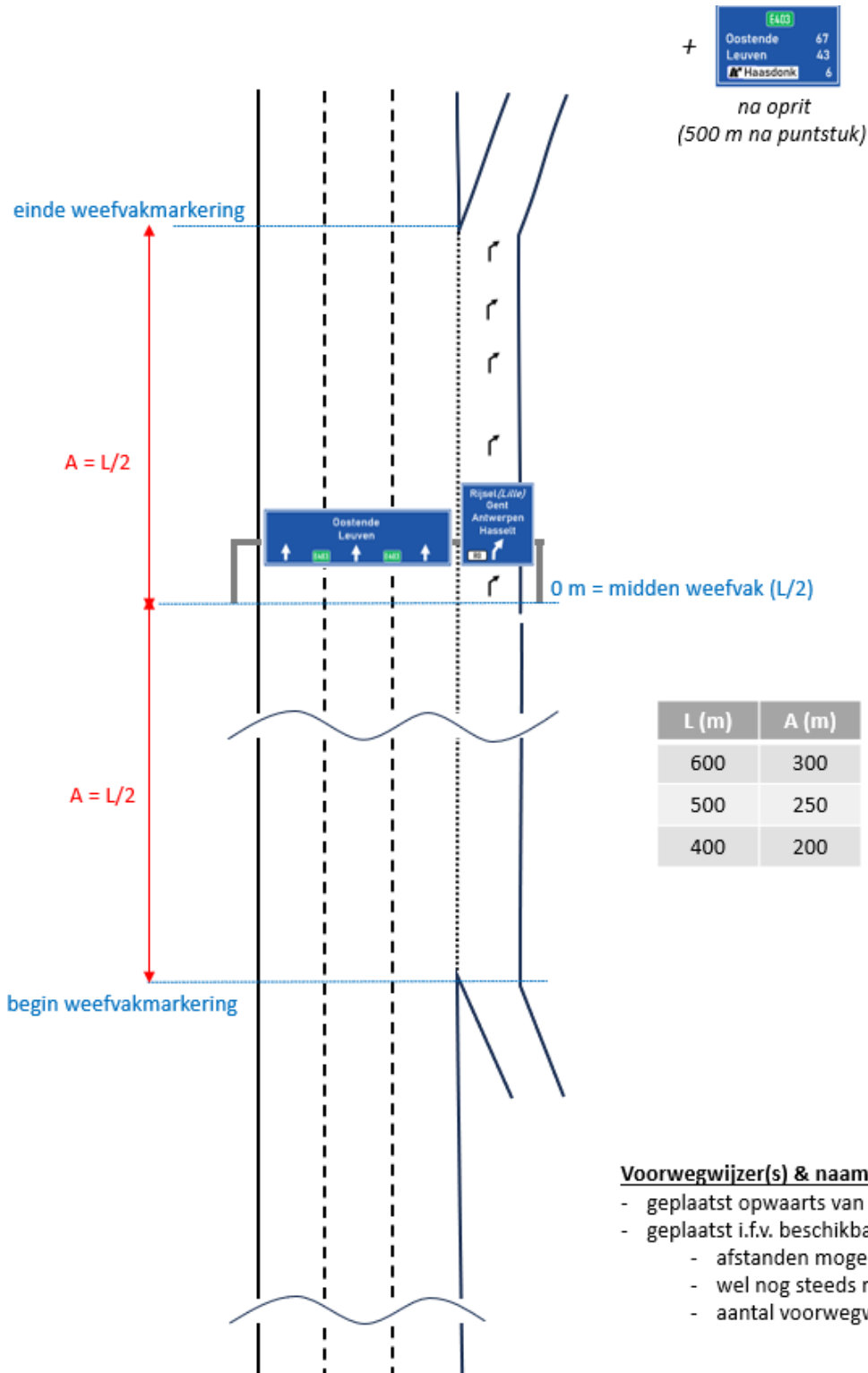
**Voorwegwijzer(s) & naambord (niet getekend):**

- geplaatst opwaarts van de oprit analoog aan K1
- geplaatst i.f.v. beschikbare ruimte
  - afstanden mogelijk aan te passen
  - wel nog steeds refererend naar nulpunt
  - aantal voorwegwijzers evt. beperkt tot 1

### **Situatie K7 - knooppunt - gemiddeld weefvak ( $700\text{ m} \leq \text{weefvaklengte } L < 1000\text{ m}$ )**

- Het nulpunt bevindt zich 500 m stroomopwaarts van het eindpuntstuk (of de eventuele volle lijn die daaraan vooraf gaat).
- Op het nulpunt starten de pijlmarkeringen op het wegdek.
- De wegwijzer situeert zich op het nulpunt (portiek met afzonderlijke borden boven de hoofdbaan en de weefstrook).
- Een herhaling van de wegwijzer 100 m opwaarts van het eindpuntstuk (of de eventuele volle lijn die daaraan voorafgaat) en m.a.w. 400 m afwaarts van de wegwijzer. (portiek met afzonderlijke borden boven de hoofdbaan en de weefstrook)
- Analoog aan situatie K6:  
De voorwegwijzer, het aankondigingsbord (naambord) en het trajectbevestigingsbord
- Bijkomende toelichting:  
Deze situatie is geënt op de situatie K6 (lang weefvak).  
Bij deze weefvakken met een eerder gemiddelde lengte is er onvoldoende ruimte om de eerste wegwijzer halverwege het weefvak te plaatsen en bijkomend een tussenafstand van minstens 400 m aan te houden tot de herhalingswegwijzer.  
Er wordt geopteerd om de 400 m tussenafstand te laten primeren op de andere eis, waardoor de eerste wegwijzer niet op, maar stroomopwaarts van het midden van het weefvak komt te staan.  
Hierbij wordt een bijkomende eis toegevoegd, naar analogie met Nederland, dat de eerste wegwijzer minstens 200 m stroomafwaarts van het beginpuntstuk dient te staan.

Figuur 51: Situatie K8 - knooppunt - kort weefvak (weefvaklengte  $L < 700$  m)



+ 

|          |    |
|----------|----|
| E403     |    |
| Oostende | 67 |
| Leuven   | 43 |
| Haasdonk | 6  |

  
 na oprit  
 (500 m na puntstuk)

### **Situatie K8 - knooppunt - kort weefvak (weefvaklengte $L < 700$ m)**

- Het nulpunt bevindt zich halverwege het weefvak.
- Op het nulpunt starten de pijlmarkeringen op het wegdek.
- De wegwijzer situeert zich op het nulpunt.  
(portiek met afzonderlijke borden boven de hoofdbaan en de weefstrook)
- Er is geen herhaling van de wegwijzer
- Analoog aan situatie K6:  
De voorwegwijzer, het aankondigingsbord (naambord) en het trajectbevestigingsbord
- Bijkomende toelichting:  
Deze situatie is geënt op de situatie K6 (lang weefvak).  
Bij korte weefvakken is er onvoldoende ruimte om twee wegwijzers te plaatsen ter hoogte van het weefvak.

## 5 AANDUIDING BESTEMMINGEN

In dit hoofdstuk worden een aantal specifieke richtlijnen gegeven betreffende de aanduiding van bestemmingen op de bewegwijzering.

Dit betreft aanvullingen, specifiek voor autosnelwegen, op de bepalingen in dienstorder [MOW/AWV/2018/4 'Informatie en bewegwijzering op autosnelwegen en andere gewestwegen'](#).

### 5.1 Continuïteit aanduidingen

Om de weggebruiker, die mogelijk niet vertrouwd is met de omgeving, niet in verwarring te brengen is continuïteit van de aangeduide bestemmingen erg belangrijk. Dit impliceert dat

- de gehanteerde lange-afstands bestemmingen dezelfde blijven op netwerkniveau, zolang men deze bestemmingen niet heeft bereikt (en dus bv. niet wijzigen bij het overschrijden van de provinciegrens)
- de lange-afstands bestemmingen op de opeenvolgende trajectbevestigingsborden dezelfde blijven, zolang men zich op hetzelfde traject van de autosnelweg bevindt
- de lange-afstands bestemmingen op de bewegwijzering stroomopwaarts van een knooppunt ook terugkomen op de wegwijzers op de verbindingswegen op het knooppunt zelf en op de trajectbevestigingsborden stroomafwaarts van het knooppunt
- op de autosnelweg de bestemmingen, getoond op de voorwegwijzer(s), ook voorkomen op de wegwijzer(s)
- de bestemmingen, getoond op de bewegwijzering van de afrit op de autosnelweg, ook voorkomen op de bewegwijzering op de onderliggende weg

Om dezelfde reden wijzigt ook de onderlinge volgorde van de bestemming niet tussen de opeenvolgende borden (voorwegwijzers, wegwijzer).

Meer toelichting bij de lange-afstands bestemmingen en de concrete toepassing wordt gegeven in het volgende hoofdstuk.

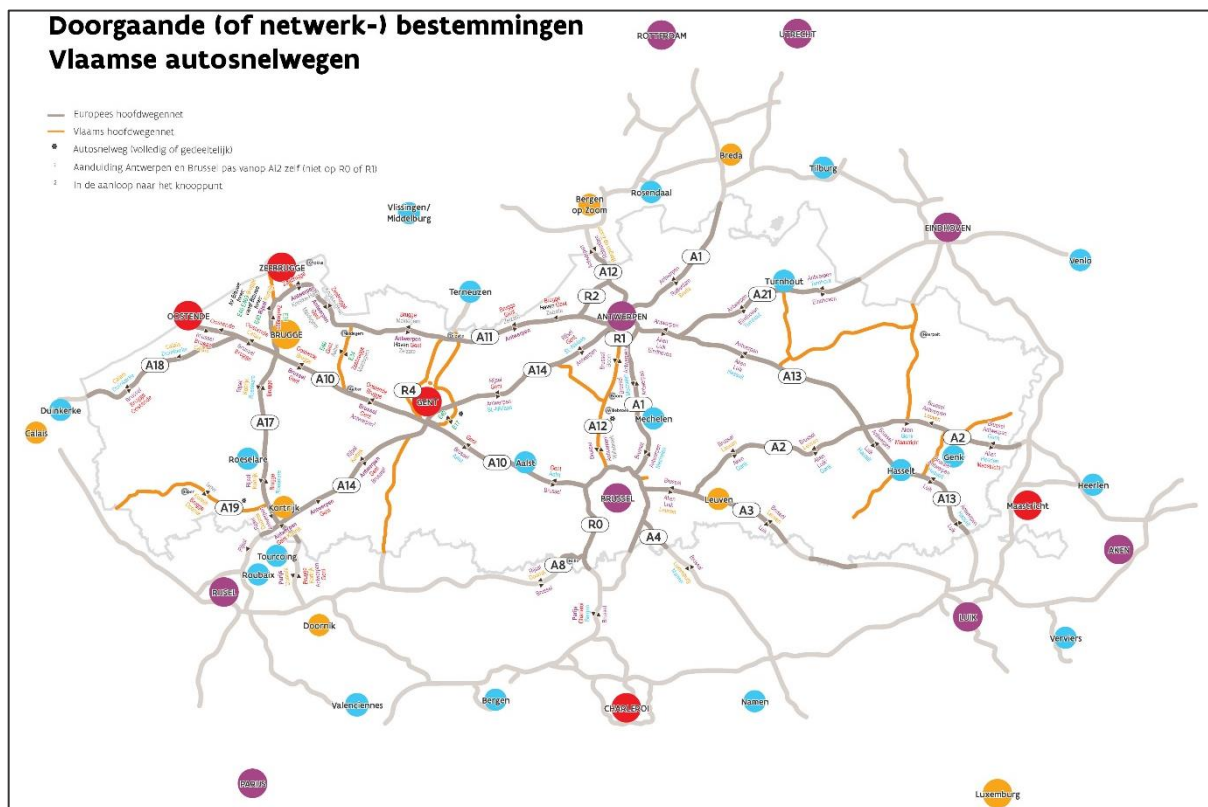
### 5.2 Lange-afstands of doorgaande bestemmingen

De bestemmingen, aangeduid op de bewegwijzering stroomopwaarts van een knooppunt, op het knooppunt en op de (bovenste lijnen) van de trajectbevestigingsborden, zijn lange-afstands bestemmingen. Dit zijn de richtingen die men uit kan bij het zich verplaatsen op het netwerk van autosnelwegen (en waarbij men op het netwerk blijft). Hetzelfde geldt voor de (beperkte gevallen), waarbij er, ter hoogte van aansluitingscomplexen, doorgaande bestemmingen worden aangeduid.

#### 5.2.1 **Overzicht te hanteren lange-afstands of doorgaande bestemmingen**

Welke de lange-afstands bestemmingen zijn die langs elk van de verschillende autosnelwegen worden gebruikt, werd destijds in het kader van de afstemming van de bewegwijzering op het RSV vastgelegd. Deze worden per autosnelweg en per traject opgelijst op het kaartje in figuur 52. Een grote, leesbare versie van de kaart is terug te vinden in bijlage 2 '[Kaart lange-afstands of doorgaande bestemmingen](#)'.

Het kaartje werd geactualiseerd en aangevuld, rekening houdend met de nieuwe wegcategorisering en intussen gerealiseerde infrastructuur. De geselecteerde bestemmingen werden bewust behouden, net omwille van het garanderen van de continuïteit in de bewegwijzering op netwerk niveau.



Figuur 52: Kaart lange-afstands of doorgaande bestemmingen per snelweg en traject (zie bijlage 2 voor een grote, leesbare versie)

Principes die destijds werden gehanteerd bij het tot stand komen van deze kaart:

- De polen werden geclassificeerd: klasse I<sup>+</sup> > I > II<sup>+</sup> > III ...
- Voor de aanduiding van doorgaande of lange-afstandsbestemmingen komen enkel polen van klasse II of hoger in aanmerking.
- Het principe van afdekking wordt gehanteerd. Dit impliceert dat een bestemming van een lagere of gelijke klasse, die 'achter' een bepaalde bestemming ligt, wordt 'afgedekt' door deze laatste. Dit betekent dat deze afgedekte bestemming pas wordt gesignaleerd vanaf de afdekkende bestemming.
- De 'horizon' van bewegwijzering (verst afgelegde bestemming die wordt opgenomen) is steeds een pool klasse I<sup>+</sup>. Bij gebrek aan een pool klasse I<sup>+</sup> wordt de hoogst ingeschaalde pool de 'horizon'.
- De combinatie van bovenstaande punten maakt dat in de doorgaande richting de eerstvolgende pool klasse I wordt aangeduid, desgevallend aangevuld met de eerstvolgende pool klasse II, voor zover deze zich dichterbij bevindt dan de pool klasse I.
- Polen van lagere orde kunnen enkel worden aangeduid indien zij niet afgeschermd worden door een pool van gelijke of hogere categorie.
- In een aantal gevallen wordt ook de horizon van dwarsende snelwegen mee opgenomen, afhankelijk van de situering van de verkeerswisselaar en van het aantal bestemmingen en op voorwaarde dat dit geen terugkeerbeweging inhoudt.
- Zogenaamde 'omgeleide bestemmingen' (vb. Parijs niet via E17 Rijsel maar via E403 richting Doornik) worden beschouwd als bestemmingen langs de autosnelweg langs waar de omleiding verloopt.

## 5.2.2 Lange-afstands bestemmingen t.h.v. aansluitingscomplexen

In het geval van aansluitingscomplexen (afrit naar het onderliggend wegennet) worden lange-afstands of doorgaande bestemmingen aangeduid op de volgende borden:

- op de wegwijzer, eventueel de voorwegwijzer opwaarts van de afrit  
dit echter in beperkte mate, nl. enkel wanneer portiekbewegwijzering wordt ingezet zoals bij splitsingen, einde spitsstrook en weefvakken (zie de typetekeningen in hoofdstuk 3.3.4).
- op het trajectbevestigingsbord afwaarts van de oprit  
zie hoofdstuk 5.2.5 '[Bestemmingen op trajectbevestigingsborden](#)'

De op deze borden getoonde lange-afstands of doorgaande bestemmingen zijn alle bestemmingen vermeld voor dit wegvak op de kaart in figuur 52. Hieronder wordt voor twee voorbeelden aangegeven wat de aan te duiden lange-afstands bestemmingen zijn.

*Voorbeeld 1: uitvoegende afrit Geel-Oost (zie typetekening A1 in hoofdstuk 3.3.4)*

- figuur 52: wegvak E313 Ranst => Lummen: Aken + Luik + Hasselt
- voorwegwijzer: geen aanduiding doorgaande bestemmingen
- wegwijzer: geen aanduiding doorgaande bestemmingen
- trajectbevestigingsbord: Aken + Luik + Hasselt



Figuur 53: Voorbeeld aansluitingscomplex uitvoegende afrit  
(links: wegwijzer - rechts: trajectbevestigingsbord)

*Voorbeeld 2: afsplitsende afrit Kruibeke (zie typetekening A4 in hoofdstuk 3.3.4)*

- figuur 52: wegvak E17 Antwerpen => St-Niklaas: Rijsel (Lille) + Gent + Sint-Niklaas
- voorwegwijzer: Rijsel (Lille) + Gent + Sint-Niklaas (enkel i.g.v. portiekopstelling)
- wegwijzer: Rijsel (Lille) + Gent + Sint-Niklaas
- trajectbevestigingsbord: Rijsel (Lille) + Gent + Sint-Niklaas



Figuur 54: Voorbeeld aansluitingscomplex afsplitsende afrit  
(links: wegwijzer - rechts: trajectbevestigingsbord)

De onderste lijn van het trajectbevestigingsbord verwijst telkens naar de eerstvolgende afrit (zie hoofdstuk 5.2.5).

### 5.2.3 Lange-afstands bestemmingen t.h.v. knooppunten (algemeen)

In het geval van knooppunten (afrit naar andere snelweg) zijn in principe alle aangeduide bestemmingen lange-afstands bestemmingen:

- op de wegwijzer(s) en de voorwegwijzers opwaarts van de afrit (zie de typetekeningen in hoofdstuk 4.3.4).
- op het trajectbevestigingsbord afwaarts van de oprit  
zie hoofdstuk 5.2.5 '[Bestemmingen op trajectbevestigingsborden](#)'

De op deze borden getoonde (lange-afstands) bestemmingen of doorgaande bestemmingen op netwerkniveau zijn alle bestemmingen, of een selectie daarvan, vermeld voor de stroomafwaarts gesitueerde wegvakken op de kaart in figuur 52. (De specifieke situatie van aansluiting naar de ringwegen R0, R1-R2 wordt behandeld in hoofdstuk 5.2.4.)

Een selectie kan hierbij noodzakelijk zijn, afhankelijk van het totale aantal aanduidingen en de beschikbare ruimte op het bord. Zo dienen immers voor de afslaan richting ter hoogte van een kruisende snelweg bestemmingen te worden aangeduid voor de beide rijrichtingen van die dwarsende snelweg wanneer beide richtingen via dezelfde afrit dienen te worden bereikt.

Bij het maken van dergelijke selectie van bestemmingen geldt dat:

- hoger geclassificeerde polen genieten de voorkeur ten opzichte van lager geclassificeerde polen (cf. I<sup>+</sup> paars > I rood > II<sup>+</sup> oranje > II blauw)
- de selectie wordt consequent toegepast:
  - dezelfde bestemmingen worden aangehouden op de opeenvolgende borden (de voorwegwijzer(s) en wegwijzer(s) opwaarts van het knooppunt, de wegwijzers op het knooppunt, de trajectbevestigingsborden na het knooppunt)
  - telkens aangeduid in dezelfde volgorde

In figuur 55 wordt een voorbeeld gegeven welke de aangeduide (lange-afstands) bestemmingen zijn op de borden bij toepassing van bovenstaande regels.

**Figuur 55 Voorbeeld knooppunt Brugge (E40 x E403), komende vanaf Gent**  
(zie typetekening K1 in hoofdstuk 4.3.4)

Lange-afstandsbestemmingen conform kaartje in figuur 52:

- E40 Brugge => Jabbeke: Calais + Oostende
- E403 Brugge => Roeselare: Rijsel (Lille) + Kortrijk + Roeselare
- E403 Brugge => Zeebrugge: Brugge + Haven Zeebrugge

wegwijzer op de E40 opwaarts van het knooppunt

De aangeduide bestemmingen op de (voor)wegwijzer(s) zijn deze op het kaartje op de drie stroomafwaartse wegvakken van het knooppunt. Het rechtse bord bevat de bestemmingen voor de beide richtingen van de E403. Omwille van het grote aantal aan te duiden bestemmingen wordt hier een selectie gemaakt en wordt de laagst geclassificeerde pool (Roeselare) niet aangeduid.



wegwijzers op het knooppunt

Op de rangeerbaan van het knooppunt worden op de wegwijzers naar elk van de richtingen van de E403 dezelfde bestemmingen aangehouden als deze eerder getoond op de bewegwijzering opwaarts van het knooppunt (zie hierboven). M.a.w. ook al is er hier op het linkse bord voldoende plaats, wordt Roeselare toch niet mee opgenomen.



trajectbevestigingsbord zuidelijke E403 (afwaarts van het knooppunt)

Afwaarts van het knooppunt worden op elk van de wegvakken terug alle lange-afstandsbestemmingen getoond, zoals op het kaartje in figuur 52. In het geval van de zuidelijke E403 wordt zo op het trajectbevestigingsbord Roeselare wel aangeduid. Dit is logisch aangezien op de bewegwijzering op de noordelijke E403, komende van (Zee)brugge, t.h.v. het knooppunt met de E40, Roeselare ook al als doorgaande bestemming zal worden aangeduid.

De onderste lijn van het trajectbevestigingsbord verwijst naar de eerstvolgende afrit (zie hoofdstuk 5.2.5).

## 5.2.4 Lange-afstands bestemmingen en wegnummers op ringwegen (R0, R1-R2) en hierop aansluitende radialen

Ringwegen hebben geen eigen lange-afstands of doorgaande bestemmingen.

Daarom worden voor deze ringwegen onderstaande principes gehanteerd voor het aanduiden van de bestemmingen (en wegnummers). Aan het einde van het hoofdstuk wordt dit nog eens visueel samengevat.

### Doorgaande bestemmingen op de ringweg zelf

De bestemmingen, aangeduid voor de doorgaande rijstroken op de ringweg zelf, zijn lange-afstands bestemmingen van de verder stroomafwaarts gesitueerde uitgaande radiale snelwegen. Hierbij wordt per uitgaande radiaal slechts één (unieke) bestemming aangeduid. Welke dit is, is vastgelegd in onderstaande tabel.

| Doorgaande bestemmingen op de ringwegen R0 en R1-R2 |                   |                   |                   |
|---|-------------------|-------------------|-------------------|
| R0  |                   | R1-R2             |                   |
| Uitgaande radiaal                                   | Unieke bestemming | Uitgaande radiaal | Unieke bestemming |
| A1  | Antwerpen         | A1-zuid           | Brussel           |
| A3  | Luik              | A1-noord          | Breda             |
| A4  | Namen             | A11               | Brugge            |
| A7  | Charleroi         | A12-noord         | Rotterdam         |
| A8  | Rijsel (Lille)    | A13               | Luik              |
| A10   | Gent              | A17               | Gent              |

Welke de radialen zijn die worden aangeduid is afhankelijk van waar men zich op de ring bevindt

De wegnummers van de uitgaande radialen worden in dit geval niet vermeld (niet onderaan het bord, maar ook niet naast de bestemmingen). Het enige wegnummer dat wordt getoond, is het wegnummer (RX) van de ringweg zelf (onderaan het bord of, in het geval van een F25 voorwegwijzer, op de staande pijl).

*Bijvoorbeeld (figuur 56):*

*Op het wegvak Machelen - Groot-Bijgaarden zijn de verderop gesitueerde uitgaande radialen die men wil aanduiden de A7, A8 en A10. Zodoende worden als doorgaande bestemmingen aangeduid: Charleroi, Rijsel (Lille) en Gent. Bijkomende bestemmingen, eveneens bereikbaar via de A7, A8 of A10, zoals Bergen, Doornik of Aalst mogen niet worden vermeld.*



Figuur 56: Aanduiding doorgaande bestemmingen op ringwegen (voorbeeld R0 wegvak Machelen > Groot-Bijgaarden)

**Knooppuntbewegwijzering op de ringweg**

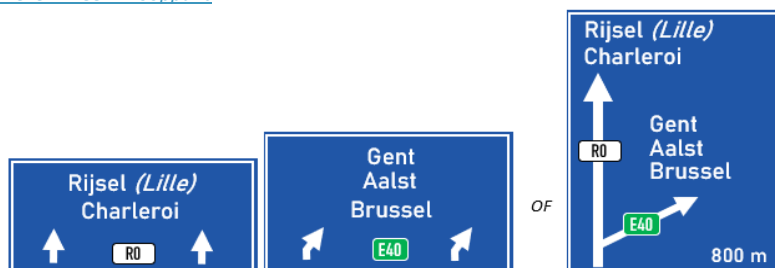
Op de (voor)wegwijzer(s) van de knooppunten op de ringweg zelf, daar waar men aftakt van de ring naar de uitgaande radiale snelweg worden volgende (lange-afstands) bestemmingen getoond:

- doorgaande rijbaan (ringweg): zie vorige titel
- aansluiting(en) naar de uitgaande radialen: alle (of een selectie van de) lange-afstandsbestemmingen van de radiale snelweg zoals bepaald in figuur 52, analoog aan de bepalingen in hoofdstuk 5.2.3. In dit geval is er m.a.w. geen beperking tot één bestemming voor de radiaal.

Het wegnummer van de uitgaande radiaal wordt vanaf deze bewegwijzering terug aangeduid, hetzij onderaan het bord (i.g.v. F15), hetzij op de afslaanse pijl (i.g.v. F25).

*Bijvoorbeeld (figuur 57):*

*Op de buitenring van de R0 aan het knooppunt Groot-Bijgaarden zijn de bestemmingen die op het bord richting de A10 (E40) worden getoond alle lange-afstands bestemmingen van de afwaartse wegvakken op die autosnelweg, nl. Gent én Aalst in de ene richting, Brussel in de andere richting. Het wegnummer E40 dient mee te worden aangeduid. Indien er te veel bestemmingen zijn voor beide afslaanse richtingen samen dient een selectie te worden gemaakt (dit is niet het geval in het voorbeeld). Conform vorige titel worden voor de doorgaande richting van de R0 enkel de unieke bestemmingen van de afwaartse radialen getoond, nl. Rijsel (Lille) en Charleroi. Om de focus te houden op bovenstaand principe werd de afrit Zellik, verweven in het knooppunt, even genegeerd. Ook deze zal nog toegevoegd moeten worden vermits deze afrit enkel via de rangeerbaan van het knooppunt kan worden bereikt (zie hoofdstuk 6.2 [‘Aanduiding aansluitingscomplex verweven in een knooppunt’](#))*



Figuur 57: Knooppuntbewegwijzering op ringwegen (voorbeeld R0 x E40)

### Knooppuntbewegwijzering inkomende radialen

Op de (voor)wegwijzer(s) van de knooppunten waarmee inkomende radiale snelwegen aansluiten op de ringwegen worden dezelfde bestemmingen gehanteerd als op de ringweg zelf (zie eerste situatie in dit hoofdstuk).

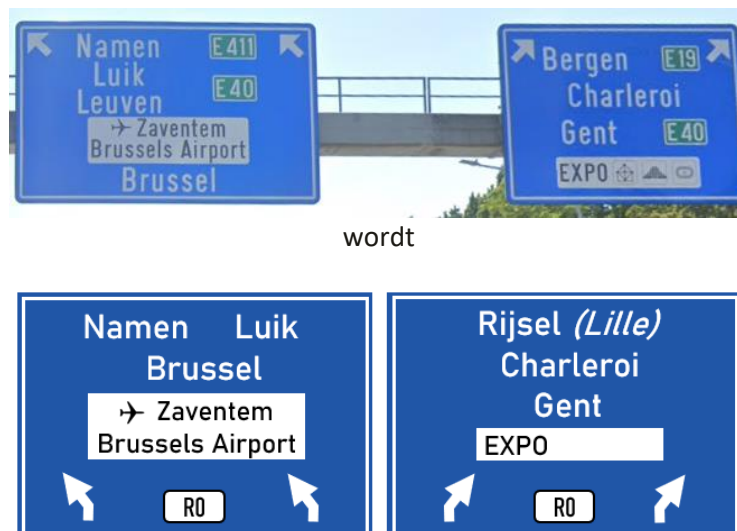
Dit is een logisch gevolg wanneer men de principes uit hoofdstuk 5.2.3 hier toepast, nl. het tonen op deze borden van (een selectie) van de lange-afstands bestemmingen van de stroomafwaarts gesitueerde wegvakken.

Dit betekent dat de bestemmingen, aangeduid op het bord of de borden met betrekking tot de op de ringweg aansluitende wegen, opnieuw een oplistings zijn van de unieke bestemmingen van de verderop op de ringweg gesitueerde uitgaande radiale snelwegen (m.a.w. per uitgaande radiaal wordt ook hier slechts één lange-afstands bestemming aangeduid).

In deze situatie worden de wegnummers van de uitgaande radialen niet vermeld, ook niet naast de bestemmingen.

*Bijvoorbeeld (figuur 58):*

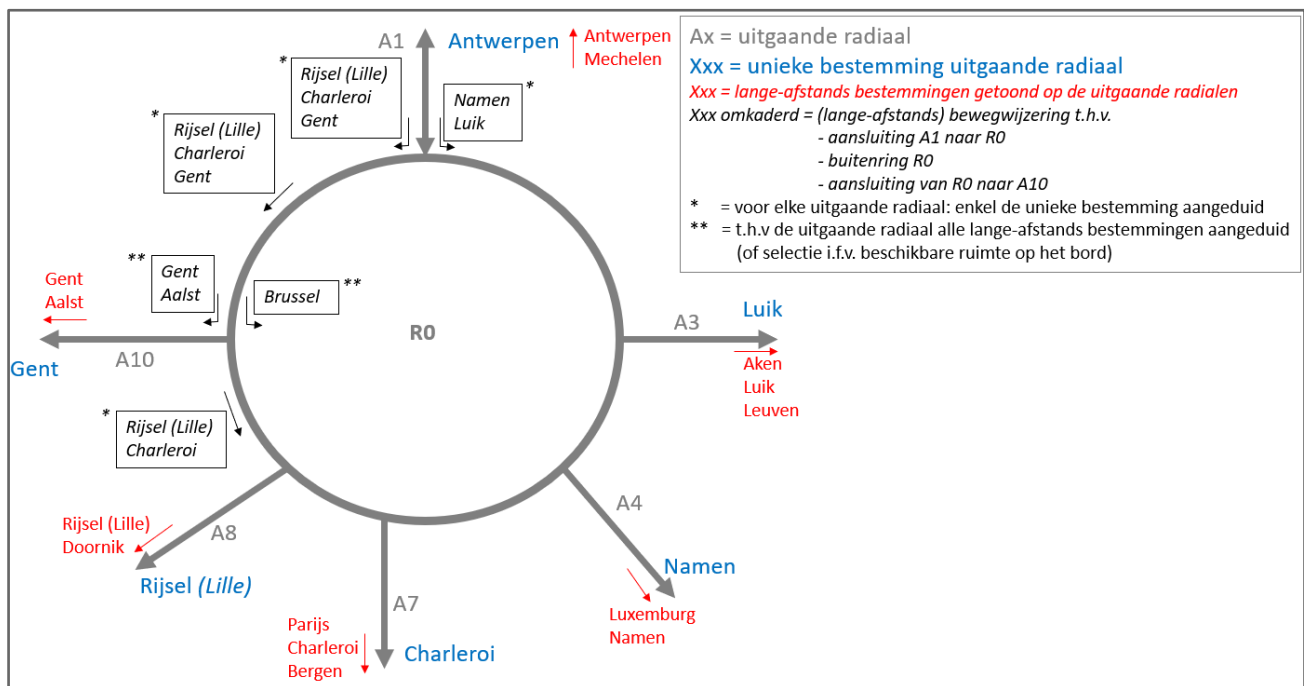
*Aan het einde van de A1/E19 Antwerpen-Brussel, t.h.v. het knooppunt Machelen, splitst de E19 op naar de binnen- en de buitenring van de R0. De lange-afstands bestemmingen op het bord richting de buitenring zijn de unieke bestemmingen van de verderop op de ring gesitueerde uitgaande radialen A7 (Charleroi), A8 (Rijsel-Lille) en A10 (Gent). De lange-afstands bestemmingen op het bord richting de binnenring zijn de unieke bestemmingen van de A3 (Luik) en A4 (Namen). De bestemming Brussel betreft de lokale geleiding richting de stad. M.a.w. de bestemmingen Leuven en Bergen worden niet aangeduid vermits dit niet de unieke bestemmingen zijn van de afwaartse uitgaande radialen. Van de wegnummers wordt enkel nog de R0 getoond onderaan het bord (wegnummer van de te bereiken weg). De E-nummers naast de bestemmingen worden niet meer getoond.*



Figuur 58: Knooppuntbewegwijzering op radialen aansluitend op R0 of R1-R2

## Samenvattende figuur

Figuur 59 vat bovenstaande nog eens samen voor de situatie van de R0 en het traject van de A1 naar de A10.



Figuur 59: Samenvattend voor de R0 en in de kaders specifiek het traject van de A1 naar de A10

### 5.2.5 Bestemmingen op trajectbevestigingsborden

Op het trajectbevestigingsbord worden (maximaal) vier bestemmingen aangeduid (zie tevens hoofdstuk 3.2.6 'Trajectbevestigingsbord'):

- De bovenste bestemmingen (1 tot maximaal 3) zijn lange-afstands bestemmingen. Dit zijn alle bestemmingen voor het desbetreffende wegvak, zoals vastgelegd in het kaartje in figuur 52.
- De onderste lijn verwijst naar de eerstvolgende afrit. Hierbij kunnen zich twee situaties voordoen:
  - de eerstvolgende afrit is een aansluitingscomplex (afrit naar onderliggende weg): in dit geval wordt op de onderste lijn van het trajectbevestigingsbord de afritnaam getoond (zie bijlage 1) samen met het afritsymbool
  - de eerstvolgende afrit is een knooppunt (afrit naar een andere snelweg): in dit geval wordt op de onderste lijn van het trajectbevestigingsbord de knooppuntnaam getoond (zie bijlage 1) samen met het knooppuntsymbool
  - In beide gevallen gebeurt dit met zwarte tekst in een wit veld om het onderscheid duidelijk te maken met de ander bestemmingen

De bestemmingen op het trajectbevestigingsbord worden onder elkaar geschikt op het bord volgens afnemende afstand: de verste bestemming staat bovenaan, de dichtste onderaan.

De aangeduide afstand is

- lange-afstandsbestemmingen: de afstand tot de kern van de pool
- onderste bestemming: de afstand tot het nulpunt van de aangeduide (eerstvolgende) afrit

## 5.3 Aanduiding van bestemmingen verschillend van steden en gemeenten

### 5.3.1 Welke bestemmingen en volgorde van aanduiding

Op de autosnelwegbewegwijzering is het toegestaan om naast steden en gemeenten ook andere bestemmingen te vermelden zoals havens, luchthavens, industrieterreinen, etc. Om de hoeveelheid aan informatie die de weggebruiker aangeboden krijgt en dient te verwerken te beperken, wordt hier steeds omzichtig mee omgesprongen. M.a.w. het uitgangspunt dient te zijn dat deze niet worden aangeduid tenzij dit echt noodzakelijk is.

Welke van dit soort alternatieve bestemmingen kan worden aangeduid en welke regels hierop van toepassing zijn is terug te vinden in dienstorder [MOW/AWV/2018/4 'Informatie en bewegwijzering op autosnelwegen en andere gewestwegen'](#).

Wanneer alternatieve bestemmingen voorkomen op de bewegwijzering, geldt onderstaande volgorde voor de positionering op de borden. De bestemmingen hoger in de lijst worden boven de bestemmingen geplaatst lager in de lijst.

- steden en gemeenten
- havens, luchthavens, industriezones (witte velden)
- bestemmingen van toeristische aard (bruine velden)

Deze volgorde komt overeen met de volgorde van de informatie die op het lagere wegennet respectievelijk zou worden getoond op:

- F29-borden
- F33a-borden
- F33c-borden

### 5.3.2 Gebruik van de optionele aanvullende voorwegwijzer

Standaard worden attractiepolen, verschillend van steden en gemeenten, (bv. toeristische attracties, industriezones,...) mee aangeduid in de lijst van bestemmingen op de standaard voorwegwijzer en de wegwijzer.

In situaties waarbij het aantal aan te duiden bestemmingen te groot is, en niet op de standaard voorwegwijzer en wegwijzer past, dient in de eerste plaats te worden nagegaan of alle bestemmingen wel aangeduid dienen te worden. Indien na deze afweging blijkt dat ze wel degelijk allemaal aangeduid dienen te worden, kan een aanvullende voorwegwijzer worden geplaatst (tussen het aankondigingsbord en de standaard voorwegwijzer), waarop de bijkomende (niet-reguliere) bestemmingen worden gebundeld (zie hoofdstuk 3.2.3 ['Aanvullende voorwegwijzer \(optioneel\)'](#)).

Het uitgangspunt dient echter te zijn dat het gebruik van de optionele aanvullende voorwegwijzer tot een minimum wordt beperkt, m.a.w. door een strikt beleid toe te passen betreffende het beperken van de hoeveelheid bestemmingen op de autosnelwegbewegwijzering.

## 5.4 Taal gehanteerd voor aanduiding bestemmingen

Bijzondere aandacht is vereist betreffende de taal waarin de bestemmingen worden aangeduid op de bewegwijzeringsborden wanneer dit gaat om bestemmingen gelegen in het Waals of Brussels gewest, gelegen in het buitenland of wanneer het een faciliteitengemeente betreft.

Voor deze taalrichtlijnen, zie dienstorder [MOW/AWV/2024/4 'Taal op verkeersborden en bewegwijzering'](#).

## 6 BIJZONDERHEDEN

### 6.1 Kort opeenvolgende afritten

Voor situaties, waarbij afritten of opritten elkaar op korte afstand opvolgen, gelden onderstaande afwijkende bepalingen ten opzichte van de in voorgaande hoofdstukken toegelichte richtlijnen.

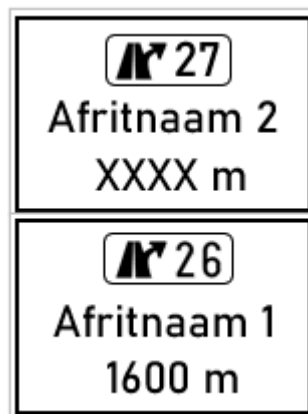
#### 6.1.1 Borden hoofdbaan opwaarts van het aansluitingscomplex of knooppunt

Als twee afritten (naar het onderliggend wegennet of naar een knooppunt) elkaar snel opvolgen, kan het voorvallen dat de standaard bewegwijzeringszones (1600 m) elkaar overlappen.

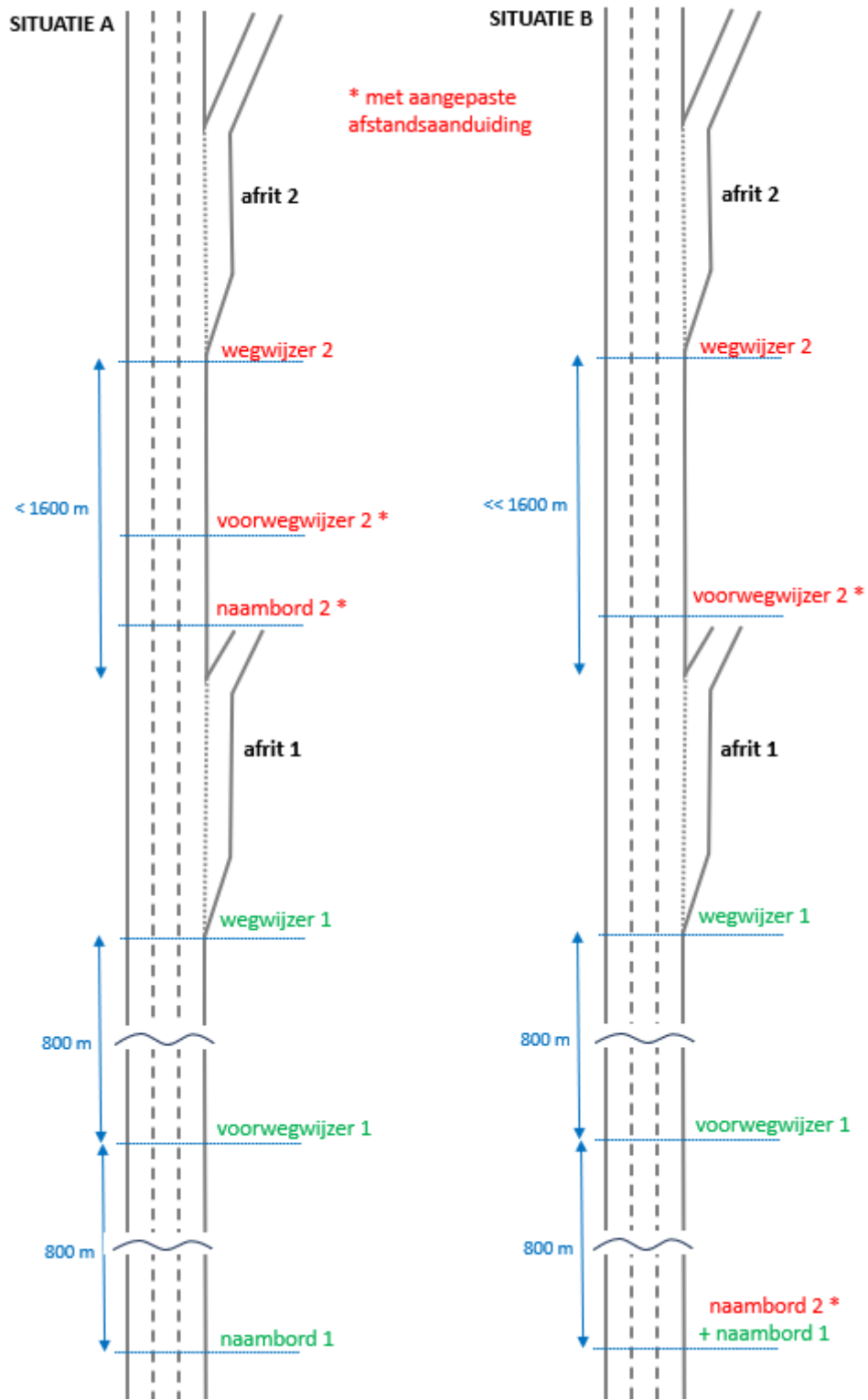
Het strikt toepassen van de regels uit hoofdstuk 3.3 '[Inplanting \(locatie\) bewegwijzeringsborden aansluitingscomplex](#)' en hoofdstuk 4.3 '[Inplanting \(locatie\) bewegwijzeringsborden knooppunt](#)' m.b.t. de locatie van (vooral) de aankondigingsborden en (in mindere mate) de voorwegwijzers zou ertoe leiden dat de bordsequentie van beide afritten gemengd wordt en de borden elkaar gaan afwisselen. Hierdoor wordt het voor de weggebruiker onduidelijk welk bord nu precies bij welke afrit hoort.

In zo'n geval wordt de locatie van de aankondigingsborden en eventueel ook de voorwegwijzer(s) gelinkt aan de tweede afrit op maat aangepast aan de situatie om mogelijke verwarring of misinterpretatie te vermijden. Hierbij zijn er meerdere mogelijkheden (zie figuur 61 op de volgende pagina):

- (figuur 61 - situatie A)
  - behoud van de volledige sequentie van borden, maar de borden worden dichter bij elkaar geplaatst tussen beide afritten in; m.a.w. een afwijking van de standaard tussenafstanden
  - i.g.v. een afrit naar een knooppunt eventueel bijkomend beperken van het aantal voorwegwijzers tot één in plaats van twee
- (figuur 61 - situatie B)
  - indien de beschikbare ruimte te beperkt is om zowel de voorwegwijzer als het aankondigingsbord stroomafwaarts van de eerste afrit te plaatsen, kan het aankondigingsbord (naambord) van de tweede afrit gecombineerd worden met dat van de eerste afrit (zie figuur 60)



Figuur 60: Combineren twee naamborden op dezelfde locatie



Figuur 61: Bewegwijzering twee dicht opeenvolgende afritten

### 6.1.2 Borden op het knooppunt

Op de rangeerbanen en de verbindingswegen op het knooppunt wordt de verdeling van het verkeer over de verschillende richtingen eveneens bewegwijzerd. Gelet op de grote verscheidenheid aan vorm en afmetingen van de knooppunten is het niet mogelijk om hier typetekeningen voor uit te werken aangezien dit steeds maatwerk zal vergen.

Wel dienen volgende richtlijnen te worden nageleefd:

- uitvoegstrook op het knooppunt:
  - de wegwijzer bevindt zich ter hoogte van het begin van de uitvoegstrook
- weefvak op het knooppunt:
  - de wegwijzer bevindt zich idealiter halverwege het weefvak
  - afhankelijk van de situatie zal hiervan moeten worden afgeweken: bijvoorbeeld in geval van een bovenbrug (kruisende snelweg) boven het weefvak wordt de wegwijzer best stroomopwaarts opgeschoven in functie van enerzijds de zichtbaarheid van de wegwijzer en anderzijds om weggebruikers nog voldoende tijd en ruimte te geven om het manoeuvre uit te voeren
- splitsing op het knooppunt:
  - de benodigde ruimte om twee wegwijzers te plaatsen zoals in de standaardsituatie (standaard splitsing) zal vaak niet aanwezig zijn; in dergelijk geval wordt het aantal wegwijzers beperkt tot de eerste wegwijzer en vervalt de herhaling van de wegwijzer
  - deze enige wegwijzer staat in dergelijk geval m.a.w. op ruime afstand opwaarts van het puntstuk van de splitsing (of eventuele volle lijn die daaraan vooraf gaat)
- wegwijzers worden steeds stroomopwaarts geplaatst van het (eind)puntstuk (of van een volle-lijnmarkering die daaraan vooraf gaat), of m.a.w. nooit op locaties waar er, gelet op de markeringen, geen keuze is voor de weggebruiker
- analoog worden wegwijzers aan de opwaartse zijde voorbij het beginpuntstuk geplaatst om te vermijden dat weggebruikers hun manoeuvres te vroeg zouden uitvoeren
- in de veel situaties zal er geen ruimte zijn voor het plaatsen van een voorwegwijzer; indien deze ruimte er wel is, is het plaatsen van een voorwegwijzer (met aangepaste afstands aanduiding) uiteraard steeds toegestaan

### 6.1.3 Trajectbevestigingsbord

Indien een oprit zich op minder dan 2000 m bevindt van een eerdere oprit, hoeft het trajectbevestigingsbord na deze eerste oprit niet te worden voorzien en wordt het pas na de tweede oprit geplaatst.

### 6.1.4 Aangepaste afstands aanduidingen

De afstanden die in de standaard situaties op de aankondigingsborden en voorwegwijzers worden getoond zijn 1600 m, 1500 m, 1200 m en 800 m en bijgevolg steeds veelvouden van 100 m.

Als dient te worden afgeweken van de standaard inplantingslocaties van de borden (zie hoofdstukken 6.1.1 en 6.1.2) moet ook de afstand op het bord worden aangepast naar de werkelijke afstand tot het nulpunt. Deze aangepaste afstanden zijn steeds een veelvoud van 100 m. Enkel in het geval dat een bord uitzonderlijk een afstand kleiner dan 400 m dient aan te geven worden veelvouden van 50 m gebruikt.

## 6.2 Aanduiding aansluitingscomplex verweven in een knooppunt

Het aanduiden van afritten naar het onderliggend wegennet die verweven zitten in een knooppunt vergt extra aandacht.

Dergelijke afritten worden niet bewegwijzerd zoals een normaal aansluitingscomplex (hoofdstuk 3 '[Bewegwijzering \(afrit naar\) aansluitingscomplex](#)') maar wel door de integratie van het aansluitingscomplex als bestemming op de bewegwijzering naar en op het knooppunt.

Echter, vooraleer daartoe over te gaan dient eerst te worden nagegaan of het echt nodig is om de afrit mee aan te duiden op de (knooppunt)bewegwijzering:

- Een afrit van een autosnelweg (naar het onderliggende wegennet), waarbij men de hoofdbaan van deze autosnelweg eerst dient te verlaten om deze afrit te bereiken, dient te worden opgenomen in de bewegwijzering naar dit knooppunt op de autosnelweg waartoe de afrit behoort.

*Bijvoorbeeld*

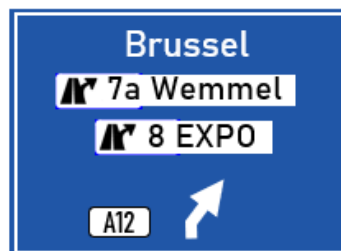
*Afrit 1 Gullegem van de A19 dient te worden aangeduid op de bewegwijzering op de A19 naar het knooppunt Moorsele (A19xE403) aangezien deze niet kan bereikt worden vanop de hoofdbaan van de A19 maar enkel via de rangeerbaan van het knooppunt.*

- Dezelfde afrit dient niet te worden opgenomen op de knooppuntbewegwijzering op de dwarsende autosnelweg aangezien er daar ook voor de andere afritten van de eerste autosnelweg geen informatie wordt gegeven welke via afrit via de ene, dan wel via de andere rijrichting van de dwarsende autosnelweg kunnen worden bereikt.

*Bijvoorbeeld*

*Afrit 1 Gullegem van de A19 dient niet te worden aangeduid op de bewegwijzering naar het knooppunt Moorsele op de E403, waar voor de andere afritten van de A19 ook niet wordt aangegeven welke afrit via welke van de twee rijrichtingen van de A19 kunnen worden bereikt.*

Indien de afrit wel dient te worden aangeduid, zoals in de eerste situatie hierboven, gebeurt dit op onderstaande wijze, waarbij het afritsymbool, afritnummer en afritnaam, samen gebundeld in een wit veld, de plek innemen van een bestemming op het bord.



Figuur 62: Aanduiding aansluitingscomplex verweven in een knooppunt

## 6.3 Ringweg met hoofdbaan en parallelbaan

Wanneer een ringweg wordt ingericht met een hoofdbaan en parallelbaan (zoals de toekomstige R0) gelden volgende principes:

- de parallelbaan krijgt een eigen wegnummer, verschillend van het nummer van de hoofdbaan
- het aanduiden op de hoofdbaan van de afritten die via (een afrit naar) de parallelbaan kunnen bereikt worden gebeurt op dezelfde wijze als toegelicht in hoofdstuk 6.2.

## 6.4 F15-borden boven de rijbaan: aparte borden per rijrichting - uitzonderlijk aanduiding rijstrookmarkering

Het aanduiden van rijstrookmarkeringen op de F15-borden boven de rijbaan wordt standaard niet (meer) gedaan. De pijlen en pijlvormen geven de rijstroken en eventueel het onderscheid tussen de rijstroken aan. Om het onderscheid tussen verschillende richtingen visueel te benadrukken dienen verschillende richtingen steeds te worden aangeduid op aparte (fysiek gescheiden) borden. Enkel in het geval er een keuzestrook dient te worden aangeduid (vorkpijl) staat de informatie voor de doorgaande en afbuigende richtingen nog op eenzelfde bord.

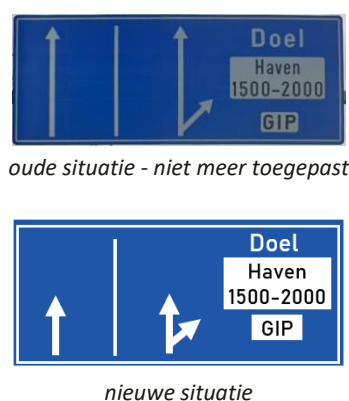


Figuur 63: Standaard geen aanduiding van rijstrookmarkeringen op de borden boven de rijbaan

In uitzonderlijke gevallen (niet standaard situaties) kan het evenwel toch nuttig zijn om de rijstrookmarkering toch op het bord boven de weg aan te duiden. Een voorbeeld hiervan is de speciale volle rijstrookmarkering in de Beverentunnel.

Om het onderscheid tussen de rijstrookpijlen en de rijstrookmarkering op het bord duidelijk leesbaar te maken gelden volgende bepalingen:

- Er wordt gebruikgemaakt van de standaard pijlen voor borden boven de rijbaan.
- De aangeduide rijstrookmarkering is smaller en langer (volledige bordhoogte) dan de pijlen.



Figuur 64: Wijze van aanduiden rijstrookmarkeringen op de borden (in uitzonderlijke gevallen)

## 6.5 F15-borden boven één rijstrook

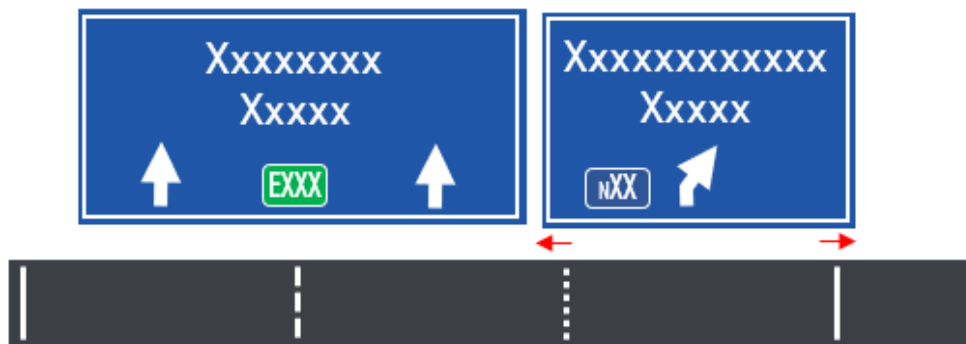
Bij borden boven de rijbaan die betrekking hebben op slechts één rijstrook zal men al vaker te kampen hebben met een (te) beperkte bordbreedte, waardoor een of meerdere van de bestemmingen niet op het bord passen.

In deze gevallen gaat men vandaag te makkelijk over naar het gebruik van een versmald of een kleiner lettertype of wordt er beknipt op de tussenruimtes tussen de bordelementen, wat niet ten goede komt aan de leesbaarheid van het bord.

In zo'n geval is het aan te bevelen om na te gaan (nadat eerst is afgecheckt of alle aan te duiden informatie wel degelijk nodig is) of het bord breder kan worden gemaakt. Hiermee wordt bedoeld het bord wat breder te maken dan de rijstrook. Ook dit wordt vandaag soms al toegepast. Dit is mogelijk wanneer voor het bord boven de naastgelegen rijstroken niet de volledige breedte nodig is (figuur 65).

Randvoorwaarden:

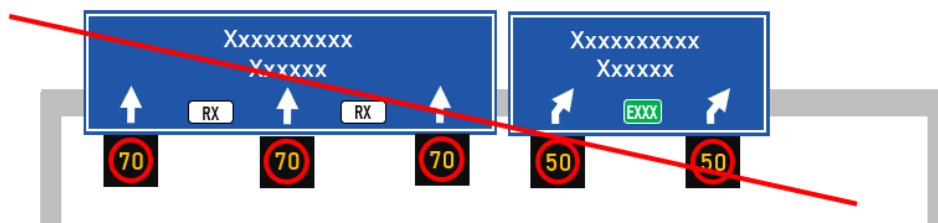
- De pijlen blijven gecentreerd ten opzichte van de onderliggende rijstroken.
- Deze overbreedte wordt beperkt.
- Ten allen tijde dient te worden vermeden dat vanop afstand de indruk zou ontstaan dat de borden boven de andere rijstroken lijken te hangen. Dit is vooral een aandachtspunt bij gebogen tracés.



Figuur 65: Mogelijkheid tot winnen bordbreedte i.g.v. F15-bord boven één rijstrook

## 6.6 Combineren bewegwijzeringsborden en dynamische rijstrooksignalisatie

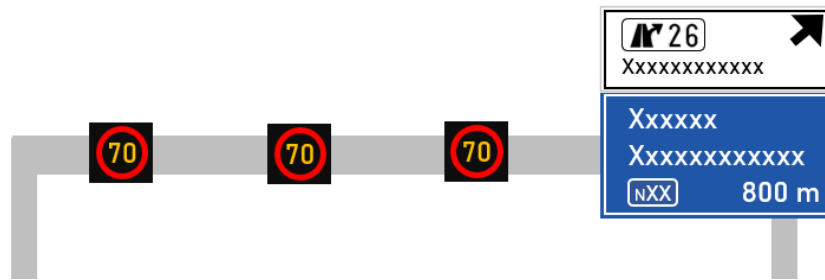
Vanuit het oogpunt human factors, meer bepaald om te vermijden dat de weggebruiker te veel informatie tegelijkertijd dient waar te nemen en te interpreteren, wordt het combineren van bewegwijzering en dynamische rijstrooksignalisatie boven dezelfde rijstrook op dezelfde portiek standaard niet toegepast (figuur 66).



Figuur 66: Geen combinatie bewegwijzering en dynamische rijstrooksignalisatie boven dezelfde rijstroken

Wanneer de informatie van de bewegwijzering en de dynamische rijstrooksignalisatie betrekking heeft op verschillende richtingen is het combineren van beide op dezelfde portiek in standaard situaties wel toegelaten. M.a.w. de situatie in figuur 67 kan standaard wel: dynamische rijstrooksignalisatie boven de doorgaande rijstroken en daarnaast een bewegwijzeringsbord m.b.t. de afrit (dat anders in de berm zou worden voorzien).

Een RSS-portiek kan m.a.w. gebruikt worden als steun om een bermbord aan te bevestigen, dat anders via een galgpaal, palen of vakwerksteunen in de berm zou worden opgesteld. In schema A5 in hoofdstuk 3.3.4 '[Toepassing aansluitingscomplexen \(type tekeningen\)](#)' worden bijkomende voorbeelden getoond waarbij de RSS-portiek wordt 'herbruikt' voor het ophangen van een aankondigingsbord, een voorwegwijzer en een wegwijzer.



Figuur 67: Bevestiging bermbord aan rijstrooksignalisatieportiek

## 6.7 Inwendig verlichte bewegwijzeringsborden op autosnelwegen

Op autosnelwegen wordt voortaan standaard geen gebruik meer gemaakt van inwendig verlichte signalisatie. Dienstorder [MOW/AWV/2016/4 'Gebruik van inwendig verlichte en retroreflecterende wegwijzers, voorwegwijzers en andere verkeersborden'](#) wordt m.a.w. niet langer toegepast.

Op specifieke locaties, waar omwille van de positie van het bord en het wegalignment, het aanstralen van het bord door de koplampen problemen zou kunnen stellen, dient te worden gezocht naar een oplossing op maat:

- alternatieve inplanting van de signalisatie
- andere gerichte inplanting van de openbare verlichting
- tot slot uitzonderlijk het inzetten van een verlicht bord.

Hieronder wordt toegelicht welke argumenten hebben geleid tot de keuze om de bewegwijzeringsborden standaard niet langer inwendig te verlichten:

- In de praktijk kunnen volgende vaststellingen worden gedaan (nieuwe LED-borden regio Gent)
  - De nieuwe LED-borden blijken niet bedrijfszekerder dan de oude inwendig verlichte borden.
  - De zichtbaarheid en leesbaarheid van de retroreflecterende borden (in casu de defecte LED-borden - zie ook laatste bullet) blijkt minstens even goed te zijn, zowel in verlichte als duistere omgeving.
- Een bevraging van de CEDR-leden leert dat
  - In nagenoeg alle antwoorden wordt aangegeven dat men enkel nog gebruik maakt van retroreflecterende borden omwille van vooral de kostprijs en het onderhoud van verlichte borden, terwijl er geen meerwaarde meer is t.o.v. de huidige generatie retroreflecterende borden. Drie landen maken nog selectief gebruik van verlichte borden (extern aangestraald).

- Nederland (RWS) geeft aan dat verlichte borden eerder nadelig kunnen zijn voor mensen met beperkte nachtblindheid.
- Herstelling defecte lichtbron
  - Voor het vervangen van defecte verlichting in de nieuwe LED-borden dient het bord van de portiek te worden gehaald en nadien te worden teruggehangen. In de tussenperiode is er geen signalisatie of dient een vervangend bord te worden voorzien.
- Inwendig verlichte borden houden een meerkost in (aanschaf, onderhoud, energieverbruik\*) terwijl hier geen (extra) meerwaarde meer tegenover staat (zie hoger) sinds deze borden ook retroreflecterend dienen te zijn.
- \* Het niet langer verlichten van de borden draagt bij aan het verlagen van de elektriciteitsnood en aan het realiseren van de klimaatdoelstellingen.

## BIJLAGE 1 NAMEN EN NUMMERS AANSLUITINGSCOMPLEXEN EN KNOOPPUNTEN AUTOSNELWEGEN

| A1 (E19)            |                     | A2 (E314)           |                      |
|---------------------|---------------------|---------------------|----------------------|
| Nr. afrit/knooppunt | Naam                | Nr. afrit/knooppunt | Naam                 |
| 1a                  | Transportzone Meer  | A2 X A3             | HEVERLEE             |
| 1                   | Meer                | 15                  | Leuven               |
| 2                   | Loenhout            | 16                  | Gasthuisberg         |
| 3                   | Brecht              | 17                  | Winksele             |
| 4                   | Sint-Job-in-'t-Goor | 18                  | Herent               |
| 5                   | Kleine Bareel       | 20                  | Witsele              |
| A1 X R1 X A12       | ANTWERPEN-NOORD     | 21                  | Holsbeek             |
| A1 X R1             | ANTWERPEN-ZUID      | 22                  | Aarschot             |
| 5a                  | Berchem             | 23                  | Tielt-Winge          |
| 6                   | Wilrijk             | 24                  | Bekkevoort           |
| 6a                  | U.Z.A.              | 25                  | Halen                |
| 7                   | Kontich             | 26                  | Lummen-Centrum       |
| 8                   | Rumst               | A2 X A13            | LUMMEN               |
| 9                   | Mechelen-Noord      | 27                  | Circuit Zolder       |
| 10                  | Mechelen-Zuid       | 28                  | Heusden-Zolder       |
| 11                  | Zemst               | 29                  | Houthalen-Helchteren |
| 12                  | Vilvoorde-Cargo     | 30                  | Park Midden-Limburg  |
| A1 X R0             | MACHELEN            | 31                  | Genk-Centrum         |
|                     |                     | 32                  | Genk-Oost            |
|                     |                     | 33                  | Maasmechelen         |
| A3 (E40)            |                     | A4 (E411)           |                      |
| Nr. afrit/knooppunt | Naam                | Nr. afrit/knooppunt | Naam                 |
| 20                  | Kraainem            | A4 X R0             | LEONARD              |
| A3 X R0             | ST-STEVENIS-WOLUWE  | 2                   | Jezus-Eik            |
| 21                  | Sterrebeek          | 3                   | Overijse             |

|  |  |  |  |
|--|--|--|--|
| 22                                     | Bertem                                       |  |  |
| A3 X A2                                | HEVERLEE                                     |  | <b>A8 (E429)</b>                       |
| 23                                     | Haasrode                                     |  | <b>Nr. afrit/knooppunt</b> <b>Naam</b> |
|  | 23 Haasrode-Blanden<br>23a Haasrode-Research | A8 X R0                                | HALLE                                  |
| 24                                     | Boutersem                                    | 21                                     | Halle                                  |
| 25                                     | Tienen                                       | 22                                     | Lembeek                                |
| 28                                     | Landen                                       | 23                                     | Hondzocht                              |
| <b>A10 (E40)</b>                       |  | <b>A11 (E34)</b>                       |  |
| <b>Nr. afrit/knooppunt</b> <b>Naam</b> |  | <b>Nr. afrit/knooppunt</b> <b>Naam</b> |  |
| 4                                      | Oostende                                     | 8                                      | Waaslandhaven-Oost                     |
| 5a                                     | Zandvoorde                                   | 9                                      | Melsele                                |
| 5b                                     | Oudenburg                                    | A11 X R2                               | BEVEREN                                |
| A10 X A18                              | JABBEKE                                      | 10                                     | Vrasene                                |
| 6                                      | Jabbeke/De Haan                              | 11                                     | Kemzeke                                |
| 7                                      | Loppem                                       | 12                                     | Moerbeke                               |
| A10 X A17                              | BRUGGE                                       | 13                                     | Zelzate-Oost                           |
| 9                                      | Oostkamp                                     | 14                                     | Zelzate-West                           |
| 10                                     | Beernem                                      | 15                                     | Kaprijke                               |
| 11                                     | Aalter                                       | 16                                     | Eeklo                                  |
| 12                                     | Nevele                                       | 17                                     | Maldegem                               |
| 13                                     | Drongen                                      | 18                                     | Knokke-Heist                           |
| 14                                     | St-Denijs-Westrem                            | 19                                     | Zeebrugge-Haven                        |
| A10 X A14                              | ZWIJNAARDE                                   | 20                                     | Brugge-Noord                           |
| 16                                     | Merelbeke                                    | <b>A12 (Brussel-Antwerpen)</b>         |  |
| A10 X R4                               | MERELBEKE                                    | <b>Nr. afrit/knooppunt</b> <b>Naam</b> |  |
| 17                                     | Wetteren                                     | 2                                      | Strombeek-Bever-Centrum                |
| 18                                     | Erpe-Mere                                    | A12 X R0                               | STROMBEEK-BEVER                        |
| 19                                     | Aalst  | 3                                      | Meise                                  |
| 19a                                    | Affligem                                     |  |  |

|  |                         |                            |                   |
|--|-------------------------|----------------------------|-------------------|
| 20   | Ternat                  | 6                          | Willebroek        |
| A10 X R0                                   | GROOT-BIJGAARDEN        | 7                          | Puurs             |
| 21   | Groot-Bijgaarden Zellik | 8                          | Rupel-Kanaalzone  |
|  |                         | 9                          | Boom              |
| <b>A12 (Antwerpen - Nederlandse grens)</b> |                         | A12 X A112                 | VALAAR            |
| <b>Nr. afrit/knooppunt</b>                 | <b>Naam</b>             | <b>A112</b>                |                   |
| A12 X R1 X A1                              | ANTWERPEN-NOORD         | <b>Nr. afrit/knooppunt</b> | <b>Naam</b>       |
| 16   | Ekeren                  | 14                         | Kiel              |
| 15   | Leugenberg              | A112 X R1                  | ANTWERPEN-CENTRUM |
| A12 X R2                                   | ANTWERPEN-HAVEN         | <b>A14 (E17)</b>           |                   |
| 13   | Stabroek                | <b>Nr. afrit/knooppunt</b> | <b>Naam</b>       |
| 12   | Berendrecht             | 1                          | Moeskroen         |
| 11   | Zandvliet               | A14 X A17                  | AALBEKE           |
| <b>A13 (E34/E313)</b>                      |                         | A14 X R8                   | KORTRIJK-ZUID     |
| <b>Nr. afrit/knooppunt</b>                 | <b>Naam</b>             | 3                          | Kortrijk-Oost     |
| A13 X R1                                   | ANTWERPEN-OOST          | 4                          | Deerlijk          |
| 17   | Borgerhout              | 5                          | Waregem           |
| 18   | Wommelgem               | 6                          | Kruishoutem       |
| <b>A13 (E313)</b>                          |                         | 7                          | Deinze            |
| <b>Nr. afrit/knooppunt</b>                 | <b>Naam</b>             | 8                          | De Pinte          |
| A13 X A21                                  | RANST                   | A14 X A10                  | ZWIJNAARDE        |
| 19   | Massenhoven             | 9                          | UZ Gent           |
| 20   | Herentals-West          | A14 X B401                 | GENT-CENTRUM      |
| 21   | Herentals-Industriezone | 10                         | Gentbrugge        |
| 22   | Herentals-Oost          | A14 X R4                   | DESTELBERGEN      |
| 23   | Geel-West               | 11                         | Beervelde         |
| 24   | Geel-Oost               | 12                         | Lokeren           |
| 25   | Ham                     | 13                         | Waasmunster       |
|  |                         | 14 (* toekomst 14a)        | St-Niklaas-West   |

|                            |                   |         |                            |                            |
|----------------------------|-------------------|---------|----------------------------|----------------------------|
| 25a                        | Tessenderlo       |         | 15 (* toekomst 14b)        | St-Niklaas-Centrum         |
| 26                         | Beringen          |         | --- (* toekomst 14c)       | St-Niklaas-Oost (gepland*) |
| A13 X A2                   | LUMMEN            |         | 15a (* toekomst 15)        | Haasdonk                   |
| 26bis                      | Industrie Lummen  | Zolder- | 16                         | Kruibeke                   |
| 27                         | Hasselt-West      |         | 17                         | Zwijndrecht                |
| 28                         | Hasselt-Zuid      |         | A14 X R1                   | ANTWERPEN-WEST             |
| 29                         | Hasselt-Oost      |         |                            |                            |
| 30                         | Diepenbeek        |         |                            |                            |
| 31                         | Bilzen-Hoeselt    |         |                            |                            |
| 32                         | Tongeren          |         |                            |                            |
| <b>A17 (E403)</b>          |                   |         |                            |                            |
| <b>Nr. afrit/knooppunt</b> | <b>Naam</b>       |         | <b>Nr. afrit/knooppunt</b> | <b>Naam</b>                |
| A17 X A14                  | AALBEKE           |         | 1                          | Adinkerke                  |
| 5                          | Wevelgem          |         | 1a                         | Veurne                     |
| A17 X A19                  | MOORSELE          |         | 2                          | Oostduinkerke              |
| 6                          | Roeselare-Rumbeke |         | 3                          | Nieuwpoort                 |
| 7                          | Roeselare-Izegem  |         | 4                          | Middelkerke                |
| 8                          | Roeselare-Beveren |         | 5                          | Gistel                     |
| 9                          | Lichtervelde      |         | A18 X A10                  | JABBEKE                    |
| 10                         | Torhout           |         |                            |                            |
| 11                         | Ruddervoorde      |         |                            |                            |
| A17 X A10                  | BRUGGE            |         |                            |                            |
| <b>A21 (E34)</b>           |                   |         |                            |                            |
| <b>Nr. afrit/knooppunt</b> | <b>Naam</b>       |         | <b>Nr. afrit/knooppunt</b> | <b>Naam</b>                |
| A21 X A13                  | RANST             |         | A19 X R8                   | KORTRIJK-WEST              |
| 19                         | Oelegem           |         | 1                          | Gullegem/Moorsele          |
| 20                         | Zoersel           |         | A19 X A17                  | MOORSELE                   |
| 21                         | Lille             |         | 2                          | Menen                      |
|                            |                   |         | 2a                         | Wervik                     |
|                            |                   |         | 3                          | Zonnebeke-Beselare         |
|                            |                   |         | 4                          | Ieper-Centrum              |
|                            |                   |         | 5                          | Ieper-Noord                |
|                            |                   |         | <b>A25 (E25)</b>           |                            |
|                            |                   |         | <b>Nr. afrit/knooppunt</b> | <b>Naam</b>                |
|                            |                   |         | 1                          | Moelingen                  |

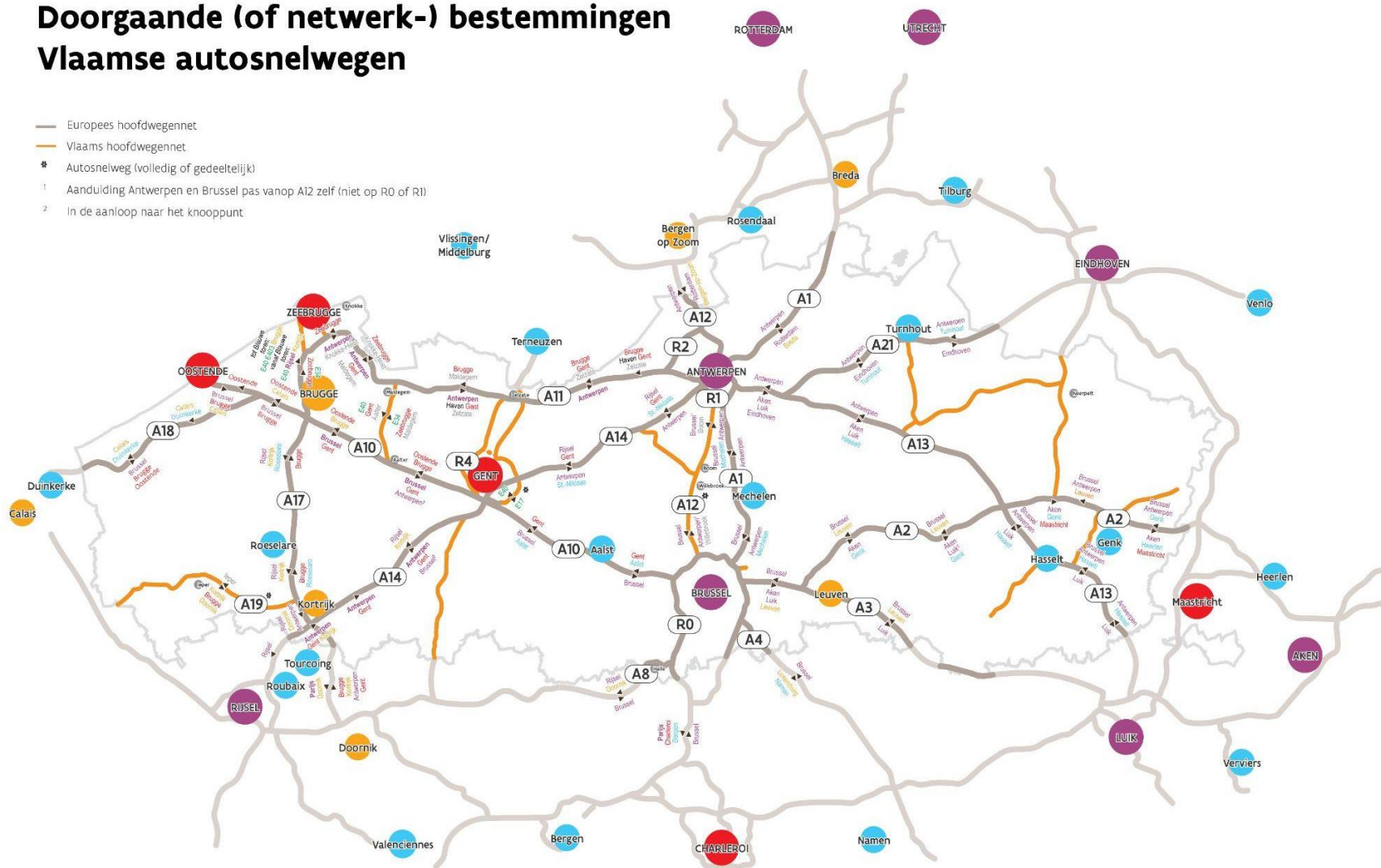
|                                 |                               |                                 |  |
|---------------------------------|-------------------------------|---------------------------------|--|
| 22                              | Beerse                        |                                 | <b>A201 (huidige afritnamen - weg verliest snelwegstatuut)</b> |
| 23                              | Turnhout-West                 |                                 | <b>Nr. afrit/knooppunt Naam</b>                                |
| 24                              | Turnhout-Centrum              | 2                               | Diegem-Kantoorzone   |
| 25                              | Oud-Turnhout                  | 3                               | Zaventem-Centrum   |
| 26                              | Retie                         | 4                               | Luchthaven   |
| <b>R0</b>                       |                               | <b>B401</b>                     |  |
| <b>Nr. afrit/knooppunt Naam</b> |                               | <b>Nr. afrit/knooppunt Naam</b> |  |
| R0 X A4                         | LEONARD                       | B401 X A14                      | GENT-CENTRUM   |
| 1                               | Tervuren-4 Armen              | 1                               | Ledeberg   |
| 2                               | Wezembeek-Oppem               |                                 |  |
| R0 X A3                         | ST-STEVENS-WOLUWE             | <b>R1</b>                       |  |
| 3a                              | Woluwe                        | <b>Nr. afrit/knooppunt Naam</b> |  |
| 3                               | Zaventem-Zuid                 | R1 X A1 X A12                   | ANTWERPEN-NOORD  |
| 4                               | Zaventem-Noord                | 1                               | Merksem  |
| R0 X A1                         | MACHELEN                      | 2                               | Deurne   |
| 5                               | Machelen                      | R1 X A13                        | ANTWERPEN-OOST   |
| 6                               | Vilvoorde-Koningslo           | 3                               | Borgerhout   |
| 7                               | Grimbergen                    | 4                               | Berchem  |
| R0 X A12                        | STROMBEEK-BEVER               | 5                               | Wilrijk  |
| 7a                              | Expo/Romeinsesteenweg         | R1 X A112                       | ANTWERPEN-CENTRUM  |
| 8                               | Wemmel                        | 5a                              | Het Zuid   |
| 9                               | Jette                         | 6                               | Linkeroever  |
| 10                              | Zellik                        | R1 X A14                        | ANTWERPEN-WEST   |
| R0 X A10                        | GROOT-BIJGAARDEN              | <b>R2</b>                       |  |
| 11                              | Groot-Bijgaarden-Dansaertlaan | <b>Nr. afrit/knooppunt Naam</b> |  |
| 12                              | Astridlaan                    | R2 X A11                        | BEVEREN  |
| 13                              | Dilbeek                       | 1                               | Waaslandhaven-Zuid   |
| 18                              | Ruisbroek                     |                                 |  |

|                            |                      |  |                            |                                 |
|----------------------------|----------------------|--|----------------------------|---------------------------------|
| 19                         | Beersel              |  | 2                          | Waaslandhaven-Noord             |
| 20                         | Huizingen            |  | 3                          | Lillo                           |
| R0 X A8                    | HALLE                |  | 4                          | Kanaaldok B1-B2                 |
|                            |                      |  | R2 X A12                   | ANTWERPEN-HAVEN                 |
| <b>R4</b>                  |                      |  | <b>R8</b>                  |                                 |
| <b>Nr. afrit/knooppunt</b> | <b>Naam</b>          |  | <b>Nr. afrit/knooppunt</b> | <b>Naam</b>                     |
| 1                          | Gent-Zeehaven        |  | 3                          | Kortrijk-Oost                   |
| 2                          | Schansakker          |  | 4                          | Stasegem                        |
| 3                          | Oostakker            |  | 5                          | Harelbeke                       |
| 4                          | Destelbergen-Centrum |  | 6                          | Kuurne (nog geen A-weg)         |
| R4 X A14                   | DESTELBERGEN         |  | 7                          | Kortrijk-Noord (nog geen A-weg) |
| 5                          | Laarne               |  | 8                          | Heule                           |
| 6                          | Melle                |  | 9                          | Gullegem                        |
| R4 X A10                   | MERELBEKE            |  | R8 X A19                   | KORTRIJK-WEST                   |
| 7                          | Merelbeke            |  | 11                         | Bissegem                        |
|                            |                      |  | 12                         | Marke                           |
|                            |                      |  | R8 X A14                   | KORTRIJK-ZUID                   |

## BIJLAGE 2 KAART LANGE-AFSTANDS OF DOORGAANDE BESTEMMINGEN

### Doorgaande (of netwerk-) bestemmingen Vlaamse autosnelwegen

- Europees hoofdwegennet
- Vlaams hoofdwegennet
- \* Autosnelweg (volledig of gedeeltelijk)
- 1 Aanduiding Antwerpen en Brussel pas vanop A12 zelf (niet op R0 of R1)
- 2 In de aanloop naar het knooppunt



zie apart document voor digitale versie

## **BIJLAGE 3 SPECIFICATIES (MAATVOERING) BEWEGWIJZERINGS- BORDEN**

*zie apart document (in opmaak)*