



**Vlaanderen**  
is wegen en verkeer

# Werfsignalisatie 6<sup>de</sup> categorie op wegen met toegelaten snelheid $>50\text{km/uur}$ en $\leq 90\text{km/uur}$

Dienstorder MOW/AWV/2023/1

18/01/2023



AGENTSCHAP  
WEGEN & VERKEER

## COLOFON

<b>Voorgesteld door:</b>	stuurgroep Expertise opbouwen en adviseren
<b>Informatiefolder:</b>	3.4.6.2 Werfsignalisatie
<b>Doelgroep:</b>	Alle ambtenaren belast met de materie van Verkeer en Mobiliteit, werfsignalisatie
<b>Verspreiding:</b>	intern en extern
<b>Verwijst naar:</b>	SB250 hoofdstuk 10
<b>Bijlagen:</b>	typeschema's werfsignalisatie
<b>Geldig vanaf:</b>	Datum publicatie in standaardteksten SB 250 van de tekst van deze dienstorder en van toepassing op de nieuwe bestekken.

<b>4.7.2. Werken op de rijbaan en parkeerstrook, of zijberm of aanliggend fietspad van wegen met maximum toegelaten snelheid hoger dan 50km/h en lager dan of gelijk aan 90km/h (2de ondercategorie)</b>	<b>4</b>
4.7.2.1 Algemene principes.	4
4.7.2.2 werken op een weg met 2 of meerdere rijstroken in de rijrichting.	5
Signalisatie ten opzichte van het tegenverkeer.	5
Inname van een rijstrook van het tegenverkeer.	5
4.7.2.3 Werken op een 2x1.	6
Algemeen.	6
Mobiele werven.	7
Statische werven.	7
4.7.2.4 Werken op het aanliggend fietspad.	7
4.7.2.5 Werken op de afslagstrook.	8
4.7.2.6 Markeringswerken bij langsmarkeringen	9
Markeringswerken op wegen met 2 of meerdere rijstroken in de rijrichting (al dan niet met middenberm):	9
Markeringswerken op een 2x1.	9

De voorschriften inzake de werfsignalisatie 6de categorie , zoals voorgeschreven in het Standaardbestek 250 , versie 4.1. hoofdstuk 10, punt 4.7.2 worden als volgt gewijzigd:

Punt 4.7.2. wordt vervangen als volgt:

## **4.7.2. WERKEN OP DE RIJBAAN EN PARKEERSTROOK, OF ZIJBERM OF AANLIGGEND FIETSPAD VAN WEGEN MET MAXIMUM TOEGELATEN SNELHEID HOGER DAN 50KM/H EN LAGER DAN OF GELIJK AAN 90KM/H (2<sup>DE</sup> ONDERCATEGORIE)**

### **4.7.2.1 ALGEMENE PRINCIPES.**

De werken mogen enkel aanvatten als er duidelijk kan gezien worden tot een minimale afstand van 200m. Wanneer tijdens de uitvoering van de werken, door uitzonderlijke weersomstandigheden, het niet meer mogelijk is om duidelijk te zien tot een afstand van 200m, dienen de werken zo snel mogelijk te worden gestaakt en het normale verkeer hersteld.

De minimale beschikbare rijstrookbreedte voor het verkeer bedraagt 2m<sup>75</sup>. Als deze vrije breedte niet gehaald wordt, zijn enkel mobiele werken toegelaten die zich met een continue en behoorlijke snelheid verplaatsen.

Om de lengte van de werkzone en bijgevolg ook de ontstane verkeershinder te beperken moeten de werkende voertuigen, voor het uitvoeren van hun handelingen, steeds de richting van de verkeersstroom volgen.

Ter beveiliging van de werkzone worden bij alle statische werfopstellingen een zijdelingse afbakening geplaatst met verkeerskegels. Tussen deze afbakening en de effectieve werkzone wordt er een veiligheidszone van minimum 0,5m voorzien.

Tenzij anders vermeld, voldoen alle verkeerskegels (bakens type IId van bijlage 2 bij het MB van 7 mei 1999) aan de bepalingen van 10.3.2.

Indien de werken 's nachts plaatsvinden, worden alle bakens (kegels) van een verlichting voorzien.

Bij onderbroken belijning gebeurt het plaatsen van de kegels in de langsrichting zodanig dat deze tussen (en niet op) de bestaande markeringen staan.

Het is niet toegelaten om het looplicht, aangebracht op de werkende voertuigen (of de veiligheidsvoertuigen), door een lichtpijl aan te vullen of te vervangen. Dit omdat een lichtpijl de boodschap van ongehinderd voorsorteren kan oproepen bij de aankomende bestuurder, wat bij aanwezigheid van tegenliggers niet het geval is.

#### 4.7.2.2 WERKEN OP EEN WEG MET 2 OF MEERDERE RIJSTROKEN IN DE RIJRICHTING.

Om de verkeersveiligheid en de veiligheid in de werkzone te verhogen wordt de werkzone of het werkend voertuig door middel van één afscherpende botser beveiligd.

De afscherpende botser voldoet aan de bepalingen van punt 10.3.6 en is uitgerust met de inrichting van type II van bijlage 3 van het MB van 7 mei 1999. De verlichte pijl duidt de verplichte rijrichting aan.

Dit voertuig wordt geplaatst op 50m, naar gelang het geval, vóór de werkzone of het werkend voertuig. De ontstane vrije zone dient als veiligheidszone. (schema's pg. 1 t.e.m. 8) Bij statische werven wordt deze veiligheidszone en de werkzone door middel van kegels met elkaar verbonden. De tussenafstand tussen de kegels bedraagt maximaal 12m50. (schema pg. 4, 5)

Indien het begin van de werkzone in een tunnel/onderdoorgang of binnen een afstand van 100m voorbij de tunnel of onderdoorgang ligt, dan wordt bij statische werken de afscherpende botser, stroomopwaarts, vóór de tunnelopening geplaatst. Bij mobiele werken ter hoogte van tunnels blijft de normale regel van toepassing, met name de afscherpende botser volgt het werkend voertuig op een afstand van 50m.

In gevallen dat 2 of meerdere rijstroken slechts over een korte afstand (maximum 500m) in de rijrichting lopen, is de inzet van deze botser niet verplicht. In dergelijk situatie voldoet de werfsignalisatie aan [4.7.2.3](#) (schema pg. 13, 14)

Vinden de werken plaats op een weg met 3 rijstroken met de middelste rijstrook toegankelijk voor het verkeer in de beide rijrichtingen, gelden eveneens de principes beschreven in [4.7.2.3](#) met volgende aanvulling: (schema's 9 t.e.m. 12)

- bij statische werken op de middelste rijstrook worden de beide uiteinden van de werkzone beveiligd met een (al dan niet werkend) voertuig, gericht naar het betrokken verkeer. In langsrichting worden langs de beide zijden een geleiding met kegels opgesteld. (schema pg. 10)

#### Signalisatie ten opzichte van het tegenverkeer.

Bij werken waarbij op de naast gelegen rijstrook tegenverkeer mogelijk is (bijvoorbeeld op de middelste rijstrook bij wegen met 3 rijstroken of op de linkse rijstrook op een 2x2 of 2x3 gescheiden door wegmarkeringen), vormt het werkend voertuig de afbakening van de werkzone voor het tegenverkeer. Wanneer het werkend voertuig deze afbakening niet gedurende de hele uitvoeringsperiode van de werken kan verzekeren, dient een bijkomend veiligheidsvoertuig te worden opgesteld. In deze hypothese draagt het werkend voertuig (of het extra veiligheidsvoertuig) 2 oranje-gele knipperlichten en zijn de voor- en achterzijde van het voertuig voorzien van de rood-witte strepen conform de bepalingen van het MB van 7 mei 1999. (De verkeersborden A31 en D1 worden op het voertuig niet aangebracht). (schema pg. 2,3,5)

#### Inname van een rijstrook van het tegenverkeer.

Enkel bij statische werven mag het verkeer op een rijstrook voor het tegenverkeer worden geleid. (schema pg. 6, 7) De inname van het tegenovergestelde wegvak gebeurt met een bijkomende botser uitgerust met een inrichting type II van bijlage 3 bij MB van 7 mei 1999 (raam met lampenpijl).

////////////////////////////////////

De afname van de rijstrook voor het tegenverkeer gebeurt minstens 25m voorbij de werkzone. Dit om het terugkeren van de voertuigen toe te laten.

De botser staat op het ingenomen vak met het botskussen gericht naar het tegenverkeer en met de voorzijde naar het aankomend verkeer. Aan de voorzijde van dit voertuig is er een bord D1 bevestigd gericht naar het aankomende verkeer. Het bord mag eveneens op een apart voertuig worden opgesteld.

In deze teruggeleiding wordt aanvullend een schuine geleiding met kegels gecreëerd. Hier wordt er geen looplicht of lichtpijl geplaatst.

Vóór de werkzone wordt over een afstand van 25m een schuine geleiding met kegels opgebouwd. De kegels staan ten hoogste 10m van elkaar geplaatst.

De scheiding van de beide verkeersstromen gebeurt door middel van kegels. De tussenafstand tussen de kegels bedraagt maximaal 12,5m.

De afbakening begint ongeveer 50m vóór de werkzone.

Bij werken op de rechtrijstrook van een wegvak met 3 rijstroken waarvan de middelste rijstrook voor het verkeer in beide richtingen is toegelaten, zijn de bepalingen van punt [4.7.2.3](#) van toepassing, evenwel met volgende aanvullingen:

(schema pg. 11, 12)

- Bij een statische werkzone dient de middelste rijstrook afgesloten voor het tegenverkeer, waardoor het langs de kant van de werf aankomend verkeer via deze rijstrook langs de werkzone wordt geleid. In deze hypothese is er geen maximale werflengte opgelegd.
- De inname van de middelste rijstrook gebeurt met een bijkomend veiligheidsvoertuig, gericht met de voorzijde naar het langs de kant van de werf aankomend verkeer. Aan de voorzijde van dit voertuig is een bord D1 bevestigd, eveneens gericht naar het aankomend verkeer. De afname van de middelste rijstrook voor het tegenverkeer gebeurt minstens 25m voorbij de werkzone. Tevens wordt hier een schuine geleiding met verkeerskegels geplaatst, die het verkeer voorbij de werkzone terug naar rechts geleidt.
- De scheiding van de beide verkeersstromen gebeurt door middel van kegels, geplaatst vanaf 50m vóór de werkzone. De tussenafstand van de kegels bedraagt maximaal 12,5m.
- Bij mobiele werken zijn de voorschriften van punt [4.7.2.3](#) integraal van toepassing.

### **4.7.2.3 WERKEN OP EEN 2X1.**

#### **Algemeen.**

Om de lengte van de werfzone te beperken wordt aan het veiligheidsvoertuig of het werkend voertuig geen extra botser toegevoegd.

Onder het verkeersbord D1, gericht naar het betrokken verkeer, wordt een looplicht aangebracht dat de verplichte rijrichting aangeeft. Bij werken op de pechstrook, parkeerstrook of zijberm is het looplicht niet verplicht.

Het gebruik en sequentie van het looplicht is conform de figuren 10.3.1 en 10.3.2.



Indien de concrete situatie van de werf een statisch werkzone vereist en er geen beschikbare vrije breedte van 1m mogelijk is, moet een gang voor de fietsers worden voorzien. Dit gebeurt via inname van de rijstrook voor de gewone voertuigen. De kop van de gang wordt door middel van een veiligheidsvoertuig, uitgerust met alle nodige signalisatie, van het overige verkeer afgebakend. In langsrichting wordt de gang door middel van kegels met het overige verkeer gescheiden. De afstand tussen de kegels bedraagt maximum 6m.

De afbakening van de gang met de werkzone, ter hoogte van de “aanrijzijde” voor de fietsers, gebeurt door middel van een schuine geleiding gevormd met kegels, die ten hoogste 1m uit elkaar staan. Bijkomend wordt deze schuine geleiding met een verkeersbord D1 aangevuld. In langsrichting gebeurt de afscheiding eveneens met kegels met een tussenafstand van maximum 6m . (schema pg. 27)

Bij werken op een kruispunt waarbij het fietspad na het kruispunt doorloopt wordt geen gang voorzien voor de fietsers op het kruispunt, maar moet de fietser afstappen en wordt deze langs de veilige zone van het kruispunt geleid. Voor de geleiding worden borden gebruikt ter aanduiding van lokale omleggingen en verschuivingen voor zwakke weggebruikers. (schema pg. 28, 29)

Zowel bij mobiele als bij statische werven is het in geen geval toegelaten om de fietsers via gemengd verkeer langs te werkzone te leiden.

#### **4.7.2.5 WERKEN OP DE AFSLAGSTROOK.**

Bij kortstondige statische werken op de afslagstrook gelden naast de basisbepalingen van 4.7.2.3 volgende richtlijnen:

Er wordt aanbevolen om het verkeer zoveel mogelijk voorbij de werkzone te laten voorsorteren. (schema pg. 32, e.v)

Om te beletten dat het verkeer vóór de werkzone de afslagstrook inneemt, dient de eventuele vrije zone tussen de werkzone en het begin van de afslagstrook te worden dichtgezet met kegels in langsrichting. (schema pg. 33, 34)

In de uitzonderlijke gevallen waarbij het aankomend verkeer langs beide zijden van het werkend voertuig toegelaten is, wordt conform de bepalingen van het MB van 7 mei 1999, het bord D1 door een beter passend bord F21 vervangen.

Bij het gebruik van het bord F21 zijn de lampen van het looplicht gedoofd. (schema pg. 35)

Op een afslagzone, onderverdeeld in 2 of meer rijstroken, moet zoveel mogelijk vermeden worden dat voertuigen langs beide zijden van de werkzone rijden. (schema pg. 34) Enkel wanneer de doorgang voorbij de werkzone minder dan 25m bedraagt en er gewerkt wordt op de tweede – of bijkomende – afslagstro(oc)k(en) in dezelfde richting wordt het afslaand verkeer rechts (of links naar gelang het geval) van de werkzone gestuurd. Dit impliceert dat in dergelijke gevallen steeds één afslagstrook voor het afslaand verkeer ter beschikking is.



De tussenafstand tussen de kegels bedraagt maximaal 12,5m.

#### **4.7.2.6 MARKERINGSWERKEN BIJ LANGSMARKERINGEN**

Door de lengte van de werkzone bij markeringswerken gelden bijzondere regels voor het beveiligen van langse markeringswerken op de rijbaan voor doorgaand verkeer.

##### Markeringswerken op wegen met 2 of meerdere rijstroken in de rijrichting (al dan niet met middenberm):

- de afstand tussen de afschermdende botser en de kegelopraper bedraagt 50m.
- de afstand tussen kegelopraper en de aanbrengmachine is afhankelijk van de droogtijd.
- De gehele rijstrook waar de markeringswerken worden uitgevoerd, beveiligt men continu met kegels (om de 12m50) langs de kant van het voorbijrijdend verkeer.
- het markeren van de middelste overlangse markering die de rijbaan in rijstroken verdeeld gebeurt door het afsluiten van de linkerrijstrook (schema 44).
- de opgestelde verkeerskegels, specifiek bedoeld om de langse markering gedurende de droogtijd te beschermen, zijn 45 tot 50cm hoog, zijn van categorie B, hebben een vormklasse S1, massa W1 en retroreflectie R2A.

##### Markeringswerken op een 2x1.

Voor het aanbrengen van de markeringen gelden de basisprincipes beschreven in punt [4.7.2.3](#).

Als de afstand tussen de aanbrengmachine en de kegelopraper groter is dan 50m, dienen beide voertuigen te worden uitgerust met alle noodzakelijke werfsignalisatie.

Als bij het aanbrengen van de overlangse markering die de rijstroken scheidt, aan de rechterzijde minstens 2m75 beschikbare ruimte overblijft (eventueel met ingebruikname van de redresseerstrook of parkeerstrook), mag het verkeer langs rechts toegelaten worden. (schema pg. 46)

In het andere geval blijft het verkeer bij markeringswerken achteraan meeschuiven. Het verkeersbord D1 (en looplicht) wordt hierbij in neutrale positie gebracht. (schema pg. 45)

Gedurende de droogtijd worden de markeringen door middel van kegels afgebakend. Bij aanwezigheid van een bocht start deze afbakening steeds vóór de bocht. Bij overlangse markeringen staan de kegels maximaal 12m50 uit elkaar.

De opgestelde verkeerskegels, specifiek bedoeld om de langse markering gedurende de droogtijd te beschermen, zijn 45 tot 50cm hoog, zijn van categorie B, hebben een vormklasse S1, massa W1 en retroreflectie R2A.

Het markeren van dwarsmarkeringen over de hele breedte van de rijbaan (bv. zebrapaden) gebeurt in verschillende fasen rekening houdend met de droogtijd van de markering.

De bundel met werfsignalisatieschema's mobiele werken categorie 6 / 2de ondercategorie op wegen >50km/u ≤ 90km/u bijhorend bij deze dienstorder is gevoegd in bijlage.



ir. [Kathy Vandenmeersschaut](#)  
administrateur-generaal