



Vlaanderen
is wegen en verkeer

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

Dienstorder MOW/AWV/2024/10

18/06/2024



AGENTSCHAP
WEGEN & VERKEER

COLOFON

Voorgesteld door:	Afdeling Expertisecentrum
Informatiefolder:	4.4.4.5.2 Werfsignalisatie
Doelgroep:	Alle ambtenaren betrokken bij werfsignalisatie
Verspreiding:	Intern en extern
Vervangt dienstorder	MOW/AWV/2023/1
Verwijst naar:	SB250 hoofdstuk 10
Bijlagen:	Typeschema's werfsignalisatie
Geldig vanaf:	Datum publicatie in standaardteksten SB 250 van de tekst van deze dienstorder en van toepassing op de nieuwe bestekken.

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)	4
4.7.2.1 Algemene principes	4
4.7.2.2 werken op een weg met 2 of meerdere rijstroken in de rijrichting	5
4.7.2.3 werken op een weg met 3 rijstroken met middelste gemeenschappelijk rijstrook	5
4.7.2.4 Werken op een 2x1	6
Algemeen	6
Statische werven	6
4.7.2.4 Werken op het aanliggend fietspad	7
4.7.2.5 Werken op de afslagstrook	7
4.7.2.6 Markeringswerken bij langsmarkeringen	8
Markeringswerken op wegen met 2 of meerdere rijstroken in de rijrichting (al dan niet met middenberm)	8
Markeringswerken op een 2x1	8

De dienstorder MOW/AWV/2023/1, werfsignalisatie 6de categorie op wegen met toegelaten snelheid > 50 km/h en ≤ 90 km/h, wordt opgeheven.

De voorschriften inzake de werfsignalisatie 6de categorie, zoals voorgeschreven in het Standaardbestek 250, versie 4.1.a. 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^{DE} ONDERCATEGORIE)

4.7.2.1 ALGEMENE PRINCIPES

De werken mogen enkel aanvatten als er minstens 200m ver kan gezien worden. Wanneer tijdens de uitvoering van de werken, door uitzonderlijke weersomstandigheden, het zicht minder bedraagt dan 200m, dienen de werken zo snel mogelijk te worden gestaakt en het normale verkeer hersteld.

De minimale beschikbare rijstrookbreedte voor het verkeer bedraagt 2m75. 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 plaatsten 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.

4.7.2.4 WERKEN OP EEN 2x1

Algemeen

Om de goede doorstroming van het verkeer te verzekeren bedraagt de maximale werflengte 50m (schema pg. 16) en in elk geval niet meer dan het vrije zicht op de doorgang langs de werf, rekening houdend met de verkeersintensiteit, het toelaat. Een voor het verkeer toegankelijk tussenvak tussen 2 delen van een werf bedraagt ten minste 50m (schema pg. 17).

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 van het SB250 4.1.a.

Om het tegenverkeer te waarschuwen wordt aan de voorzijde van het werkend voertuig eveneens een bord D1 voorzien. Bij gebruik van meerdere werkende voertuigen in 1 werkzone wordt deze signalisatie aangebracht op het voertuig dat het uiteinde van de werf afbakt (schema pg. 16, 17).

Op wegsegmenten waarbij de beide verkeersstromen met een doorlopende aslijn gescheiden zijn, is de signalisatie voor het tegenverkeer niet noodzakelijk (schema pg. 20 en 21).

Mobiele werven

In omstandigheden waarbij de minimale vrije rijstrookbreedte van 2m75 niet voorhanden is, staat het verkeersbord D1 op het werkend voertuig in neutrale positie (= verticaal naar beneden) gericht naar het betrokken verkeer. De lampen van het looplicht zijn gedoofd. In deze hypothese volgt het verkeer de mobiele werf (schema pg. 20 en 23).

Statische werven

Bij voorkeur bakent het (eerste) werkend voertuig de werkzone stroomopwaarts af.

Indien het werkend voertuig om één of andere reden de kop van de werkzone niet kan beveiligen (bv. omdat gewerkt moet worden aan beide zijden van het voertuig) dan wordt binnen de maximale werflengte van 50m, een veiligheidsvoertuig aan deze zijde van de werkzone geplaatst (schema pg. 19).

De tegenoverliggende zijde van de werkzone wordt met verkeerskegels afgebakend. Deze kegels staan dwars op de rijbaan met een maximale tussenafstand van 1m (schema pg. 18).

Ter hoogte van tunnels/onderdoorgangen (vanaf 100m voor de tunnelingang tot 100m voorbij de tunnel) zijn geen statische werven toegelaten wegens het onvoldoende vrij zicht op de beurtelingse doorgang. Dit betekent dat hier dus enkel mobiele werken kunnen die zich met een continue en behoorlijke snelheid verplaatsen (zie vorig punt).

4.7.2.4 WERKEN OP HET AANLIGGEND FIETSPAD

De minimale beschikbare breedte voor de gebruikers van het fietspad bedraagt 1m (schema pg. 26).

Indien deze vrije breedte niet mogelijk is, wordt bij voorkeur het fietspad ingenomen met (werkende) voertuigen die zich met een continue en behoorlijke snelheid verplaatsen.

Indien de concrete situatie van de werf een statische werkzone vereist en er geen vrije breedte van 1m mogelijk is, moet een gang voor de fietsers worden voorzien. (schema pg. 27).

Bij toepassing van een gang voor de fietsers via inname van de rijstrook voor gewone voertuigen wordt de kop van de gang van het overige verkeer afgebakend met een veiligheidsvoertuig voorzien van alle nodige signalisatie. 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 worden voor de geleiding van de fietsers 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 fietsers via gemengd verkeer langs de werkzone te leiden.

Onder het verkeersbord D1 aangebracht op het werkend voertuig, gericht naar het betrokken verkeer, wordt eveneens een looplicht aangebracht dat de verplichte rijrichting aangeeft. In de hypothese waar de vrije breedte (1m) niet mogelijk is, staat het verkeersbord D1 in neutrale positie en zijn de lampen van het looplicht gedoofd (schema pg. 30).

4.7.2.5 WERKEN OP DE AFSLAGSTROOK

Bij kortstondige statische werken op de afslagstrook gelden naast de basisbepalingen van 4.7.2.4 volgende richtlijnen:

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

Enkel in uitzonderlijke gevallen is het verkeer langs beide zijden van het werkend voertuig toegelaten. (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(o)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 1 afslagstrook voor het afslaand verkeer ter beschikking is.



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 langsricting (schema pg. 33, 34).

In die 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).

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 kegelopaper en de aanbrengmachine is afhankelijk van de droogtijd.

Het markeren van de middelste overlangse markering die de rijbaan in rijstroken verdeeld gebeurt door het afsluiten van de linkerrijstrook (schema 44).

De gehele rijstrook waar de markeringswerken worden uitgevoerd, beveiligt men continu met kegels (om de 12m50) langs de kant van het voorbijrijdende verkeer.

Markeringswerken op een 2x1

Voor het aanbrengen van de markeringen gelden de basisprincipes beschreven in punt 4.7.2.4.

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.

In die gevallen waarbij het verkeer bij markeringswerken achteraan meeschuift, wordt het verkeersbord D1 (en looplicht) in neutrale positie gebracht (schema pg. 45).

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

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.

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 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

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