

Dienstorder MOW/AWV/2015/5

d.d. 31 maart 2015



agentschap
Wegen en Verkeer

Titel: Werfsignalisatie. Signalisatie naar handelaars en diensten bij wegenwerken.

Voorgesteld door: Verkeer en Mobiliteit
(stuurgroep)

Kenniscluster:
4. Verkeer en Mobiliteit
4.6. Verkeerstekens gebruik en hun toepassing
4.6.2. Werfsignalisatie

Verspreiding: extern

Verwijst naar dienstorder: MOW/AWV/2011/11 van 16 juni 2012 en MOW/AWV/2011/12 van 16 juni 2012

1. Voorafgaand onderzoek en overleg

Reeds in de fase van de opmaak van het bestek moet de projectverantwoordelijke, (dienstkringingenieur of werfleider) in afspraak met de communicatieverantwoordelijke en zo spoedig mogelijk met de aangestelde bereikbaarheidsadviseur bijzondere aandacht besteden aan eventuele bijzondere werfsignalisatie in verband met de (on)bereikbaarheid van handelaars en diensten ten gevolge van geplande werken. De signalisatie wordt dan best samen met de overige communicatieacties en -dragers besproken: infomomenten, bewonersbrieven, websites, etc.

Hiertoe zullen in deze fase reeds de volgende acties ondernomen moeten worden. Deze regels gelden voor werken van 2^{de} en 3^{de} categorie.

- Aan de gemeente vragen om de handelszaken, winkelcentra of linten van handelszaken op te lijsten die binnen de werkzone gelegen zijn of die in mindere of meerdere mate getroffen zullen worden door de werkzaamheden.
- Aftoetsen naar de behoeften van bereikbaarheid via tussenkomst van het gemeentebestuur en/of de politiediensten.
- Onderzoek naar de beste oplossing met het oog op het voorzien in:
 - hetzij een passende omleiding die de bereikbaarheid van de handelszaken garandeert;
 - hetzij een aangepaste toegang of beperkte doorgang over of langs de werf;
 - hetzij een verbod tot toegang als voorgaande opties niet mogelijk blijken.

Bij de beoordeling dient men steeds een afweging te maken tussen de onderscheiden belangen en behoeften, rekening houdend met de aard, de omvang en de duurtijd van de werken, zonder hierbij de veiligheid van de werf en betrokken weggebruikers uit het oog te verliezen. Dit betekent ook dat indien de veiligheid niet kan gegarandeerd worden, de werfzone volledig afgesloten moet worden en er geen doorgang naar handelaars verleend mag worden.

Het is aangewezen om de handelaars ruim voor de start van de werken in te lichten over hun (on)bereikbaarheid en om hen te betrekken bij de communicatie (door hen bijv. te vragen om folders in hun zaak te leggen of folders op te hangen; of om via hun eigen kanalen hun leveranciers en klanten te informeren).

2. Bebording

De hierna vermelde typebebording moet voorkomen dat handelaars op eigen initiatief signalisatie naar hun handelszaak plaatsen op de openbare weg, welke vaak immers het zicht op de normale werfsignalisatie bemoeilijkt of verhindert.

De gemeenschappelijke kenmerken van deze bebording zijn als volgt:



- Ze is oranje van kleur met zwarte letters en volgt de lay-out en het lettertype van de andere reguliere werfsignalisatieborden. Er worden hierbij geen hoofdletters gebruikt, behoudens voor de eerste letter van de eigenaam.
- De letterhoogte is analoog aan de verkeersborden F39 en F41 (minimum 15 cm buiten de bebouwde kom en minimum 12 cm binnen de bebouwde kom).
- Voor de technische beschrijving van de constructie en bevestiging van het bord wordt verwezen naar hoofdstuk 10-1 van het SB 250. Het foliotype van het bord is 3B.

Indien een bereikbaarheid wordt voorzien, wordt ter hoogte van het hek waar de normale doorgang wordt belet, het bord C3 aangevuld met een onderbord type I met het aantal meter tot waar de weg voor alle verkeer is afgesloten of met een onderbord type IV "uitgezonderd..." met vermelding van de categorie van voertuigen waarvan de doorgang wordt toegelaten.

Een bord C1 mag in plaats van een bord C3 enkel maar gebruikt worden indien de rijbaan toegankelijk blijft voor verkeer uit de tegenovergestelde richting.

a) Basisconfiguratie.

De toegang tot handelaars of diensten kan geregeld worden met volgende basisconfiguratie. Hierbij wordt dan geen specifieke opsomming van concrete handelszaken overwogen.


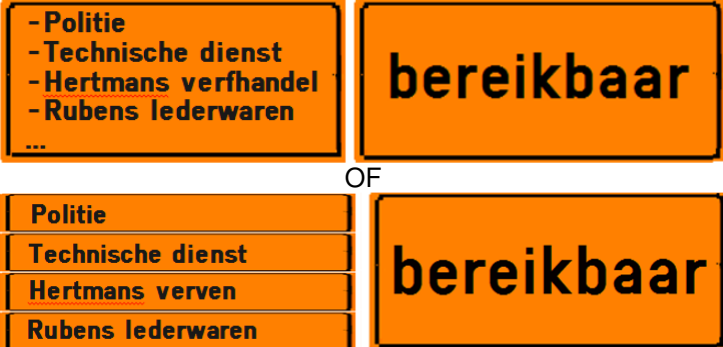
<p>1. Basisbord C3, met onderbord type Ia (aanduiding afstand) of type IV (beperking). Het gebruik van het onderbord “uitgezonderd plaatselijk verkeer of plaatselijke bediening¹” wordt afgeraden omdat de toegang tot handelszaken niet onder dit begrip valt (op basis van de definitie van art. 2.47 van het verkeersreglement). Een beperktere aanduiding dan “plaatselijk verkeer” is wel mogelijk, niet een ruimere.</p>	
<p>2. Er wordt voor “handelaars en diensten” gekozen als de toegankelijkheid niet alleen verzekerd is naar de handelaars maar ook bepaalde diensten van openbaar nut bereikt kunnen worden (vb. politiediensten of administratieve diensten ...)</p>	 <p>of met specificering (voorbeeld):</p>

¹ Artikel 2.47 van het verkeersreglement definieert “plaatselijk verkeer” of “plaatselijke bediening” als volgt: “de voertuigen van de bewoners en hun bezoekers, de voertuigen voor levering inbegrepen, de voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer, de voertuigen voor onderhoud en toezicht, wanneer de aard van hun opdracht dit rechtvaardigt, de prioritaire voertuigen bedoeld in artikel 37 en fietsers en ruiters”.

b) Eenvoudige handelskernen

In eenvoudige handelskernen, waar naast woongelegenheden ook veel handelszaken en diensten zich langs een en dezelfde weg bevinden en waar bijgevolg maar één omlegging tegelijk in voege is, gelden de volgende richtlijnen voor de een overzichtelijke bebording: :

Als alternatief voor de basisconfiguratie als meer informatie omtrent de concrete handelszaken gewenst is, worden, ter hoogte van de plaats waar de normale doorgang niet meer mogelijk of gewenst is, volgende borden geplaatst die de verkeersregeling naar de diensten vastleggen.

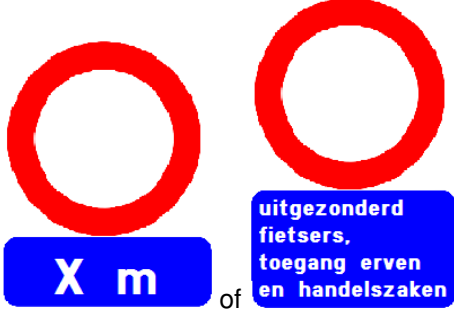
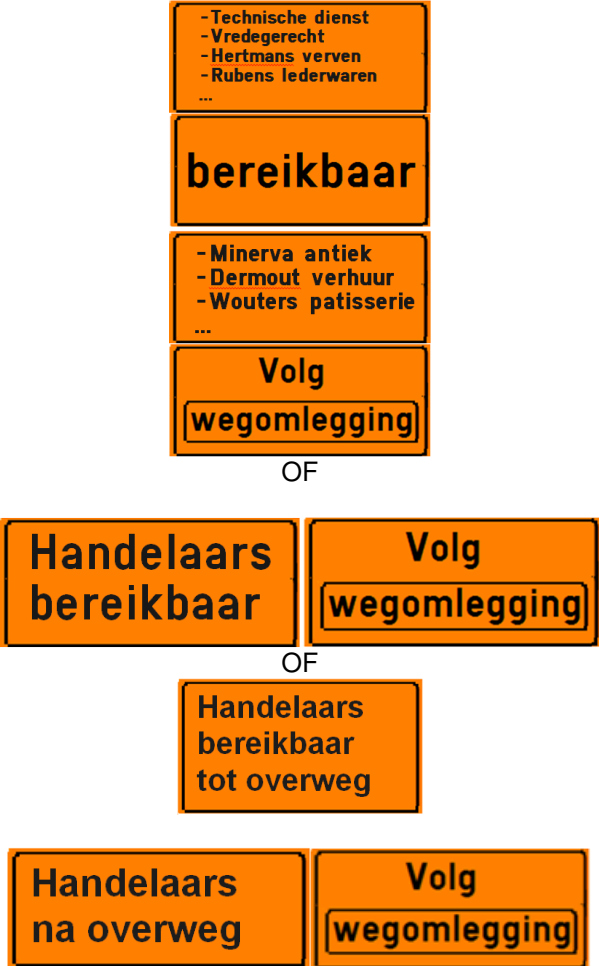
<p>1. Basisbord C3, met onderbord type Ia (aanduiding afstand) of type IV (beperking). Het gebruik van het onderbord "uitgezonderd plaatselijk verkeer of plaatselijke bediening²" wordt afgeraden omdat de toegang tot handelszaken niet onder dit begrip valt (op basis van de definitie van art. 2.47 van het verkeersreglement). Een beperktere aanduiding dan "plaatselijk verkeer" is wel mogelijk, niet een ruimere.</p>	
<p>2. Nadere omschrijving van de bereikbaarheid door middel van het volgend tweedelig bord</p> <ul style="list-style-type: none"> • De diensten komen eerst aan bod; daarna volgen de handelszaken, alles in alfabetische orde. • De aanduiding van diensten en bedrijven gebeurt sober en uniform. Er worden hierbij geen logo's vermeld. • Indien de werf in verschillende fasen verloopt waarbij de toegankelijkheid van de handelszaken naar gelang de fase van de werf verschilt, kan gekozen worden om voor elke handelszaak of dienst een apart individueel bordje op te stellen onder elkaar. Op die manier volstaat het op een eenvoudige wijze naar gelang de fase van de werf bordjes bij te voegen of weg te halen. 	

² Artikel 2.47 van het verkeersreglement definieert "plaatselijk verkeer" of "plaatselijke bediening" als volgt: "de voertuigen van de bewoners en hun bezoekers, de voertuigen voor levering inbegrepen, de voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer, de voertuigen voor onderhoud en toezicht, wanneer de aard van hun opdracht dit rechtvaardigt, de prioritaire voertuigen bedoeld in artikel 37 en fietsers en ruiters".

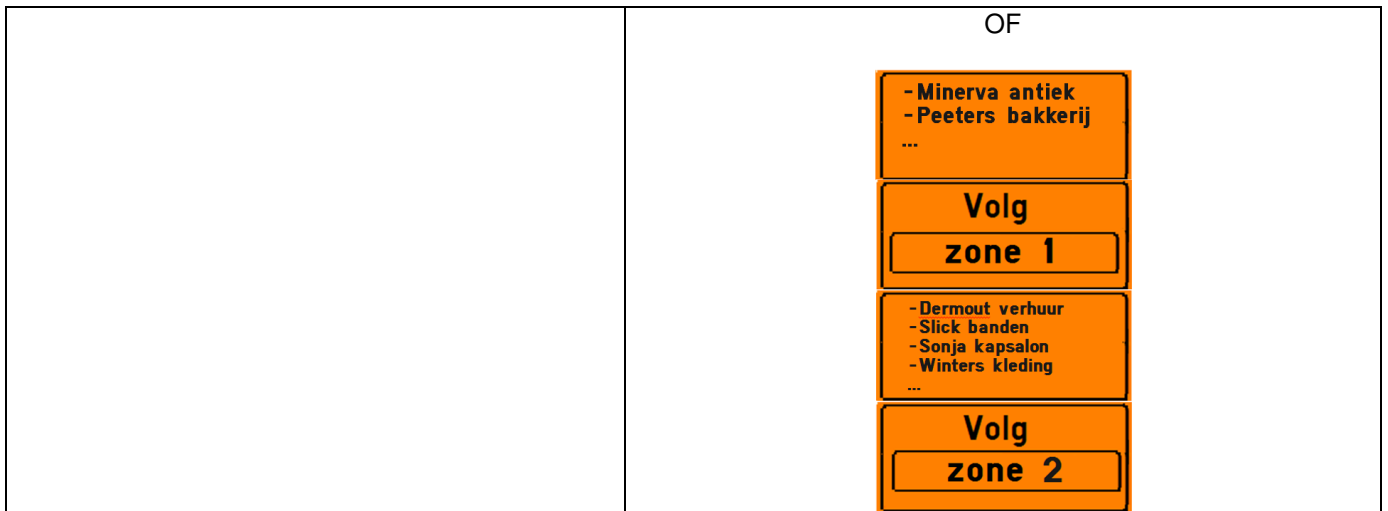
c) Complexere werven.

Bij complexere werven waarbij de bepaalde diensten of handelaars al dan niet rechtstreeks bereikbaar zijn of slechts bereikbaar zijn via een wegomlegging kan een complexere signalisatie vereist zijn.

Ter hoogte van de plaats waar de normale doorgang niet kan of niet meer gewenst is wordt volgende tweedelige signalisatie geplaatst.

<p>1. Basisbord C3, met onderbord type Ia (aanduiding afstand) of type IV (beperking). Het gebruik van het onderbord “uitgezonderd plaatselijk verkeer of plaatselijke bediening³” wordt afgeraden omdat de toegang tot handelszaken niet onder dit begrip valt (op basis van de definitie van art. 2.47 van het verkeersreglement). Een beperktere aanduiding dan “plaatselijk verkeer” is wel mogelijk, niet een ruimere.</p>	
<p>2. Gecombineerd(e) bord(en) inzake bereikbaarheid (in te vullen aangepast aan de omstandigheden)</p> <ul style="list-style-type: none"> • De diensten komen eerst aan bod; daarna volgen de handelszaken, alles in alfabetische orde. • De aanduiding van diensten en bedrijven gebeurt sober en uniform. Er worden hierbij geen logo's vermeld. • Er wordt zoveel mogelijk naar gestreefd om sites in één zone of met één naam te clusteren. • Indien de werf in verschillende fasen verloopt waarbij de toegankelijkheid van de handelszaken verschilt, kan gekozen worden om voor elke handelszaak of dienst een apart individueel bordje op te stellen onder elkaar. Op die manier volstaat het op een eenvoudige wijze naar gelang de fase van de werf bordjes bij te voegen of weg te halen. 	

³ Artikel 2.47 van het verkeersreglement definieert “plaatselijk verkeer” of “plaatselijke bediening” als volgt: “de voertuigen van de bewoners en hun bezoekers, de voertuigen voor levering inbegrepen, de voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer, de voertuigen voor onderhoud en toezicht, wanneer de aard van hun opdracht dit rechtvaardigt, de prioritaire voertuigen bedoeld in artikel 37 en fietsers en ruiters”.



Aanvullende ondersteunende wegwijzers kunnen verder geplaatst worden op nabijgelegen gewest- of lokale wegen (bv. bewegwijzering naar parkeerzones). Uiteraard dienen alle omleggingen volledig te worden bewegwijzerd.

Bovenstaande richtlijnen gelden onverminderd de voorschriften van de toepasselijke dienstorders inzake minder hinder (MOW/AWV/2012/11 en MOW/AWV/2011/9) en veiligheidscoördinatie (MOW/AWV/2011/11 en 12) en worden geconcretiseerd in het signalisatieplan van de werf. Dit plan moet vooraleer het wordt goedgekeurd voor advies worden voorgelegd aan de voor de werken aangestelde projectingenieur of dossierbehandelaar en veiligheidscoördinator.

Bebording die in strijd met bovenvermelde voorschriften is geplaatst of de bestaande reguliere werfsignalisatie hindert, wordt ambtshalve verwijderd.

ir. Tom Roelants
Administrateur-generaal