

<b>Dienstorder MOW/AWV/2020/10</b>  <b>d.d. 10 augustus 2020</b>		<b>AGENTSCHAP WEGEN &amp; VERKEER</b>
<b>Titel:</b>	Beperking van de verkeershinder bij werken op autosnelwegen	
<b>Voorgesteld door:</b> (stuurgroep)	Stuurgroep Investeren Stuurgroep Beheer en Onderhoud	
<b>Informatiefolder:</b>	1.1.13. Minder Hinder	
<b>Doelgroep:</b> Voor wie van toepassing?		
<b>Verspreiding:</b> Intern / extern	Intern en extern	
<b>Vervangt dienstorder:</b>	MOW/AWV/2010/5 dd 27 oktober 2010	
<b>Verwijst naar dienstorder:</b>	MOW/AWV/2014/7 MOW/AWV/2013/19	
<b>Bijlagen:</b>	Tijdsvensters voor inname van 1 rijstrook	
<b>Geldig vanaf:</b>	Ondertekening	

--	--

De verkeershinder dient, zeker bij werken op autosnelwegen, zo beperkt mogelijk te blijven door:

- de grootte van de verkeershinder te beperken;
- de duur van de hinder te beperken;
- een goede coördinatie tussen de verschillende werken.

Praktisch kan dat door het nemen van een hele reeks maatregelen, waarvan een aantal hierna wordt toegelicht. Hierbij dient wel steeds rekening gehouden te worden met de veiligheid op de werf en de praktische uitvoerbaarheid van de werkzaamheden.

Wanneer verderop in de tekst sprake is van “verkeershinder” wordt bedoeld: het verminderen van het aantal rijstroken waardoor de restcapaciteit, kleiner is dan het verkeersaanbod en er dus files ontstaan.

## **A. Grootte van de verkeershinder beperken**

### A.1. Informatie en communicatie

Een degelijke informatie en communicatie naar de weggebruikers voor de aanvang van de werken is noodzakelijk. De timings waarop de verschillende gegevens voor communicatie beschikbaar moeten zijn, zijn beschreven in het Standaardbestek 250 hoofdstuk 13.6.1.2. Informatiedoorstroming.

Bij de communicatie worden alternatieve vervoerswijzen extra onder de aandacht van de weggebruiker gebracht (vb. openbaar vervoer, P&R-parkings met hun faciliteiten).

Dergelijke acties laten toe dat een aantal weggebruikers tijdig voor een andere reisroute of een andere vervoerswijze kiezen.

### A.2. Werven met tijdelijke inname van 1 rijstrook

Werven waarbij het mogelijk is de werken uit te voeren met een tijdelijke inname (d.w.z. werfzone en veiligheidszone) van 1 rijstrook, worden uitgevoerd in de daluren. Hierdoor kan de verkeershinder aanzienlijk beperkt worden. Het betreft hier bijvoorbeeld werken van categorie 6 zoals inspecties, onderhoudswerken (o.a. maaien, borstelen, wegmarkeringen uitvoeren, vervangen van defecte verlichting,...) en kleine herstellingswerken.

In bijlage 1 wordt voor elk gedeelte van het autosnelwegennet aangeduid gedurende welke uren een inname van 1 rijstrook mogelijk is met slechts beperkte verkeershinder.

- In de tijdsperiodes met een groene kleur zijn werken met inname van 1 rijstrook toegelaten en zullen de werken voor geen noemenswaardige verkeershinder zorgen. De actuele verkeerssituatie kan er aanleiding toe geven dat werken in een groen tijdsvenster niet mogelijk is (bv. door actueel route-advies).
- In de tijdsperiodes met een rode kleur zijn werken met inname van 1 rijstrook niet toegelaten.
- In de tijdsperiodes met een blauwe kleur zijn werken met inname van 1 rijstrook niet toegelaten tijdens schoolvakanties en verlengde weekends. Tijdens andere periodes in

het jaar is een inname van 1 rijstrook wel toegelaten.

- Werken op de pechstrook (zonder inname van een rijstrook) is toegelaten indien de vereiste veiligheidsafstand tussen de werkzone en het passerend wegverkeer kan worden gerespecteerd.
- Inname van de spitsstrook is toegestaan buiten de openingsuren. De spitsstrook moet uiterlijk 1u voor openingstijd vrij van werken zijn.
- De busbaan mag ingenomen worden tijdens de groene tijdsvensters voor inname van een rijstrook.
- Op op- en afritten mag er één rijstrook ingenomen worden tijdens een groen tijdsvenster op de hoofdrijbaan indien de op- of afrit uit meerdere rijstroken bestaat.
- In knooppunten mag er een rijstrook ingenomen worden op de verbindingsslussen tussen de verschillende snelwegen indien er een groen tijdsvenster geldt zowel op de weggaande als toekomende snelweg.

Voor werkzaamheden die uitgevoerd kunnen worden met inname van 1 rijstrook in een groen tijdsvenster, wordt in de bijzondere bestekken opgenomen dat het afsluiten van 1 rijstrook enkel in deze periodes mag gebeuren.

### A.3. Werktijden voor werkzaamheden met verkeershinder

Bij werken buiten de groene tijdsvensters uit bijlage 1 of met inname van meer dan 1 rijstrook, zal er verkeershinder zijn. Deze werken worden gepland in overleg met het verkeerscentrum. Indien er hinder verwacht wordt, zal het Verkeerscentrum hiervoor afstemmen met de coördinator Minder Hinder.

Om de hinder bij dergelijke werken te beperken, wordt zoveel mogelijk gewerkt in de verkeersluwe periodes:

- tijdens de daluren: op een aantal autosnelwegen is er een uitgesproken ochtendspits in de ene richting en een avondspits in de andere richting. Door de inname van het aantal rijstroken in deze spitsen te beperken, kan de verkeershinder aanzienlijk afnemen.
- nachtwerk: nachtwerk is aangewezen voor snelwegvakken met een hoge intensiteit/capaciteitsverhouding. De periode met hinder wordt op deze manier steeds zo kort mogelijk gehouden. Het is hierbij aangewezen om overdag de volledige rijbaanbreedte vrij te geven. Het overdag niet kunnen vrijgeven van de volledige rijbaan is echter geen reden om geen nachtwerk uit te voeren.
- weekendwerk: op de meeste snelwegen rijdt in het weekend minder verkeer dan tijdens de werkweek. Door werken met hinder in het weekend uit te voeren, kan de verkeershinder sterk beperkt worden.
- tijdens vakantieperiodes of tijdens bouwverlof: op een aantal snelwegen is de verkeersdrukke in vakantieperiodes lager dan buiten de vakantieperiodes. Voor drukke wegvakken kan de verkeershinder sterk beperkt worden door de werken uit te voeren in de vakantieperiodes. Op wegvakken met veel toeristisch verkeer is werken in de vakantieperiode niet aan te raden.

Voor werkzaamheden waarbij het mogelijk is om de volledige werken of de fases met het meeste verkeershinder uit te voeren in een van deze verkeersluwe periodes, wordt dit als verplicht tijdsvenster opgenomen in de bijzondere bestekken.

#### A.4. Capaciteit tijdens de wegwerkzaamheden

Om de capaciteit te maximaliseren en voldoende veiligheidszone te creëren voor het uitvoeren van de werken, worden volgende maatregelen genomen:

- inname van de pechstrook als rijstrook, vooral indien het overblijvend aantal rijstroken aanleiding zou geven tot filevorming. Er moeten dan wel vooraf pechhavens gerealiseerd worden (zie hiervoor het Vademecum Weginfrastructuur, deel autosnelwegen).
- gebruik van tijdelijk versmalde rijstroken. De vereiste afmetingen zijn terug te vinden in tabel 10.4.1 in het Standaardbestek 250. Met dergelijke versmalde rijstroken is het bijvoorbeeld mogelijk om een autosnelweg met 3 rijstroken per rijbaan en een vluchtstrook om te vormen in 2 rijstroken in de ene rijrichting en 2 rijstroken voor de andere rijrichting (waarbij één voor zwaar verkeer) met een scheiding tussen de rijrichtingen.
- aan- en afrijdend werfverkeer hindert de andere weggebruikers zo weinig mogelijk, zowel om de doorstroming als de verkeersveiligheid te verhogen.
- de lengte van invoegstroken zo lang mogelijk te houden. Indien de lengte van de invoegstrook beperkt moet worden, is het beter de oprit af te sluiten om de capaciteit van de hoofdrijbaan te verhogen.

#### A.5. Beperking afgesloten lengte

De inname van een rijstrook wordt zoveel mogelijk beperkt in lengte. Immers, hoe langer deze lengte, hoe groter de kans dat de verkeersstroom ergens hapert, met nadelige gevolgen voor de doorstroming en de veiligheid. Bovendien ergert de weggebruiker zich aan het afzetten van rijstroken waar er schijnbaar niet gewerkt wordt. Het is aangewezen om de werkzaamheden op elke plaats zo snel mogelijk volledig af te werken en dan die plaats weer vrij te geven voor het verkeer.

Bij werken van 6e categorie op locaties waar dynamische rijstrooksignalisatie aanwezig is, wordt deze rijstrooksignalisatie ingezet voor de signalisatie van de werf zoals beschreven in het Standaardbestek 250 hoofdstuk 10.4. Hiervoor wordt contact opgenomen met het Verkeerscentrum.

#### A.6. Alternatieve routes

De inrichting van werven op snelwegen is zo dat het verkeer zo veel mogelijk doorgang heeft op de snelweg zelf.

Voor langlopende werven met grote verkeershinder, wordt een alternatieve route voorzien voor langeafstandsverkeer. Deze alternatieve route bestaat uit een aantal snelwegvakken zonder andere werven die voor extra verkeershinder zorgen. De aanduiding ervan gebeurt met dynamische informatieborden, indien deze aanwezig zijn, en enkel op momenten dat de alternatieve route daadwerkelijk nodig is. Hiervoor wordt contact opgenomen met het Verkeerscentrum. Indien er geen dynamische borden beschikbaar zijn, gebeurt de aanduiding aan de hand van tekstkarren.

Indien het toch noodzakelijk is om de snelweg volledig af te sluiten, wordt er een omleiding voorzien via de calamiteitsroutes op de gewestwegen. Een aandachtspunt hierbij is de mogelijkheid om de lichtenregelingen aan te passen voor een vlottere doorstroming op de

calamiteitenroutes. Hiervoor wordt contact opgenomen met de afdeling Verkeer, Wegsystemen en Telematica.

Voor de aanduiding van alternatieve routes voor langeafstandsverkeer en omleidingen via calamiteitenroutes wordt verwezen naar het Vademecum Bewegwijzering - Tijdelijke richtingssignalisatie.

## **B. Duur van de hinder beperken**

### B.1. Aangepaste gedeeltelijke uitvoeringstermijnen voor onderdelen met verkeershinder

Dienstorder MOW/AWV/2014/7 legt maximale uitvoeringstermijnen op in functie van het aanbestedingsbedrag. De verkeershinder kan echter nog meer beperkt worden door

- afzonderlijke deeltermijnen op te leggen voor de onderdelen met belangrijke verkeershinder;
- de (deel)termijnen afhankelijk te maken van het soort werk.

Bij het aanleggen van asfaltverhardingen kunnen kortere deeltermijnen worden aangewend dan bij de aanleg van betonverhardingen, omdat de afkoelingsperiode van het asfalt korter is dan de vereiste uithardingstijd bij betonverhardingen.

### B.2. Inkorten van de uitvoeringstermijn

De uitvoeringstermijn kan gevoelig ingekort worden door:

- 24u per dag te werken in ploegensysteem voor werkzaamheden waarbij nachtwerk mogelijk is.
- in een tweeploegensysteem te werken. In de periode van ongeveer mei tot oktober is er voldoende lang natuurlijk licht opdat 2 achtereenvolgende ploegen een volle dagprestatie kunnen leveren zonder gebruik van kunstlicht.
- 7 dagen op 7 te werken.

Het is misschien niet wenselijk om dit systeem op te leggen maar bij het bepalen van de uitvoeringstermijn voor alle grotere werken dient er rekening mee gehouden te worden.

### B.3. Bijzondere straffen voor het niet naleven van de minderhinder-maatregelen

Indien de in het bestek opgenomen uitvoeringstermijn overschreden wordt of de opgenomen minderhinder-maatregelen worden niet nageleefd, worden er bijzondere straffen toegepast. De bedragen van enkele bijzondere straffen, die we absoluut bij AWV toegepast willen zien, zijn opgenomen in het Standaardbestek 250 en in de Standaardteksten bijzonder bestek van AWV

In de handleiding "Middelen van optreden door een aanbestedende overheid" (versie april 2017 - zie Informatiecenter 4.4.6 Middelen van optreden) is een volledige paragraaf gewijd aan mogelijke extra bijzondere Minder Hinder straffen (in aanvulling op de wettelijke bepalingen bij het overschrijden van de contractuele uitvoeringstermijn incl deeltermijnen). Dit initiatief wordt aan de projectmanager der werken overgelaten, uiteraard kan er advies ingewonnen worden bij de werkgroep Minder - Hinder.

## **C. Goede coördinatie tussen de verschillende werken**

### C.1. Afstemmen van werven

Het is logisch om verschillende wegenwerken met verkeershinder op elkaar af te stemmen. De totale verkeershinder van 2 gecoördineerde werven kan kleiner zijn dan de som van de verkeershinder van elke werf afzonderlijk. De verkeershinder van 2 goed gecoördineerde werven hoeft zelf nauwelijks groter te zijn dan de verkeershinder van één werf:

- Door werven op eenzelfde wegvak in dezelfde rijrichting gelijktijdig uit te voeren, is er slechts 1 keer hinder voor de weggebruiker. Dit geldt zowel voor inspecties, onderhouds- en herstellingswerken die niet binnen een groen tijdsvenster met inname van 1 rijstrook uitgevoerd kunnen worden als voor de grotere werven.
- Wanneer op eenzelfde wegvak 2 werven met verkeershinder gelijktijdig maar in afstand na elkaar gebeuren, zal de eerste werf als doseerinstallatie fungeren voor de tweede werf. Bij eenzelfde capaciteitsbeperking zal de verliestijd bij de tweede werf zeer beperkt zijn.

Indien de werven op dezelfde route toch te ver uit elkaar liggen en de weggebruiker van de ene file in de andere file dreigt te rijden, worden beide werken beter niet gelijktijdig uitgevoerd.

Indien bij het volledig afsluiten van de rijbaan een omleidingsroute voorzien wordt, dient deze omleidingsroute vrij gehouden te worden van andere wegenwerken.

Het afstemmen van verschillende werven vereist extra afstemming en overleg, maar het resultaat voor de weggebruiker compenseert dit ruimschoots. De afzonderlijke betalingswijze voor werfsignalisatie maakt daarenboven mogelijk om de totale kostprijs van de signalisatie te verminderen. Het is aangewezen om de onderlinge afstemming van de werven uitdrukkelijk op te nemen in de bijzondere bestekken.

### C.2. Coördinatie wegenwerken

Om de coördinatie van wegenwerken mogelijk te maken, worden

- alle werven gemeld aan het Verkeerscentrum;
- de werven met inname van meer dan 1 rijstrook of buiten de groene tijdsvensters gemeld aan de Coördinator Minder Hinder;
- de werven met grote verkeershinder gecoördineerd in de Werkgroep Minder Hinder.

Alvorens de aannemer de werken kan starten dient door de desbetreffende TAW een signalisatievergunning afgeleverd te zijn. De aannemer neemt enkel contact op met het Verkeerscentrum bij het aan- en afmelden van de werken. Het Verkeerscentrum gaat op dat moment na of de verkeerstoestand het toe laat de werken uit te voeren, maar veronderstelt dat de aannemer reeds over een correcte vergunning beschikt.

### C.3. Ingave in WERF

Alle wegenwerken, zowel mobiele als niet-mobiele werken, worden ingegeven in de applicatie WERF volgens dienstorder MOW/AWV/2013/19. De bedoeling is om hinder te

verminderen door enerzijds de werken op alle Vlaamse wegen gezamenlijk zichtbaar te maken en anderzijds de onderlinge impact van de wegenwerken te verminderen.

Het dienstorder MOW/AWV/2010/5 van 27 oktober 2010 inzake de beperking van de verkeershinder en bijhorende onveiligheid bij werken op autosnelwegen wordt opgeheven, met volgende nuance:

Het nieuwe dienstorder is van toepassing op alle nieuwe opdrachten. Lopende opdrachten kunnen worden geregeld door de vroegere regeling. Bij verlenging van meerjarencontracten, is het nieuwe dienstorder van toepassing voor een verlenging vanaf 1 september 2020.

ir. Tom Roelants  
Administrateur-generaal