

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1647
van **EMMILY TALPE**
datum: 17 september 2015

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

Wegenwerken - Verkeerssignalisatie

Bij wegenwerken worden vaak signalisatieborden geplaatst om onder andere een gewijzigde snelheid aan te duiden. Evenals op autosnelwegen zijn het de borden rechts en boven de rijbaan die van kracht zijn. Borden links geplaatst zouden louter ter verduidelijking zijn.

In bepaalde gevallen worden overtredingen betwist met het argument dat het bord rechts niet zichtbaar zou geweest zijn. Zo kan het bijvoorbeeld dat er juist een vrachtwagen het zicht op het bord belemmerde.

Aangezien dit uitzonderingssituaties zijn, zijn er weinig cijfergegevens omtrent deze problematiek voorhanden. Toch duidt dit op een verkeersrisico, nl. weggebruikers die slecht geïnformeerd geraken over de op dat moment geldende regels in het verkeer.

Het plaatsen van borden bij werken is de verantwoordelijkheid van de aannemer. Hoe dit moet gebeuren kan apart geëxpliciteerd worden in het bestek.

1. a) Krijgt het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) meldingen van gebrekkige verkeerssignalisatie bij werken?
b) In welke categorieën worden die opgedeeld?
c) Zijn er cijfers voorhanden van deze categorieën?
d) Kan de minister cijfers bezorgen omtrent problemen die te wijten zijn aan een afwezigheid van dubbele bebording (ook borden op de linkerkant)?
2. a) Wordt er standaard voorzien in bestekken om een dubbele bebording te plaatsen?
b) Wordt dit aangeraden bij het opmaken van bestekken in functie van de verkeersveiligheid?
3. In welke mate en op welke manier wordt er controle gevoerd op het correct aanbrengen van borden bij werken?

ANTWOORD

op vraag nr. 1647 van 17 september 2015

van **EMMILY TALPE**

1. a) Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) krijgt slechts sporadisch melding van gebrekkige verkeerssignalisatie bij werken.

b) Verkeerssignalisatie bij werken en de ermee verbonden gebreken worden opgedeeld volgens de zes hoofdcategorieën van werken die wettelijk zijn bepaald.

c) AWV houdt de meest voorkomende fouten in de opstelling van de werfsignalisatie bij zonder hierover expliciete getallen bij te houden.

d) Er zijn geen cijfers bekend te wijten aan de afwezigheid van dubbele bebording.
2. Dubbele bebording is wettelijk voorgeschreven voor werken met sterke hinder van eerste categorie en vijfde categorie (op autosnelwegen en wegen waar een snelheidsregime heerst van hoger dan 90 km/u) (zie artikel 2.1.1.1^of en art. 6.1.1. van het ministerieel besluit van 7 mei 1999 betreffende het signaleren van werken en verkeersbelemmeringen op de openbare weg).
Op wegen met een lager snelheidsregime dan 90 km/u (= werken van 2^e categorie of 3^e categorie) bestaan geen uniforme richtlijnen. Dubbele bebording heeft trouwens maar zin indien de weg minstens twee rijstroken in dezelfde richting heeft en er bovendien opstellingsruimte aan de linkerkant aanwezig is onder de vorm van een middenberm. Op plaatsen waar men het echt noodzakelijk acht, schrijft de bestekschrijver meestal een dergelijke werfsignalisatie volgens categorie 1 voor. Dit vraagstuk komt verder aan bod binnen de administratieve werkgroep die bezig is met de actualisatie van de werfsignalisatie binnen de 2^e en 3^e categorie. Op termijn zal de problematiek voor deze categorieën ook worden meegenomen bij een volgende herwerking van het standaardbestek.
3. De controle op het correct aanbrengen van borden bij werken gebeurt door de werfcontroleur onder de verantwoordelijkheid van de werfleider. Meestal doet de politie ook een inspectierondgang en heeft de veiligheidscoördinator een rol te vervullen als de signalisatie een directe impact heeft op de veiligheid van de werf.