

Cette nouvelle licence de tireur sportif visée à l'alinéa 1^{er}, est délivrée à partir de la date d'entrée en vigueur de l'arrêté précité du Gouvernement flamand du 29 janvier 2021 jusqu'au plus tard trois mois après l'expiration de la période pendant laquelle, en application de l'arrêté ministériel du 28 octobre 2020 portant des mesures d'urgence pour limiter la propagation du coronavirus, les stands de tir en salle sont fermés.

Si les tireurs sportifs, tel que visé à l'alinéa 1^{er}, ne peuvent pas encore démontrer six séances de tir, ils demandent d'abord une licence provisoire de tireur sportif. Cette licence provisoire de tireur sportif est délivrée au plus tard un mois après l'expiration de la période pendant laquelle, en application de l'arrêté ministériel du 28 octobre 2020 portant des mesures d'urgence pour limiter la propagation du coronavirus, les stands de tir en salle sont fermés. Le certificat médical visé à l'article 9, § 2, 6°, du décret précité, pour cette licence provisoire de tireur sportif est également valable pour la licence de tireur sportif délivrée en application de l'alinéa 1^{er}.

Les alinéas 1^{er}, 2, 3 et 4 ne sont pas d'application si la licence de tireur sportif n'est plus valable après qu'elle ait été retirée ou suspendue en application de l'article 11, § 1^{er}, alinéa 2, de l'article 11, § 2, alinéa 1^{er}, 2° ou 5°, du décret du 11 mai 2007 précité.

Art. 1/4. Les tireurs sportifs qui étaient titulaires d'une licence de tireur sportif dont l'anniversaire de la date de délivrance pour la première catégorie d'armes a eu lieu dans la période du 29 octobre 2020 à la date d'entrée en vigueur de l'arrêté du Gouvernement flamand du 29 janvier 2021 modifiant l'arrêté du Gouvernement flamand du 27 mars 2020 instaurant certaines mesures temporaires dans le sport dans le cadre de l'urgence civile de santé publique en raison du coronavirus, en ce qui concerne les licences de tireur sportif, mais qui n'est plus valable à la date d'entrée en vigueur de l'arrêté du Gouvernement flamand du 29 janvier 2021, précité, peuvent, par dérogation à l'article 9, § 2, 3°, du décret du 11 mai 2007 demander une nouvelle licence de tir sportif, sans que le tireur sportif doive démontrer douze séances de tir.

Après la remise de la licence de tireur sportif précédente visée à l'alinéa 1^{er}, la fédération sportive de tir autorisée délivre la nouvelle licence de tireur sportif en mentionnant les catégories d'armes, telles que mentionnées sur la licence de tireur sportif précédente.

Cette nouvelle licence de tireur sportif visée à l'alinéa 1^{er}, est délivrée à partir de la date d'entrée en vigueur de l'arrêté précité du Gouvernement flamand du 29 janvier 2021 jusqu'au plus tard trois mois après l'expiration de la période pendant laquelle, en application de l'arrêté ministériel du 28 octobre 2020 portant des mesures d'urgence pour limiter la propagation du coronavirus, les stands de tir en salle sont fermés.

Les alinéas 1^{er}, 2 et 3 ne sont pas d'application si la licence de tireur sportif n'est plus valable après qu'elle ait été retirée ou suspendue en application de l'article 11, § 1^{er}, alinéa 2, l'article 11, § 2, alinéa 1^{er}, 2° ou 5°, du décret du 11 mai 2007 précité. ».

Art. 3. Le présent arrêté produit ses effets le 1^{er} février 2021, à l'exception de l'article 1^{er}, 2°, qui produit ses effets le 27 mars 2020.

Art. 4. Le ministre flamand compétent pour les sports est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Bruxelles, le 29 janvier 2021.

Le Ministre-Président du Gouvernement flamand,

J. JAMBON

Le Ministre flamand de l'Enseignement, des Sports, du Bien-être des animaux et du Vlaamse Rand,

B. WEYTS

REGION WALLONNE — WALLONISCHE REGION — WAALS GEWEST

SERVICE PUBLIC DE WALLONIE

[C - 2021/40366]

16 DECEMBRE 2020. — Arrêté du Gouvernement wallon relatif à la signalisation des chantiers et des obstacles sur la voie publique

Le Gouvernement wallon,

Vu le décret du 19 décembre 2007 relatif à la tutelle d'approbation de la Région wallonne sur les règlements complémentaires relatifs aux voies publiques et à la circulation des transports en commun, l'article 10, § 4, remplacé par le décret-programme du 17 juillet 2018 ;

Vu l'arrêté ministériel du 7 mai 1999 relatif à la signalisation des chantiers et des obstacles sur la voie publique ;

Vu le rapport du 25 mars 2019 établi conformément à l'article 3, 2°, du décret du 11 avril 2014 visant à la mise en œuvre des résolutions de la Conférence des Nations Unies sur les femmes à Pékin de septembre 1995 et intégrant la dimension du genre dans l'ensemble des politiques régionales ;

Vu l'avis n° 66.012/4 du Conseil d'Etat, donné le 20 mai 2019, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973 ;

Sur proposition de la Ministre de la Sécurité routière ;

Après délibération,

Arrête :

CHAPITRE I^{er}. — Dispositions générales

Article 1^{er}. Pour l'application du présent arrêté, l'on entend par :

1° le chantier gênant fortement la circulation : un chantier, qui à un endroit quelconque, a une largeur telle qu'au moins une bande ou la largeur d'une bande de circulation est soustraite au trafic ;

2° le chantier gênant peu la circulation : un chantier, qui a un endroit quelconque, a une largeur telle que moins d'une bande ou moins de la largeur d'une bande de circulation est soustraite au trafic, ainsi que celui qui est établi en dehors de la chaussée mais qui influence la circulation sur celle-ci ;

3° le Code de la route : l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique ;

4° le décret du 19 décembre 2007 : le décret du 19 décembre 2007 relatif à la tutelle d'approbation de la Région wallonne sur les règlements complémentaires relatifs aux voies publiques et à la circulation des transports en commun ;

5° les signaux : les signaux routiers visés au Code de la route.

Art. 2. § 1^{er}. En vue de garantir la sécurité de la circulation, l'autorisation prévue à l'article 10, § 2, alinéa 2, du décret du 19 septembre 2007 peut, outre les mesures imposées par le présent arrêté, prévoir une signalisation routière complémentaire.

L'autorisation peut prévoir une modulation de la limitation de la vitesse en fonction du moment, de la position et des périodes d'activité et de repos du chantier. L'autorisation peut prévoir une modulation de la signalisation en fonction de l'évolution du chantier de façon programmée ou prévisible.

L'autorisation est présentée à toute réquisition de l'autorité compétente.

§ 2. Les dispositions relatives aux dimensions et au placement des signaux routiers et des panneaux additionnels, prévues par l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976 fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière, sont d'application.

Art. 3. § 1^{er}. Les travaux peuvent commencer uniquement lorsque la signalisation est entièrement placée.

§ 2. La signalisation de chantier est, conformément aux dispositions de l'article 10, § 2, alinéa 4, du décret du 19 décembre 2007, enlevée dès que les travaux sont terminés. Il en est de même du matériel de signalisation et des panneaux indiquant en jaune sur fond noir, le nom du responsable de la signalisation et son numéro de téléphone.

§ 3. En dehors des heures de travail, notamment le soir ainsi que pendant les week-ends et chaque fois que les travaux sont interrompus pour une période déterminée, les signaux qui ne sont plus nécessaires sont masqués sur toute leur superficie ou sont enlevés.

La signalisation est également adaptée selon l'évolution du chantier et les prescriptions de l'autorisation prévue à l'article 10, § 2, alinéa 2, du décret du 19 septembre 2007.

Art. 4. La signalisation des chantiers est assurée avec le plus grand soin et est maintenue pendant toute la durée des travaux dans un état de propreté tel qu'elle reste aisément identifiable et lisible par les usagers.

Les signaux ne peuvent pas être dégradés ou endommagés.

Une inspection quotidienne de l'état et du placement de la signalisation est réalisée ainsi qu'après chaque épisode météorologique pouvant perturber ou endommager la signalisation (tempête, orages, neige, ...).

Art. 5. § 1^{er}. Le point de référence (0 m) pour le placement de la signalisation prévue dans le présent arrêté est situé au début du dévoiement, de la réduction ou de la suppression de bande de circulation s'il y en a ou à hauteur du début du chantier physique.

§ 2. Sans préjudice de l'article 19, les signaux peuvent être répétés à gauche.

Art. 6. § 1^{er}. La signalisation de déviation est placée au début de l'itinéraire dévié ainsi que tout le long de la déviation aux changements de direction, à tous les carrefours importants ou ambigus et au moins tous les 5 km.

La signalisation de déviation doit être assurée jusqu'au retour sur l'itinéraire normal ou en un point où la signalisation en place indique les destinations reprises sur les signaux temporaires. Dans ce cas, il est judicieux de placer un signal indiquant la fin de déviation.

§ 2. En fonction de l'implantation et de la configuration du chantier, il peut s'avérer nécessaire de guider, voire de dévier localement la circulation des piétons et, le cas échéant, la circulation des cyclistes.

Le réaménagement de la circulation des piétons et des cyclistes doit être conçu en ayant soin :

1° d'en assurer le confort d'utilisation ;

2° de réduire la longueur du parcours de déviation au minimum ;

3° de l'adapter aux personnes handicapées ou malvoyantes ;

4° de sécuriser le parcours par rapport à la circulation automobile et les mouvements sur le chantier.

Art. 7. Sur autoroutes, la largeur des voies de circulation indiquées par les marquages est de minimum 3,25 m pour la voie de droite et minimum 2,50 m pour les autres voies. Les rétrécissements de la chaussée à une seule voie de circulation ont une largeur minimum de 3,25 m.

Hors autoroute, la largeur des voies de circulation indiquées par les marquages est de minimum 2,75 m.

Les marquages indiquant les bandes de circulation sont inclus dans les largeurs de voies de circulation. Les marquages de bord de chaussée ne sont pas inclus dans les largeurs de voies de circulation.

Art. 8. § 1^{er}. Les signaux routiers et balises sont de type rétroréfléchissant.

Les films rétroréfléchissants utilisés pour les signaux des chantiers et obstacles sont de type 3 du PTV 662 ou équivalent. Les valeurs minimales de rétroréflexion de ces films sont conformes au tableau 3-3A du PTV 662 ou équivalent. Toutefois, les valeurs minimales de rétroréflexion des films fluorescents sont conformes au tableau 3-3C du PTV 662 ou équivalent.

Les valeurs minimales de rétroréflexion des balises et des cônes sont conformes à la classe R2A selon la norme NBN EN 13422 ou équivalent.

Les panneaux peuvent être de type à messages variables (PMV). Dans ce cas, sur autoroutes, les propriétés visuelles minimales, spécifiées selon la norme NBN EN 12966 ou équivalent, sont :

1° la couleur (C) : classe C2 ;

2° la luminance (La) : classe L3 ;

3° le rapport de luminance (LR) : classe R3 ;

4° la largeur de faisceau (B) : classe B6 ;

5° la dimension minimum des caractères (C) : 240 mm.

§ 2. Les marquages temporaires sont de couleur jaune de la classe Y2 selon la NBN EN 1436 ou équivalent et ont une largeur de minimum 0,15 m.

Leur rétroréflexion est au minimum de classe R3 selon la NBN EN 1436 ou équivalent.

§ 3. Les bandes alternées de couleur rouge et blanche, prévues aux articles 68 et 70 ainsi qu'aux annexes, sont munies de produits rétroréfléchissants.

Les valeurs minimales de rétroréflexion des bandes sont déterminées selon le type du produit et de voirie.

Art. 9. Lorsqu'un chantier est exécuté sur la voie publique, l'éclairage public reste allumé durant la nuit à hauteur de la zone où la signalisation est placée.

Les lampes utilisées sur un chantier ou pour délimiter un obstacle fonctionnent entre la tombée et le lever du jour ainsi qu'en toute circonstance où il n'est plus possible de voir distinctement jusqu'à une distance d'environ 200 m. Ces lampes sont de couleur jaune C1 et de type L6 ou L7 selon la NBN EN 12352 ou équivalent. Ces lampes clignent indépendamment, simultanément ou en cadence.

Art. 10. Si une barrière est placée au début du chantier, elle occupe une largeur au moins égale à celle qui est nécessaire pour exécuter les travaux en toute sécurité.

Art. 11. Si l'emplacement du chantier entraîne une déviation de la circulation, un itinéraire complet de cette déviation est signalé.

La mention "déviation" est utilisée uniquement si un seul itinéraire est mis en place pour tous les types d'usagers. Dans le cas contraire, toutes les destinations reprises sur la signalisation définitive sont indiquées ainsi que, le cas échéant, le type d'usager auquel la signalisation est destinée.

Si le début de la déviation ne coïncide pas avec celui du chantier, la signalisation est placée à l'endroit où cette déviation débute.

Art. 12. Sauf cas exceptionnels, les signaux C43 indiquent uniquement les limitations de vitesse prévues par le présent arrêté.

Art. 13. La signalisation en amont du chantier est placée uniquement sur la voie publique où les travaux sont effectués.

Toutefois, elle peut également être placée sur d'autres voies publiques quand la disposition des lieux le justifie.

Art. 14. Il peut être fait usage de dispositifs mobiles montés ou non sur véhicules et destinés à absorber les chocs. Sur autoroutes et voies publiques où la vitesse maximale autorisée est égale ou supérieure à 90 km/h, ces absorbeurs de chocs mobiles sont conformes à la classe "Speed Class 100" selon la spécification CEN/TS 16786 (tableau 5) ou équivalent.

Ce véhicule ne peut pas contenir du matériel de chantier ou tout élément susceptible d'être projeté en cas de choc.

Art. 15. Lorsque des feux de régulation du trafic sont placés sur la voirie pour mettre en place une circulation alternée, ces feux sont munis d'un dispositif permettant aux usagers de connaître la durée restante de la phase en cours (durée de la phase "circulation" ou "arrêt").

Art. 16. § 1^{er}. Sur les chantiers dont la longueur est supérieure à 6 km, le panneau indiquant en jaune sur fond noir le nom du responsable de la signalisation et son numéro de téléphone peut être répété le long du chantier même.

§ 2. Sur les chantiers dont la longueur est supérieure à 2 km, une signalisation d'indication de la longueur du chantier restant à parcourir de type IL visée à l'annexe 1^{re} est placée le long du chantier selon la séquence suivante :

1° Pour les chantiers d'une longueur comprise entre 2 et 6 km, à environ 200 m après le début du chantier, entre la moitié et les trois quarts de la longueur du chantier, à 1 km de la fin de chantier et à proximité de la signalisation de fin de chantier ;

2° Pour les chantiers d'une longueur supérieure à 6 km, à environ 200 m après le début du chantier, à la moitié de la longueur du chantier, aux trois quarts de la longueur du chantier, à 1 km de la fin de chantier et à proximité de la signalisation de fin de chantier.

Art. 17. La vitesse maximale autorisée sur la voirie concernée est utilisée pour fixer la catégorie du chantier. Lorsque, sur une voie publique, différentes limitations de vitesse sont instaurées, la vitesse maximale autorisée la plus élevée est prise en compte pour fixer la catégorie du chantier.

Art. 18. Les chantiers sont classés en 6 catégories définies comme suit :

1° la 1^{re} catégorie : les chantiers établis sur les voies publiques où la vitesse maximale autorisée est supérieure à 90 km/h ;

2° la 2^e catégorie : les chantiers établis sur les voies publiques où la vitesse maximale autorisée est supérieure à 50 km/h, et inférieure ou égale à 90 km/h ;

3° la 3^e catégorie : les chantiers établis sur les voies publiques où la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 50 km/h ;

4° la 4^e catégorie : les chantiers établis en dehors de la chaussée, qui représentent un danger pour les piétons, les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues ;

5° la 5^e catégorie : les chantiers exécutés uniquement :

a) entre le lever et la tombée du jour lorsqu'il est possible de voir distinctement jusqu'à une distance d'environ 200 m ;

b) durant la nuit pour une durée maximale de 12 heures, sauf en cas de brouillard ou de fortes averses ;

6° la 6^e catégorie : les chantiers gênants la circulation durant une durée limitée, à cause de leur vitesse de déplacement faible ou d'arrêts fréquents, dus à l'exécution de travaux, et ce dans de bonnes conditions climatiques, en l'absence de brouillard ou de fortes averses.

CHAPITRE II. — *Chantier de 1^{re} catégorie sur autoroute gênant fortement la circulation**Section 1^{re}. — Signalisation en amont du chantier*

Art. 19. § 1^{er}. Tous les signaux visés au présent article, situés en amont d'un chantier de 1^{re} catégorie sur autoroute gênant fortement la circulation, sont placés tant à gauche qu'à droite de la chaussée.

§ 2. Les signaux A31 et D1 sont placés au point de référence visé à l'article 5, 1^{er} dans un dispositif cadre de type I visé à l'annexe 3.

Le rabattement pour la réduction ou la suppression de bande de circulation s'effectue sur une distance d'au moins 150 m.

Le guidage qui commence à cet endroit est réalisé au moyen de dispositifs du type Ia.2 ou Ib.2 visés à l'annexe 2.

Ces balises, distantes entre elles de 5 m au maximum, sont pourvues de feux clignotant en enfilade de couleur jaune C1 et de type L8L ou L8H selon la NBN EN 12352 ou équivalent.

Deux signaux D1 au moins, espacés de 50 m et dont la flèche est inclinée vers le sol sous un angle de 45°, sont placés au-dessus des balises et des feux.

§ 3. Les signaux F79 à F85 sont placés à 1 500 m et répétés à 1 000 m et 250 m.

Le premier signal est surmonté d'une lampe.

§ 4. Un signal C43 limitant la vitesse à 90 km/h est placé à 1 100 m; il est annoncé à 300 m par un signal identique complété par un panneau additionnel de distance.

Un signal C43 limitant la vitesse à 70 km/h est placé à 500 m, et répété à 150 m.

Toutefois, si la disposition des lieux l'exige, un signal C43 limitant la vitesse à 50 km/h est placé à 150 m.

Selon la configuration des lieux et en accord avec le gestionnaire de la voirie, une limitation de vitesse peut être modulée selon le moment de la journée et la position le long du chantier via des panneaux à messages variables (PMV).

§ 5. Un signal C39 est placé à 500 m.

§ 6. Un signal A51 complété par un panneau additionnel de 1100 x 900 mm représentant une file de véhicules est placé dans un dispositif cadre de type I à l'annexe 3 entre 3 000 et 1 500 m.

Section 2. — Signalisation au début du chantier

Art. 20. Au début d'un chantier 1^{re} catégorie sur autoroute gênant fortement la circulation :

1° un dispositif FLR de type III visé à l'annexe 3 est placé sur chaque bande de circulation qui est fermée à la circulation ;

2° pour la sécurité, une zone d'une longueur minimale de 100 m est aménagée en amont de la zone d'intervention du chantier dénommée zone tampon ;

3° des marques longitudinales temporaires sont réalisées à gauche et à droite pour indiquer chaque bande de circulation lorsqu'au moins une voie de circulation est déviée ou réduite, même si la durée du chantier est inférieure à 7 jours.

Concernant l'alinéa 1^{er}, 1°, le signal D1 n'est pas apposé sur le dispositif.

Concernant l'alinéa 1^{er}, 2°, l'accès de la zone tampon est interdit à tout personnel et la zone ne peut pas être utilisée pour le dépôt de matériel ou de matériaux.

Concernant l'alinéa 1^{er}, 3°, le marquage temporaire commence 50 m en amont du dévoiement ou de la réduction de bande de circulation.

Section 3. — Signalisation latérale

Art. 21. § 1^{er}. Le balisage latéral d'un chantier de 1^{re} catégorie sur autoroute gênant fortement la circulation, est réalisé soit :

1° par des dispositifs du type Ia.2, Ib.2 ou IIc visés à l'annexe 2 ;

2° par un dispositif de retenue pour une séparation physique.

Concernant l'alinéa 1^{er}, 1°, ces dispositifs de balisage sont espacés au maximum de 30 m. Les dispositifs de balisage sont placés à une distance minimale de 0,50 m au moins de la zone des travaux pour constituer une zone de sécurité.

Concernant l'alinéa 1^{er}, 2°, ces dispositifs sont surmontés de balises du type IIIa ou IIIb visés à l'annexe 2, espacés au maximum de 30 m. Ces balises présentent une taille minimale de 400 cm² sur cette longueur de 30 m. Elles sont composées de bandes alternées de couleur rouge et blanche. La rétro réflexion de ces bandes répond au tableau 3-3A du PTV 662. Les dispositifs sont équipés de catadioptrés rétro réfléchissants de couleur jaune sur chacune de leurs faces latérales, selon la NBN EN 12899-3 ou équivalent. Ces catadioptrés mesurent au minimum 40 cm² et sont espacés au maximum de 10 m.

Lorsqu'une chaussée d'autoroute est mise à double sens de circulation, le dispositif de retenue pour une séparation physique est obligatoire à hauteur de la traversée du terre-plein central et sur une distance de 100 m de part et d'autre. Il est également obligatoire sur l'ensemble de la mise à double sens si la circulation est maintenue sur au moins 2 bandes dans chaque sens de circulation.

Les séparateurs temporaires sont des dispositifs de niveau T3 minimum suivant la NBN EN 1317-2 ou équivalent.

Les niveaux de retenue sont fonction de la durée des travaux.

Nombre de jours	Position de la barrière de sécurité	Niveau de retenue	Largeur de fonctionnement	ASI
> 7	X	H2	-	A
	Y	T3 minimum	W5 maximum	A ou B
≤ 7	X et Y	T3 minimum	W5 maximum	A ou B

X : dispositif situé en amont/aval du chantier. Y : dispositif bordant le chantier.

Les extrémités des dispositifs de retenue exposées face au trafic ne peuvent pas être laissées franches. Pour les zones où la vitesse maximale autorisée est supérieure à 50 km/h, un dispositif d'extrémité testé selon la NBN ENV 1317-4 ou équivalent est prévu.

Pour les dispositifs de longueur supérieure à un kilomètre, un dispositif anti-renversement est installé tous les kilomètres.

§ 2. Lorsque la largeur de chaussée libre dans le sens de la circulation considéré est égale ou supérieure à 3,5 m et la circulation est séparée de la zone de chantier par un dispositif de retenue, la limite de vitesse est ramenée à 90 km/h.

Les signaux C39 et C43 sont répétés tous les 500 m si la longueur de ce tronçon de chaussée est inférieure ou égale à 2 km, ou tous les 1 000 m si la longueur est supérieure à 2 km.

§ 3. Lors d'un chantier dont la durée est supérieure à 7 jours, des marques longitudinales temporaires sont apposées pour indiquer chaque bande de circulation déviée ou réduite lorsque le sens de circulation considéré comporte plusieurs voies de circulation.

Section 4. — Signalisation de fin de chantier

Art. 22. § 1^{er}. Le guidage des dévoiements en fin de chantier est réalisé au moyen de dispositifs du type Ia.2 ou Ib.2 visés à l'annexe 2.

Ces balises, distantes entre elles de 5 m au maximum, sont pourvues de feux clignotant en enfilade de couleur jaune C1 et de type L8L ou L8H selon la NBN EN 12352 ou équivalent.

Des marques longitudinales temporaires sont réalisées pour indiquer chaque bande de circulation lorsqu'au moins une voie de circulation est déviée, même si la durée du chantier est inférieure à 7 jours.

§ 2. Le signal F47 et les signaux de fin d'interdiction sont placés à 50 m après la fin du chantier de 1^{re} catégorie sur autoroute gênant fortement la circulation, ou après le dernier dispositif de balisage.

Un panneau indiquant en jaune sur fond noir le nom du responsable de la signalisation et son numéro de téléphone est placé à 150 m après la fin du chantier. La hauteur des lettres et des chiffres apposés sur ce panneau est d'au moins 0,15 m.

Section 5. — Applications courantes

Art. 23. § 1^{er}. En cas de suppression de plusieurs bandes de circulation, chaque rabattement est espacé de minimum 300 m.

Si le chantier occupe la bande de droite, un double rabattement de la circulation est réalisé. Le second rabattement, fermeture de la bande de circulation de droite, débute au minimum 150 m après la fin du premier rabattement, fermeture de la bande de circulation de gauche.

§ 2. En cas de basculement de la circulation, si le nombre de bandes de circulation désiré ne peut pas être mis en service sur la chaussée empruntée à double sens, une partie de la circulation peut être dirigée par la traversée du terre-plein central et l'autre le long du chantier, pour autant que les travaux sur cette chaussée le permettent et que la sécurité du personnel de chantier soit assurée :

1° dans le sens concerné par le chantier :

a) le trafic est ramené sur la bande de droite environ 350 m avant la traversée du terre-plein central à une vitesse de 70 km/h, cette vitesse est rappelée à 250 m avant la courbe de transition de la traversée du terre-plein central (courbe côté droit) ;

b) à 150 m avant le début de la courbe de transition de la traversée du terre-plein central, un signal de préavis F83 est placé pour annoncer la traversée du terre-plein central (courbe côté droit) ;

c) pour faciliter les entrées et sorties dans les courbes de transition, la largeur de la voie de circulation est augmentée légèrement en décalant les courbes de transition gauche et droite d'environ 50 m ;

d) une traversée du terre-plein central est aménagée ou, si nécessaire, adaptée de façon qu'elle puisse être franchie en toute sécurité à une vitesse de 70 km/h ;

2° dans le sens non concerné par le chantier :

a) les voies de circulation sont déviées sur la bande de droite et sur la bande d'arrêt d'urgence à une distance d'au moins 300 m de l'endroit où la circulation est mise à double sens ;

b) le rétablissement du trafic sur les voies normalement réservées à la circulation débute au moins 300 m après la section où la circulation s'est effectuée à double sens ;

3° sur le tronçon de chaussée emprunté dans les deux sens :

a) le nombre de bandes disponibles est indiqué par un signal F85, ce signal, ainsi que les signaux C39 et C43, si nécessaire, sont répétés tous les 500 m si la longueur de ce tronçon de chaussée est inférieure ou égale à 2 km, ou tous les 1 000 m si sa longueur est supérieure à 2 km ;

b) si le tronçon où la circulation est admise dans les deux sens est inférieur ou égale à 500 m, la vitesse maximale est maintenue à 70 km/h suivant le sens dévié ;

c) à 50 m de la traversée du terre-plein central rejoignant la chaussée normale, une limitation de vitesse à 70 km/h est installée et un signal F83 est placé à 200 m avant la traversée du terre-plein central ;

d) le signal D1 dont la flèche est inclinée vers le sol sous un angle de 45° est installé à l'endroit du changement de direction, et surmonté d'une lampe.

§ 3. En cas de chantier occupant la bande de droite au droit d'une sortie maintenue en service :

1° au minimum 100 m avant la sortie, les balises sont espacées de maximum 10 m ;

2° un signal d'indication de sortie de type IS visé à l'annexe 1^{re} est placé au début de la bande de décélération en reprenant le numéro de sortie et éventuellement la principale destination desservie ;

3° la bande de décélération a une longueur de minimum 70 m ;

4° la pointe du divergent est équipé de balises Ia.2 et Ib.2 visées à l'annexe 2, placées côte à côte et surmontées d'une lampe ;

5° un second signal d'indication de sortie de type IS visé à l'annexe 1^{re} est placé au divergent en reprenant le numéro de sortie et éventuellement la principale destination desservie.

§ 4. En cas de chantier occupant la bande de droite au droit d'une entrée maintenue en service, la signalisation est réalisée conformément aux paragraphes 5 et 6.

§ 5. Si la bande d'accélération ou d'intégration a une longueur de minimum 50 m,

1° un signal C43 limitant la vitesse à 70 km/h est placé à 200 m avant le début de la bande d'insertion ;

2° un signal C43 limitant la vitesse à 70 km/h est placé sur la bretelle d'accès.

§ 6. Si la bande d'accélération ou d'intégration n'a pas une longueur de minimum 50 m,

1° un signal F79c visé à l'annexe 1^{re} surmonté d'un signal C43 limitant la vitesse à 50 km/h est placé à 100 m avant le début de la bande d'insertion ;

2° un signal F79d visé à l'annexe 1^{re} surmonté d'un signal C43 limitant la vitesse à 50 km/h est placé sur la bretelle d'accès.

CHAPITRE III. — *Chantier de 1^{re} catégorie sur les autres voies publiques gênant fortement la circulation*

Section 1^{re}. — Signalisation en amont du chantier

Art. 24. La signalisation prévue à l'article 19 est d'application en amont d'un chantier de 1^{re} catégorie sur les autres voies publiques gênant fortement la circulation.

Toutefois :

1° les signaux F79 à F85 sont placés à une distance de 1 000 m à 800 m et répétés à 250 m ;

2° le signal C43 limitant la vitesse à 90 km/h est placé entre 750 m et 550 m; il est annoncé à 200 m par un signal identique complété par un panneau additionnel de distance ;

3° le signal C43 limitant la vitesse à 70 km/h est placé entre 550 m et 350 m ;

4° la distance qui sépare les signaux C43 limitant la vitesse à 90 km/h et à 70 km/h ne peut pas être inférieure à 200 m ;

5° les signaux C43 sont distants de 50 m au moins des signaux F79 à F85.

Section 2. — Signalisation au début du chantier

Art. 25. La signalisation prévue à l'article 20 est d'application au début d'un chantier de 1^{re} catégorie sur les autres voies publiques gênant fortement la circulation.

Lorsque sur la partie de la chaussée qui est fermée à la circulation, la circulation locale est autorisée, le dispositif cadre de type I visé à l'annexe 3 est complété par un panneau additionnel "excepté circulation locale".

Section 3. — Signalisation latérale, signalisation de fin de chantier et applications courantes

Art. 26. La signalisation latérale, de fin de chantier et applications courantes prévue aux articles 21 à 23 est d'application au chantier de 1^{re} catégorie sur les autres voies publiques gênant fortement la circulation.

CHAPITRE IV. — *Chantier de 1^{re} catégorie sur autoroute gênant peu la circulation*

Section 1^{re}. — Signalisation en amont du chantier

Art. 27. § 1^{er}. La signalisation en amont d'un chantier de 1^{re} catégorie sur autoroute gênant peu la circulation est réalisée conformément aux paragraphes 2 et 3.

§ 2. Si l'aménagement du chantier entraîne un rétrécissement de la chaussée :

1° les signaux A31 et D1 sont placés au point de référence visé à l'article 5, 1^{er} dans un dispositif cadre de type I visé à l'annexe 3 ;

2° un signal C43 limitant la vitesse à 90 km/h est placé à 400 m ;

3° des signaux A7 et C43 sont placés à 150 m du signal A31 dans un dispositif cadre de type I visé à l'annexe 3 ;

4° un signal C39 est placé à 500 m.

Concernant l'alinéa 1^{er}, 1°, si la disposition des lieux le permet, un guidage est aménagé à partir de ce signal. Si le signal A31 est placé à un endroit plus éloigné, la distance approximative à laquelle le chantier est établi est mentionnée sur un panneau additionnel de distance. Dans ce cas, le guidage commence également à cet endroit. Le guidage est réalisé au moyen de dispositifs du type Ia.2 ou Ib.2 visés à l'annexe 2. Ces balises sont espacées de 5 m au maximum. Alternativement, au moins une balise sur deux est pourvue d'un éclairage réalisé au moyen de feux de couleur jaune C1 et de type L8L ou L8H selon la NBN EN 12352 ou équivalent. Ces feux clignotent en enfilade.

Concernant l'alinéa 1^{er}, 2°, le signal limitant la vitesse à 90 km/h est annoncé à 300 m par un signal identique complété par un panneau additionnel de distance. Il est répété à 150 m. Toutefois, si la disposition des lieux l'exige, un signal C43 limitant la vitesse à 70 km/h est placé à 150 m.

Concernant l'alinéa 1^{er}, 3°, le signal A7 est annoncé à 1 000 m par un signal identique placé dans un dispositif cadre de type I visé à l'annexe 3 complété par un signal F81.

§ 3. Si l'aménagement du chantier n'entraîne pas un rétrécissement de la chaussée, le signal A31 est placé à 300 m du début du chantier et est complété par un panneau additionnel de distance.

Section 2. — Signalisation au début du chantier

Art. 28. Pour la sécurité, une zone d'une longueur minimale de 100 m, dénommée zone tampon, est aménagée en amont de la zone d'intervention du chantier de 1^{re} catégorie sur autoroute gênant peu la circulation.

Son accès est interdit à tout personnel et elle ne peut pas être utilisée pour le dépôt de matériel ou de matériaux.

Des marques longitudinales temporaires sont réalisées, même si la durée du chantier est inférieure à 7 jours, lorsqu'au moins une voie de circulation est déviée.

Section 3. — Signalisation latérale

Art. 29. Le balisage latéral d'un chantier de 1^{re} catégorie sur autoroute gênant peu la circulation est réalisé au moyen de dispositifs du type IIc visés à l'annexe 2.

Ces dispositifs de balisage sont espacés au maximum de 30 m.

Des marques longitudinales temporaires sont réalisées, même si la durée du chantier est inférieure à 7 jours, lorsqu'au moins une voie de circulation est déviée.

Section 4. — Signalisation de fin de chantier

Art. 30. Le signal F47 et les signaux de fin d'interdiction sont placés à 50 m après la fin du chantier de 1^{re} catégorie sur autoroute gênant peu la circulation ou après le dernier dispositif de balisage.

Un panneau indiquant en jaune sur fond noir le nom du responsable de la signalisation et son numéro de téléphone est placé à 150 m après la fin du chantier. La hauteur des lettres et des chiffres apposés sur ce panneau est d'au moins 0,15 m.

*CHAPITRE V. — Chantier de 1^{re} catégorie sur les autres voies publiques gênant peu la circulation**Section 1^{re}. — Signalisation en amont du chantier*

Art. 31. La signalisation prévue à l'article 27 est d'application en amont du chantier de 1^{re} catégorie sur les autres voies publiques gênant peu la circulation.

Toutefois, le signal C43 limitant la vitesse à 90 km/h est placé à 350 m; il est annoncé à 200 m par un signal identique complété par un panneau additionnel de distance.

Le signal A7 est annoncé à 700 m par un signal identique complété par un panneau additionnel de distance.

Le dispositif cadre de type I visé à l'annexe 3 peut être placé. Dans ce cas, les signaux C43 et A7 placés à 150 m du chantier et les signaux A31 et D1 sont également incorporés dans un dispositif cadre de même type.

Section 2. — Signalisation au début du chantier

Art. 32. La signalisation prévue à l'article 28 est d'application au début du chantier de 1^{re} catégorie sur les autres voies publiques gênant peu la circulation.

Section 3. — Signalisation latérale

Art. 33. La signalisation latérale prévue à l'article 29 est d'application au chantier de 1^{re} catégorie sur les autres voies publiques gênant peu la circulation.

Si l'emplacement du chantier oblige les piétons, les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues de quitter le trottoir ou la piste cyclable et de circuler sur la chaussée, un couloir d'au moins 1 m de largeur est aménagé le long du chantier.

Dans ce cas, la zone de sécurité prévue à l'article 21, § 1^{er}, alinéa 2, n'est pas obligatoire.

Dans ce cas :

1° le balisage qui sépare la circulation des piétons, des cyclistes et des conducteurs de cyclomoteurs à deux roues de celle des autres usagers est réalisé conformément aux dispositions de l'article 29 et surmonté de manière adéquate au moyen de lampes ;

2° le balisage qui sépare la circulation des piétons, des cyclistes et des conducteurs de cyclomoteurs à deux roues du chantier est réalisé, sur toute la longueur, soit par un dispositif rigide, soit par un filet de protection, et surmonté de manière adéquate au moyen de lampes.

Section 4. — Signalisation de fin de chantier

Art. 34. La signalisation de fin de chantier prévue à l'article 30 est d'application au chantier de 1^{re} catégorie sur les autres voies publiques gênant peu la circulation.

*CHAPITRE VI. — Chantiers de 2^e catégorie gênant fortement la circulation**Section 1^{re}. — Signalisation en amont du chantier*

Art. 35. En amont d'un chantier de 2^e catégorie gênant fortement la circulation :

1° un signal A31 surmonté d'une lampe est placé à 400 m et complété par un panneau additionnel de distance ;

2° un second signal A31 est placé à 150 m ;

3° lorsque le nombre de bandes de circulation diminue ou lorsque les bandes de circulation se déportent, un signal F79 à F85 est placé, sauf si une seule bande de circulation reste disponible pour la circulation dans les deux directions et que la circulation est réglée par les signaux B19 et B21 ou par des signaux lumineux de circulation, ce signal est placé à 500 m avant le signal A31 prévu au 1°.

Concernant l'alinéa 1^{er}, 2°, un signal C43 limitant la vitesse à 70 km/h est placé au-dessous du signal de danger à moins que la disposition des lieux n'impose déjà avant une limitation de vitesse de 70 km/h ou inférieure. Le dispositif cadre de type I visé à l'annexe 3 peut être placé. Dans ce cas, les signaux A31 et C43 sont incorporés dans ce dispositif. Le signal C43 limitant la vitesse à 70 km/h est annoncé à 200 m par un signal identique complété par un panneau additionnel de distance.

Concernant l'alinéa 1^{er}, 3°, dans ce cas, un guidage est réalisé à partir de 50 m en amont du début du chantier. Le balisage est réalisé au moyen d'un des dispositifs du type I à l'annexe 2. Les balises sont espacées de 10 m au maximum. Alternativement, au moins une balise sur deux est pourvue d'un feu de type L6 et de couleur jaune C1 selon la NBN EN 12352 ou équivalent. Ces feux clignotent en enfilade.

Section 2. — Signalisation au début du chantier

Art. 36. Au début d'un chantier de 2^e catégorie gênant fortement la circulation, un dispositif visé à l'annexe 4 est placé.

Un signal D1 dont la flèche est inclinée à 45° vers le sol est placé au-dessus de la barrière. Son bord inférieur se trouve au moins à 1,50 m du sol. Une lampe est placée au-dessus de ce signal.

Sur toute la largeur de la barrière, des lampes sont fixées à une distance maximale de 1 m l'une de l'autre. Le nombre de lampes ne peut pas être inférieur à trois.

L'ensemble de ce dispositif peut être remplacé ou complété par un dispositif FLR de type III visé à l'annexe 3 sur lequel le signal D1 est apposé.

Si pour une raison quelconque, la barrière n'empêche pas entièrement l'accès à la chaussée ou à la partie de la chaussée soustraite à la circulation, des cônes de trafic du type II d visés à l'annexe 2 sont placés pendant le jour dans le prolongement de la barrière afin d'indiquer toute la partie de la voie publique rendue inaccessible aux usagers.

Si la circulation est autorisée uniquement dans un seul sens sur la partie de la chaussée encore accessible à la circulation, la barrière placée à l'extrémité opposée du chantier et qui interdit la circulation sur cette même partie de la chaussée, est surmontée en son milieu par un signal C1 dont le bord inférieur se trouve au moins à 1,50 m du sol. Une lampe est placée au-dessus de ce signal.

Si l'emplacement du chantier est tel que la circulation est interdite dans les deux sens sur la chaussée, la barrière placée à chacune des extrémités du chantier est surmontée en son milieu par un signal C3 complété, éventuellement, par le panneau additionnel "excepté circulation locale"; le bord inférieur de ce signal se trouve au moins à 1,50 m du sol. Une lampe est placée au-dessus de ce signal.

Section 3. — Signalisation latérale

Art. 37. Le balisage latéral d'un chantier de 2^e catégorie gênant fortement la circulation est réalisé au moyen de dispositifs du type II c visés à l'annexe 2.

Ces dispositifs de balisage sont espacés au maximum de 30 m.

Si l'emplacement du chantier oblige les piétons, les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues de quitter le trottoir ou la piste cyclable et de circuler sur la chaussée, un couloir est aménagé le long du chantier d'au moins :

1° 1,50 m lorsqu'une seule de ces catégories d'usagers l'emprunte ;

2° 2 m lorsque tant les piétons que les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues l'empruntent.

Lorsqu'en raison de la configuration des lieux, cela n'est pas possible, la largeur du couloir peut être réduite à 1 m.

Dans ce cas :

1° le balisage qui sépare la circulation des piétons, des cyclistes et des conducteurs de cyclomoteurs à deux roues de celle des autres usagers, est réalisé conformément aux dispositions de l'alinéa 1^{er} et surmonté de manière adéquate au moyen de lampes ;

2° le balisage qui sépare la circulation des piétons, des cyclistes et des conducteurs de cyclomoteurs à deux roues du chantier lui-même est réalisé, sur toute sa longueur, soit par un dispositif suffisamment rigide, soit par un filet de protection, et surmonté de manière adéquate au moyen de lampes.

Section 4. — Signalisation de fin de chantier

Art. 38. Le signal F47 et les signaux de fin d'interdiction sont placés à 25 m après la fin du chantier de 2^e catégorie gênant fortement la circulation ou après le dernier dispositif de balisage.

Un panneau indiquant en jaune sur fond noir le nom du responsable de la signalisation et son numéro de téléphone est placé entre 50 m et 100 m après la fin du chantier. La hauteur des lettres et des chiffres apposés sur ce panneau est d'au moins 0,12 m.

*CHAPITRE VII. — Chantier de 2^e catégorie gênant peu la circulation**Section 1^{re}. — Signalisation en amont du chantier*

Art. 39. En amont d'un chantier de 2^e catégorie gênant peu la circulation :

1° un signal A31 est placé à 300 m et complété par un panneau additionnel de distance ;

2° un second signal A31 est placé à 150 m.

Concernant l'alinéa 1^{er}, 2°, un signal C43 limitant la vitesse à 70 km/h est placé au-dessous du signal de danger à moins que la disposition des lieux n'impose déjà avant une limitation de vitesse de 70 km/h ou inférieure. Le dispositif cadre de type I visé à l'annexe 3 peut être placé. Dans ce cas, les signaux A31 et C43 sont incorporés dans ce dispositif. Le signal C43 limitant la vitesse à 70 km/h est annoncé à 200 m par un signal identique complété par un panneau additionnel de distance.

Section 2. — Signalisation au début du chantier

Art. 40. Au début d'un chantier de 2^e catégorie gênant peu la circulation, un dispositif visé à l'annexe 4 est placé.

Si une partie du chantier au moins est aménagée sur la chaussée, un signal D1 dont la flèche est inclinée à 45° vers le sol est placé au-dessus de la barrière. Son bord inférieur se trouve au moins à 1,50 m du sol. Une lampe est placée au-dessus de ce signal.

Sur toute la largeur de la barrière, des lampes sont fixées à une distance maximale de 1 m l'une de l'autre. Le nombre de lampes ne peut pas être inférieur à trois.

L'ensemble de ce dispositif peut être remplacé ou complété par un dispositif FLR de type III visé à l'annexe 3 sur lequel le signal D1 est apposé.

Section 3. — Signalisation latérale

Art. 41. La signalisation latérale prévue à l'article 37 est d'application au chantier de 2^e catégorie gênant peu la circulation.

Section 4. — Signalisation de fin de chantier

Art. 42. La signalisation de fin de chantier prévue à l'article 38 est d'application au chantier de 2^e catégorie gênant peu la circulation.

*CHAPITRE VIII. — Chantier de 3^e catégorie gênant fortement la circulation**Section 1^{re}. — Signalisation en amont du chantier*

Art. 43. Le signal A31 est placé à 150 m du dispositif placé au début du chantier de 3^e catégorie gênant fortement la circulation.

Cette distance peut être adaptée à la disposition des lieux. Dans ce cas, ce signal est complété par un panneau additionnel de distance.

Il peut être fait usage des signaux F79 à F85.

Si la disposition des lieux l'exige, un signal C43 limitant la vitesse à 30 km/h peut être placé.

Le dispositif cadre de type I visé à l'annexe 3 peut être placé. Dans ce cas, les signaux A31 et C43 sont incorporés dans ce dispositif.

Section 2. — Signalisation au début du chantier

Art. 44. Un dispositif visé à l'annexe 4 est placé au début du chantier de 3^e catégorie gênant fortement la circulation.

Un signal D1 dont la flèche est inclinée à 45° vers le sol est placé au-dessus de la barrière. Son bord inférieur se trouve au moins à 1,50 m du sol. Une lampe est placée au-dessus de ce signal.

Sur toute la largeur de la barrière, des lampes sont fixées à une distance maximale de 1 m l'une de l'autre. Le nombre de lampes ne peut pas être inférieur à trois.

L'ensemble de ce dispositif peut être remplacé ou complété par un dispositif FLR de type III visé à l'annexe 3 sur lequel le signal D1 est apposé.

Si pour une raison quelconque, la barrière n'empêche pas entièrement d'avoir accès à la chaussée ou à la partie de la chaussée soustraite à la circulation, des cônes de trafic du type IId visés à l'annexe 2 sont placés pendant le jour dans le prolongement de la barrière afin d'indiquer toute la partie de la voie publique rendue inaccessible aux usagers.

Si la circulation est autorisée uniquement dans un seul sens sur la partie de la chaussée encore accessible à la circulation, la barrière placée à l'extrémité opposée du chantier et qui interdit la circulation sur cette même partie de la chaussée, est surmontée en son milieu par un signal C1 dont le bord inférieur se trouve au moins à 1,50 m du sol. Une lampe est placée au-dessus de ce signal.

Si l'emplacement du chantier est tel que la circulation est interdite dans les deux sens sur la chaussée, la barrière placée à chacune des extrémités du chantier est surmontée en son milieu par un signal C3 complété, éventuellement, par le panneau additionnel "excepté circulation locale"; le bord inférieur de ce signal se trouve au moins à 1,50 m du sol. Une lampe est placée au-dessus de ce signal.

Section 3. — Signalisation latérale

Art. 45. Le balisage latéral d'un chantier de 3^e catégorie gênant fortement la circulation est réalisé au moyen de dispositifs du type IIc visés à l'annexe 2.

Ces dispositifs de balisage sont espacés au maximum de 5 m.

Si l'emplacement du chantier oblige les piétons et les conducteurs de bicyclettes et de cyclomoteurs à deux roues de quitter le trottoir ou la piste cyclable et de circuler sur la chaussée, un couloir est aménagé le long du chantier d'au moins :

1° 1,50 m lorsqu'une seule de ces catégories d'usagers l'emprunte ;

2° 2 m lorsque tant les piétons que les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues l'empruntent.

Lorsqu'en raison de la configuration des lieux, cela n'est pas possible, la largeur du couloir peut être réduite à 1 m.

Dans ce cas :

1° le balisage qui sépare la circulation des piétons, des cyclistes et des conducteurs de cyclomoteurs à deux roues de celle des autres usagers, est réalisé conformément aux dispositions des alinéas 1^{er} et 2, et surmonté de manière adéquate au moyen de lampes ;

2° le balisage qui sépare la circulation des piétons, des cyclistes et des conducteurs de cyclomoteurs à deux roues du chantier lui-même, est réalisé sur toute la longueur, soit par un dispositif suffisamment rigide, soit par un filet de protection, et surmonté de manière adéquate au moyen de lampes.

Section 4. — Signalisation de fin de chantier

Art. 46. Le signal F47 et les signaux de fin d'interdiction sont placés à 25 m au maximum après la fin d'un chantier de 3^e catégorie gênant fortement la circulation, ou après le dernier dispositif de balisage.

Un panneau indiquant en jaune sur fond noir le nom du responsable de la signalisation et son numéro de téléphone est placé à 50 m au maximum après la fin du chantier. La hauteur des lettres et des chiffres apposés sur ce panneau est d'au moins 0,06 m.

CHAPITRE IX. — *Chantier de 3^e catégorie gênant peu la circulation**Section 1^{re}. — Signalisation en amont du chantier*

Art. 47. Le signal A31 est placé à 150 m du dispositif placé au début du chantier de 3^e catégorie gênant peu la circulation.

Cette distance peut être adaptée à la disposition des lieux. Dans ce cas, ce signal est complété par un panneau additionnel de distance.

Il peut être fait usage de signaux F79 à F85.

Si la disposition des lieux l'exige, un signal C43 limitant la vitesse à 30 km/h peut être placé.

Le dispositif cadre de type I visé à l'annexe 3 peut être placé. Dans ce cas, les signaux A31 et C43 sont incorporés dans ce dispositif.

Section 2. — Signalisation au début du chantier

Art. 48. Un dispositif visé à l'annexe 4 est placé au début du chantier de 3^e catégorie gênant peu la circulation.

Si une partie du chantier au moins est aménagée sur la chaussée, un signal D1 dont la flèche est inclinée à 45° vers le sol est placé au-dessus de la barrière. Son bord inférieur se trouve au moins à 1,50 m du sol. Une lampe est placée au-dessus de ce signal.

Sur toute la largeur de la barrière, des lampes sont fixées à une distance maximale de 1 m l'une de l'autre. Le nombre de lampes ne peut pas être inférieur à trois.

L'ensemble de ce dispositif peut être remplacé ou complété par un dispositif FLR de type III visé à l'annexe 3 sur lequel le signal D1 est apposé.

Section 3. — Signalisation latérale

Art. 49. La signalisation latérale prévue à l'article 45 est d'application au chantier de 3^e catégorie gênant peu la circulation.

Section 4. — Signalisation de fin de chantier

Art. 50. La signalisation de fin de chantier prévue à l'article 46 est d'application au chantier de 3^e catégorie gênant peu la circulation.

CHAPITRE X. — *Chantier de 4^e catégorie obligeant les piétons, les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues de quitter le trottoir ou la piste cyclable, sans emprunter la chaussée**Section 1^{re}. — Signalisation en amont du chantier*

Art. 51. Un signal A31 complété par un panneau additionnel de distance est placé à 50 m du début du chantier de 4^e catégorie obligeant les piétons, les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues de quitter le trottoir ou la piste cyclable, sans emprunter la chaussée.

Section 2. — Signalisation au début du chantier

Art. 52. Un dispositif visé à l'annexe 4 est placé au début du chantier sur toute la largeur du chantier de 4^e catégorie obligeant les piétons, les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues de quitter le trottoir ou la piste cyclable, sans emprunter la chaussée. Au moins une lampe est placée sur ce dispositif.

Section 3. — Signalisation latérale

Art. 53. Le long d'un chantier de 4^e catégorie obligeant les piétons, les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues de quitter le trottoir ou la piste cyclable, sans emprunter la chaussée, un couloir est aménagé de même largeur que le cheminement interrompu.

Lorsqu'en raison de la configuration des lieux, cela n'est pas possible, la largeur du couloir peut être réduite à 1 m.

Le balisage latéral qui sépare la circulation des piétons, des cyclistes et des conducteurs de cyclomoteurs à deux roues de celle des autres usagers, est réalisé au moyen d'un des dispositifs du type II visés à l'annexe 2 et surmonté de manière adéquate au moyen de lampes.

Lorsque la différence de niveau entre le chantier et l'endroit où les piétons, les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues se trouvent, est de plus de 0,20 m, soit un dispositif suffisamment solide, soit un filet de protection est placé sur toute la longueur.

Si cette différence de niveau est inférieure à 0,20 m, il est fait usage de cônes de trafic du type IId visés à l'annexe 2. Ils sont espacés au maximum de 5 m.

La signalisation latérale est surmontée de manière adéquate au moyen de lampes.

Section 4. — Signalisation de fin de chantier

Art. 54. Le signal F47 est placé à 25 m après la fin du chantier de 4^e catégorie obligeant les piétons, les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues de quitter le trottoir ou la piste cyclable, sans emprunter la chaussée ou après le dernier dispositif de balisage.

Un panneau indiquant en jaune sur fond noir le nom du responsable de la signalisation et son numéro de téléphone est placé à 30 m au maximum après la fin du chantier. La hauteur des lettres et des chiffres apposés sur ce panneau est d'au moins 0,06 m.

CHAPITRE XI. — *Chantier de 4^e catégorie n'obligeant pas les piétons, les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues de quitter le trottoir ou la piste cyclable*

Art. 55. La signalisation d'un chantier de 4^e catégorie n'obligeant pas les piétons, les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues de quitter le trottoir ou la piste cyclable mentionnée ci-après est placée pour autant que les piétons, les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues disposent d'un couloir d'au moins 1 m.

Si ce n'est pas le cas, le chantier est signalé conformément au chapitre 10.

Dans les chantiers établis sur une distance de plus de 20 m, la signalisation est la suivante :

- 1° le signal A31, complété par un panneau additionnel de distance est placé à 50 m en amont du chantier ;
- 2° un dispositif visé à l'annexe 4 est placé au début du chantier sur toute la largeur du chantier ; au moins une lampe est placée sur ce dispositif ;
- 3° la signalisation latérale est organisée comme suit :

a) lorsque la différence de niveau entre le chantier et l'endroit où les piétons, les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues se trouvent, est de plus de 0,20 m, soit un dispositif suffisamment solide, soit un filet de protection est placé sur toute la longueur ; si cette différence de niveau est inférieure à 0,20 m, il est fait usage de cônes de trafic du type IId visés à l'annexe 2. Ils sont espacés au maximum de 5 m ;

b) la signalisation latérale est surmontée de manière adéquate au moyen de lampes ;

c) le signal F47 est placé à 25 m après la fin du chantier ou après le dernier dispositif de balisage ;

d) un panneau indiquant en jaune sur fond noir le nom du responsable de la signalisation et son numéro de téléphone est placé à 30 m au maximum après la fin du chantier ; la hauteur des lettres et des chiffres apposés sur ce panneau est d'au moins 0,06 m.

Dans les chantiers qui sont établis sur une distance de moins de 20 m, tout le chantier est balisé soit par un dispositif suffisamment rigide, soit par un filet de protection, et surmonté de manière adéquate au moyen de lampes.

CHAPITRE XII. — *Chantier de 4^e catégorie établi sur les accotements sur lesquels les piétons circulent à défaut de trottoirs ou de pistes cyclables*

Art. 56. Le chantier de 4^e catégorie établi sur les accotements sur lesquels les piétons circulent à défaut de trottoirs ou de pistes cyclables est délimité soit par un dispositif visé à l'annexe 4, soit au moyen d'un des dispositifs du type II visés à l'annexe 2, soit par un filet de protection, et surmonté de manière adéquate au moyen de lampes.

Un couloir d'au moins 1 m de largeur reste disponible pour les piétons.

CHAPITRE XIII. — *Chantier de 5^e catégorie de jour uniquement sur les autoroutes et sur les autres voies publiques où la vitesse maximale autorisée est supérieure à 90 km/h gênant fortement la circulation*

Art. 57. La signalisation prévue aux chapitres 2 et 3 est d'application pour un chantier de 5^e catégorie de jour uniquement sur les autoroutes et sur les autres voies publiques où la vitesse maximale autorisée est supérieure à 90 km/h gênant fortement la circulation, à l'exception du double rabattement visé à l'article 23, § 1^{er}, alinéa 2.

Toutefois, seule la signalisation à distance est répétée à gauche si le chantier occupe la voie de gauche ou centrale dans le sens concerné par le chantier.

Les signaux F79, à 1500 m et 750 m, sont placés dans un dispositif cadre de type II visé à l'annexe 3.

Toutefois, pour la signalisation en amont du chantier :

- 1° un dispositif FLR de type III visé à l'annexe 3 équipé du signal A31 est placé à 150 m du chantier ;
- 2° le guidage est réalisé au moyen d'un des dispositifs du type II visé à l'annexe 2, ils sont placés à une distance maximale de 10 m et équipés d'au moins un signal D1 ;
- 3° le signal A7 est surmonté d'une lampe fonctionnant de jour ;
- 4° sur les autoroutes, les signaux F79 à F85 sont placés à 1 500 m et répétés à 750 m ;
- 5° sur les autoroutes, le signal C43 limitant la vitesse à 70 km/h est placé à 250 m, il n'est pas répété.

Concernant l'alinéa 4, 4°, ces signaux sont incorporés dans un dispositif cadre de type II visé à l'annexe 3. Ils ne sont pas répétés à gauche de la chaussée et peuvent être de dimension réduite (1100 mm x 1300 mm).

Pour la signalisation latérale, l'usage de cônes du type IId visés à l'annexe 2 est autorisé. Un éclairage et des marques longitudinales temporaires ne sont pas nécessaires.

CHAPITRE XIV. — *Chantier de 5^e catégorie de jour uniquement sur les autoroutes et sur les autres voies publiques où la vitesse maximale autorisée est supérieure à 90 km/h gênant peu la circulation*

Art. 58. La signalisation prévue aux chapitres 4 et 5 est d'application pour un chantier de 5^e catégorie de jour uniquement sur les autoroutes et sur les autres voies publiques où la vitesse maximale autorisée est supérieure à 90 km/h gênant peu la circulation.

Toutefois :

- 1° le signal A31 est surmonté d'une lampe fonctionnant de jour ;
- 2° le guidage à distance, la signalisation latérale et la séparation de la circulation des piétons, des cyclistes et des conducteurs de cyclomoteurs à deux roues des autres usagers et du chantier lui-même ne sont pas éclairés.

CHAPITRE XV. — *Chantier de 5^e catégorie de jour uniquement sur les voies publiques où la vitesse maximale autorisée est supérieure à 50 km/h et inférieure ou égale à 90 km/h*

Art. 59. La signalisation prévue aux chapitres 6 et 7 est d'application pour un chantier de 5^e catégorie de jour uniquement sur les voies publiques où la vitesse maximale autorisée est supérieure à 50 km/h et inférieure ou égale à 90 km/h.

Toutefois :

- 1° la signalisation latérale et la séparation de la circulation des piétons, des cyclistes et des conducteurs de cyclomoteurs à deux roues de la circulation des autres usagers et du chantier lui-même ne sont pas éclairées ;
- 2° lorsqu'au début du chantier, un dispositif FLR de type III visé à l'annexe 3 est placé, aucun signal F79 à F85 ni aucune signalisation latérale n'est placée ;

3° la signalisation n'est pas répétée à gauche.

CHAPITRE XVI. — *Chantier de 5^e catégorie de jour uniquement sur les voies publiques où la vitesse maximale autorisée est égale ou inférieure à 50 km/h*

Art. 60. La signalisation prévue aux chapitres 8 et 9 est d'application pour un chantier de 5^e catégorie de jour uniquement sur les voies publiques où la vitesse maximale autorisée est égale ou inférieure à 50 km/h.

Toutefois :

1° la signalisation latérale et la séparation de la circulation des piétons, des cyclistes et des conducteurs de cyclomoteurs à deux roues de la circulation des autres usagers et du chantier lui-même ne sont pas éclairées ;

2° le dispositif visé à l'annexe 4 peut être remplacé par un véhicule équipé conformément à l'article 68, § 1^{er} ;

3° si une partie au moins du chantier se trouve sur la chaussée, un signal D1, dont la flèche est inclinée à 45° vers le sol, est placé pour indiquer la direction obligatoire.

Art. 61. La signalisation prévue aux chapitres 10 à 12 est d'application pour un chantier de 5^e catégorie de jour uniquement sur les voies publiques où la vitesse maximale autorisée est égale ou inférieure à 50 km/h, qui est implanté en dehors de la chaussée et qui constitue un danger pour les piétons, les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues. Toutefois, l'éclairage n'est pas obligatoire.

Art. 62. Pendant le jour, lorsqu'il n'est plus possible de voir distinctement jusqu'à une distance d'environ 200 m, les travaux sont arrêtés et la circulation normale est rétablie.

Si, pour des raisons fortuites, la circulation normale ne peut pas être rétablie, la signalisation du chantier de 5^e catégorie de jour uniquement sur les voies publiques où la vitesse maximale autorisée est égale ou inférieure à 50 km/h, est maintenue et complétée, s'agissant de la signalisation de guidage et latérale, par des lampes.

Le signal F47 et le panneau indiquant en jaune sur fond noir le nom du responsable de la signalisation et son numéro de téléphone, sont placés conformément aux dispositions qui sont d'application pour chaque catégorie de chantier.

CHAPITRE XVII. — *Chantier de 5^{ème} catégorie de nuit*

Art. 63. La signalisation prévue aux chapitres 13 à 16 est d'application pour un chantier de 5^e catégorie de nuit.

De plus, la signalisation établie en amont et au début du chantier est munie de lampes.

Dans la zone d'approche du chantier, les balises de guidage sont pourvues de feux clignotant en enfilade de couleur jaune C1 et de type L6 selon la NBN EN 12352 ou équivalent.

CHAPITRE XVIII. — *Chantier de 6^e catégorie*

Section 1^{re}. — Dispositions générales

Art. 64. Les véhicules de signalisation et de chantier utilisés pour un chantier de 6^e catégorie sont équipés d'au moins deux feux jaune-orange clignotants placés au-dessus du véhicule. Ces feux clignotent indépendamment, simultanément ou en cadence et sont visibles à 360°.

Art. 65. Pour la sécurité, une zone, dénommée zone tampon, est aménagée entre la zone d'intervention du chantier de 6^e catégorie et le véhicule de signalisation.

Son accès est interdit à tout personnel et elle ne peut pas être utilisée pour le dépôt de matériel ou de matériaux.

Art. 66. En cas d'une intervention stationnaire sur un chantier de 6^e catégorie, des cônes de trafic du type IId visés à l'annexe 2 sont placés entre le véhicule de signalisation et le véhicule de chantier, ainsi qu'au droit de la zone de chantier pour assurer une protection latérale et délimiter cette zone tant longitudinalement que transversalement.

L'intervalle entre les cônes placés longitudinalement est de maximum 12,50 m hors agglomération et 5 m en agglomération.

En cas d'intervention stationnaire, les conducteurs des véhicules de signalisation et de présignalisation ne peuvent pas se trouver dans leur véhicule durant l'intervention.

En cas d'intervention mobile, les cônes sont interdits.

Art. 67. Les intervenants présents sur un chantier de 6^e catégorie dans les véhicules de chantier, de signalisation et de présignalisation sont équipés d'un dispositif leur permettant une communication verbale et simultanée entre eux.

Section 2. — Chantier de 6^e catégorie réalisé totalement ou en partie sur la chaussée ou sur la piste cyclable et à moins de 0,50 m du bord de celle-ci

Art. 68. § 1^{er}. Lors d'un chantier de 6^e catégorie réalisé totalement ou en partie sur la chaussée ou sur la piste cyclable et à moins de 0,50 m du bord de celle-ci, sur les voies publiques où la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 90 km/h, les véhicules sont, sur les parties avant et arrière, pourvu de bandes alternées de couleur rouge et blanche de 0,10 m de largeur au minimum et inclinées à 45° par rapport à la verticale du véhicule.

La rétroréflexion de ces bandes répond au minimum à la classe RA1 de la norme NBN EN 12899-1 ou équivalent.

Si la structure de ce véhicule ne permet pas d'avoir une surface d'au moins 1 m² divisée en bandes ou si la hauteur de ces bandes est inférieure à 0,50 m, un panneau d'au moins 0,50 m de hauteur et d'une largeur approximativement égale à celle du véhicule, revêtu des mêmes bandes alternées, est fixé au véhicule.

Le véhicule de signalisation équipé des feux prévus à l'article 64 est également équipé d'un signal A31 dirigé vers le trafic concerné. Le côté de ce signal ne peut être inférieur à 0,70 m et son bord inférieur, dans la mesure du possible, ne peut pas se trouver à moins de 1,50 m du sol.

Le véhicule de signalisation est muni d'un dispositif FLR de type III visé à l'annexe 3 équipé du signal A31. Un écran LED selon la NBN EN 12966 ou équivalent peut être utilisé, les dispositions de l'article 8, § 1^{er}, du présent arrêté et celles de l'article 65.3. du Code de la Route sont d'application.

Ce dispositif FLR peut être remplacé par un dispositif FLR de type IV visé à l'annexe 3 installé sur le véhicule lui-même. Dans ce cas, le signal A31 sur le véhicule peut être de dimension réduite à 0,40 m. Un écran LED selon la NBN EN 12966 ou équivalent peut être utilisé, les dispositions de l'article 8, § 1^{er}, du présent arrêté et celles de l'article 65.3. du Code de la Route sont d'application.

Sur les voies publiques où la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 50 km/h, ce dispositif FLR peut être remplacé par un signal D1 d'un diamètre minimal de 0,40 m dont la flèche est inclinée à 45° vers le sol indiquant la direction obligatoire. Dans ce cas, sur le véhicule, le signal A31 peut être de dimension réduite à 0,40 m.

Si un dispositif FLR ou un écran LED est utilisé, les feux jaunes-orange clignotants prévus sur le véhicule à l'article 64 ne sont pas obligatoires.

§ 2. Lors d'un chantier de 6^e catégorie réalisé totalement ou en partie sur la chaussée ou sur la piste cyclable et à moins de 0,50 m du bord de celle-ci, sur les voies publiques où la vitesse maximale autorisée est supérieure à 90 km/h, les véhicules sont, sur la partie arrière, pourvu de bandes alternées de couleur rouge et blanche de 0,10 m de largeur au minimum et inclinées à 45° par rapport à la verticale du véhicule.

La rétro réflexion de ces bandes répond au minimum à la classe RA2 de la norme NBN EN 12899-1 ou équivalent.

Si la structure de ce véhicule ne permet pas d'avoir une surface d'au moins 1 m² divisée en bandes ou si la hauteur de ces bandes est inférieure à 0,50 m, un panneau d'au moins 0,50 m de hauteur et d'une largeur approximativement égale à celle du véhicule, revêtu des mêmes bandes alternées, est fixé au véhicule.

Le véhicule de signalisation équipé des feux prévus à l'article 64 est également équipé d'un dispositif FLR de type III visé à l'annexe 3 équipé du signal A31. Un signal C43 limitant la vitesse à 90 km/h complété d'un panneau additionnel de longueur est placé sur le dispositif FLR. La longueur indiquée correspond à la longueur du chantier avec un minimum de 200 m. Les signaux du dispositif FLR peuvent être indiqués sur un panneau à messages variables. Dans ce cas, un écran LED selon la NBN EN 12966 ou équivalent est utilisé. Les dispositions de l'article 8, § 1^{er}, et celles de l'article 65.3. du Code de la Route sont d'application. Un absorbeur de choc mobile conforme aux dispositions de l'article 14 est installé sur ce véhicule.

Ce véhicule de signalisation est annoncé à minimum 500 m par un véhicule de présignalisation muni d'un dispositif cadre de type II visé à l'annexe 3 sur lequel les signaux A31, C43, complété d'un panneau additionnel de distance "500 m", et F79 sont apposés. Le bord supérieur de ce dispositif se trouve à minimum 4,00 m du sol pour les chantiers de 6^e catégorie.

Les distances peuvent ne pas être respectées lors de la pose et de la dépose de la signalisation.

Le véhicule de présignalisation n'est pas placé lorsqu'un carrefour à perte de priorité se trouve dans la zone des 500 m.

Section 3. — Chantier de 6^e catégorie réalisé en dehors de la chaussée à au moins de 0,50 m du bord de celle-ci

Art. 69. Les véhicules utilisés pour la signalisation du chantier de 6^e catégorie réalisés en dehors de la chaussée à au moins de 0,50 m du bord de celle-ci sont équipés conformément aux dispositions prévues à l'article 68, selon la vitesse maximale autorisée.

Toutefois, le véhicule de présignalisation, prévu à l'article 68, § 2, reprenant le dispositif cadre de type II visé à l'annexe 3, n'est pas requis. Dans ce cas, le véhicule de signalisation n'est pas équipé d'un signal C43 limitant la vitesse à 90 km/h.

CHAPITRE XIX. — *Signalisation des conteneurs et des obstacles*

Art. 70. Les conteneurs et les obstacles placés sur la voie publique sont signalés conformément à la signalisation de chantier de 1^{re} à 5^e catégorie applicable.

Art. 71. Les conteneurs et les obstacles placés sur la voie publique sont pourvus sur les parties avant et arrière de bandes alternées de couleur rouge et blanche de 0,10 m de largeur au minimum et inclinées à 45° par rapport à la verticale du véhicule.

Si le conteneur ou l'obstacle n'offre pas une surface d'au moins 1 m² divisée en bandes ou si la hauteur de ces bandes est inférieure à 0,50 m, un panneau d'au moins 0,50 m de hauteur et d'une largeur approximativement égale à celle du conteneur, revêtu des mêmes bandes alternées, est fixé audit conteneur ou obstacle.

La rétro réflexion de ces bandes répond à la classe RA1 de la norme NBN EN 12899-1 ou équivalent.

Un signal D1 d'un diamètre minimal de 0,70 m, dont la flèche est inclinée à 45° vers le sol, est placé du côté où la circulation est autorisée. Une lampe est placée au-dessus du signal D1.

Le conteneur ou l'obstacle est disposé de manière à autoriser la circulation motorisée uniquement d'un côté.

L'article 45 est applicable lorsque le conteneur oblige les piétons, les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues à circuler sur la chaussée.

Une inscription ou un panneau indiquant en jaune sur fond noir le nom du responsable de la signalisation et son numéro de téléphone est apposé sur une des parois latérales du conteneur.

Les dispositions des alinéas 1^{er} à 3 ne sont pas d'application aux conteneurs placés sur des aires de stationnement qui ne sont pas situées le long de la chaussée et sur des emplacements lorsqu'ils ne gênent pas la circulation des conducteurs ni des piétons.

Lorsqu'il n'est plus possible de voir distinctement jusqu'à une distance d'environ 200 m, les conteneurs et les obstacles sont signalés par des lampes.

CHAPITRE XX. — *Dispositions finales*

Art. 72. L'arrêté ministériel du 7 mai 1999 relatif à la signalisation des chantiers et des obstacles sur la voie publique est abrogé.

Art. 73. Le présent arrêté entre en vigueur le 1^{er} mars 2021.

A titre transitoire, pour les autorisations délivrées conformément à l'article 78.1.1. du Code de la route ou à l'article 10, § 2, du décret du 19 décembre 2007, avant l'entrée en vigueur du présent arrêté, la signalisation de chantier, à l'exception des chantiers de 1^{re} catégorie, peut être placée conformément à l'arrêté ministériel du 7 mai 1999 relatif à la signalisation des chantiers et des obstacles sur la voie publique.

Art. 74. Le ministre qui a la Sécurité routière dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.
Namur, le 16 décembre 2020.

Pour le Gouvernement :

Le Ministre-Président,
E. DI RUPO

La Ministre de la Fonction publique, de l'Informatique, de la Simplification administrative,
en charge des allocations familiales, du Tourisme, du Patrimoine et de la Sécurité routière,
V. DE BUE

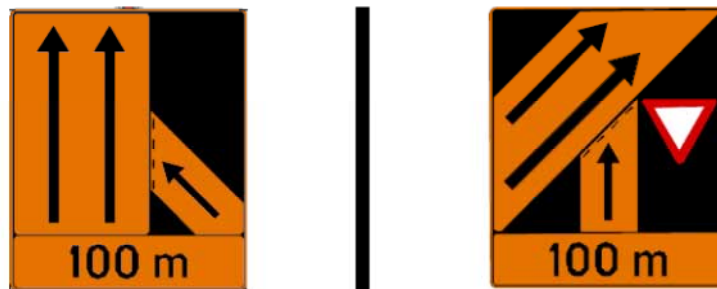
Annexe 1^{re}. Les signaux



II. Indication de longueur de chantier



IS. Indication de sortie



F79c et F79d : insertion courte

Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement wallon du 16 décembre 2020 relatif à la signalisation des chantiers et des obstacles sur la voie publique

Namur, le 16 décembre 2020.

Pour le Gouvernement :

Le Ministre-Président,
E. DI RUPO

La Ministre de la Fonction publique, de l'Informatique, de la Simplification administrative,
en charge des allocations familiales, du Tourisme, du Patrimoine et de la Sécurité routière,

V. DE BUE

Annexe 2. Les balises et cônes

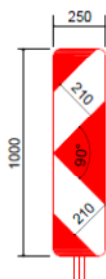
Pour les types Ia.2, Ib.2 et IIc (balises), la rétro réflexion des bandes alternées de couleur rouge et blanche répond à la classe RA2 de la norme NBN EN 12899-1 ou équivalent.

Pour le type IIId (cônes), la rétro réflexion des bandes alternées de couleur rouge et blanche répond à la classe R2A de la norme NBN EN 13422 ou équivalent.

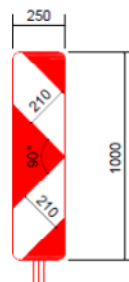
Les dimensions sont en millimètres.

TYPE I. Balises pour la signalisation en amont du chantier

Type Ia.2. A droite du conducteur

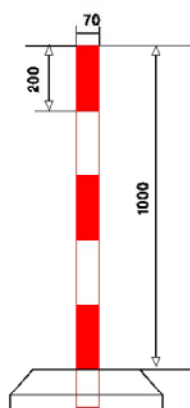


Type Ib.2. A gauche du conducteur

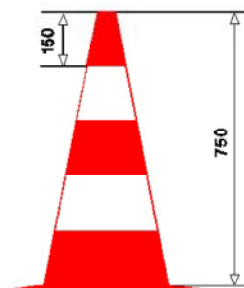


TYPE II. Balises pour la signalisation latérale

Type IIc



Type IIId. Cônes



TYPE III. Balises ou dispositif de retenue pour séparation physique

Type IIIa. A gauche du conducteur



Type IIIb. A droite du conducteur



Les balises placées au-dessus du séparateur physique sont espacées au maximum de 30 m. Celles-ci présentent une taille minimale de 400 cm² sur cette longueur de 30 m. Elles sont composées de bandes alternées de couleur rouge et blanche. La rétro réflexion de ces bandes répond au tableau 3-3A du PTV 662.

Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement wallon du 16 décembre 2020 relatif à la signalisation des chantiers et des obstacles sur la voie publique

Namur, le 16 décembre 2020.

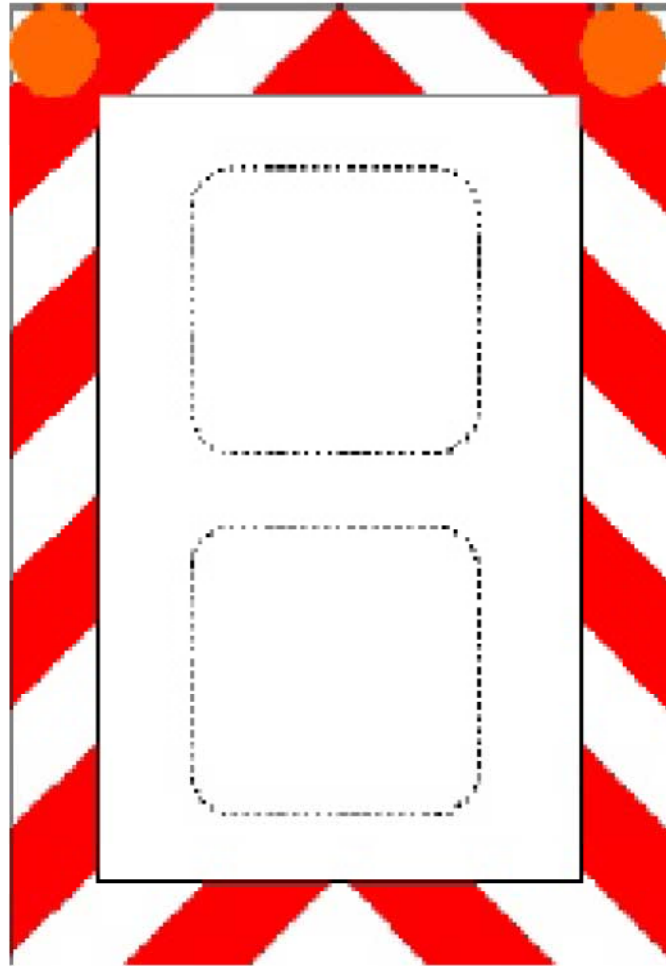
Pour le Gouvernement :

Le Ministre-Président,
E. DI RUPO

La Ministre de la Fonction publique, de l'Informatique, de la Simplification administrative,
en charge des allocations familiales, du Tourisme, du Patrimoine et de la Sécurité routière,
V. DE BUE

Annexe 3. Les dispositifs de type cadre

TYPE I.



Le dispositif cadre mesure de 3000 à 3500 mm de hauteur et à une largeur de minimum 1800 mm. La largeur du cadre supportant les bandes alternées rouges et blanches est de 300 mm.

Les bandes du cadre du dispositif sont alternativement de couleur rouge et blanche.

La rétro réflexion de ces bandes répond au tableau 3-3A du PTV 662.

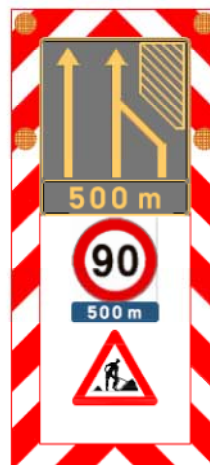
Les deux feux flashs placés sur ce cadre sont du type L8H et de couleur jaune C1 selon la NBN EN 12352 ou équivalent et clignotent alternativement gauche-droite. Ils s'allument et s'éteignent quatre fois de suite à courts intervalles, puis selon une période plus longue. La séquence complète dure environ 1,5 seconde.

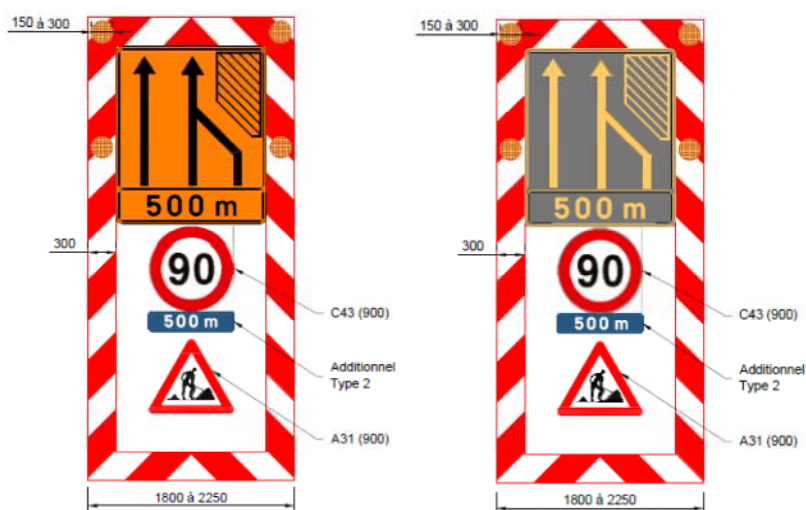
Durant la nuit et selon les conditions environnementales, une diminution de l'intensité d'éclairage de ces feux permet une meilleure adaptation aux conditions de visibilité nocturnes. Les feux flashs présents sur le véhicule tractant sont alors éteints.

A l'intérieur du cadre, un écran LED selon la NBN EN 12966 ou équivalent peut également être utilisé. Les dispositions de l'article 8, § 1^{er}, du présent arrêté et celles de l'article 65.3. du Code de la Route sont d'application.

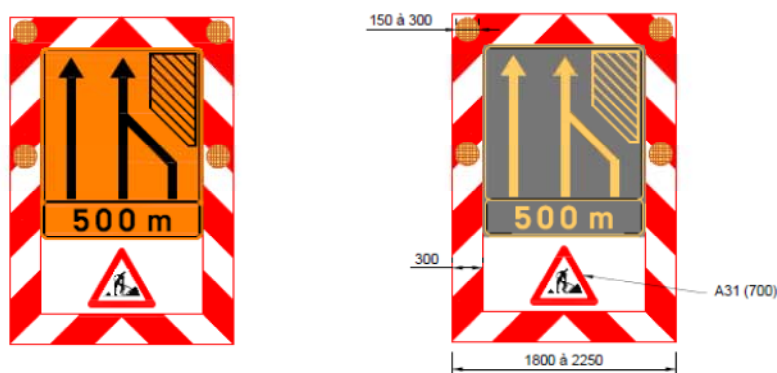
TYPE II.

1° Sur voiries dont la vitesse maximale est supérieure à 90 km/h ($v > 90$ km/h)





2° Sur les autres voiries ($v \leq 90$ km/h)



Les dimensions sont en millimètres.

Les bandes du cadre du dispositif sont alternativement de couleur rouge et blanche.

La rétroréflexion de ces bandes répond au tableau 3-3A du PTV 662.

Le bord supérieur de ce dispositif se trouve à minimum :

- 4,70 m du sol pour les chantiers de 1^e catégorie
- 3,50 m du sol pour les chantiers de 2^e à 5^e catégorie
- 4,00 m du sol pour les chantiers de 6^e catégorie

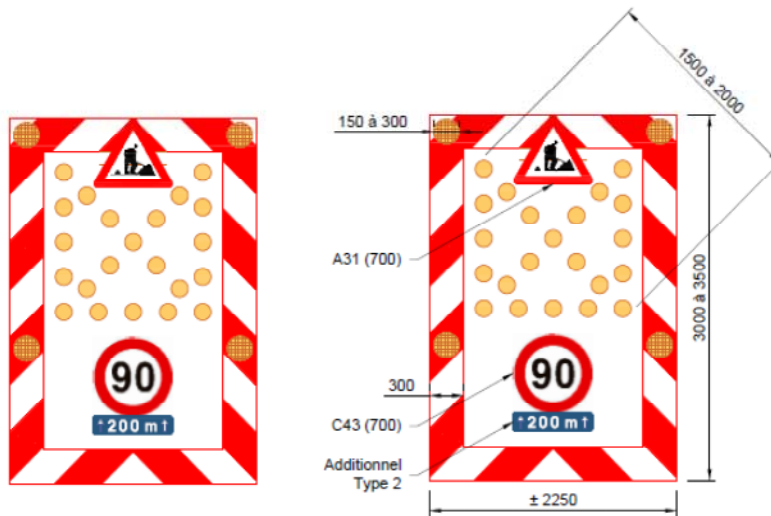
Les quatre feux flashs placés sur ces cadres sont du type L8H et de couleur jaune C1 selon la NBN EN 12352 ou équivalent et clignotent alternativement gauche-droite. Ils s'allument et s'éteignent quatre fois de suite à courts intervalles, puis selon une période plus longue. La séquence complète dure environ 1,5 seconde.

Durant la nuit et selon les conditions environnementales, une diminution de l'intensité d'éclairage de ces feux permet une meilleure adaptation aux conditions de visibilité nocturnes. Les feux flashs présents sur le véhicule tractant sont alors éteints.

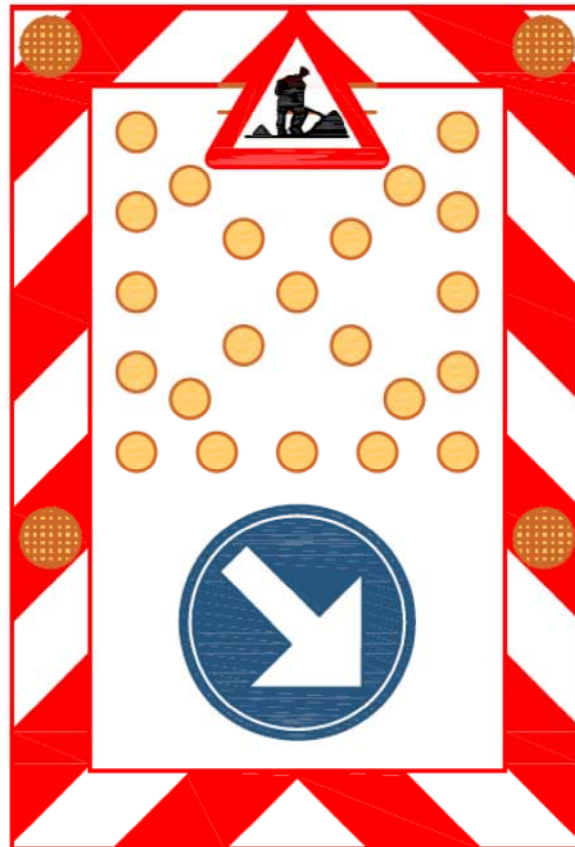
A l'intérieur du cadre, un écran LED selon la NBN EN 12966 ou équivalent peut également être utilisé. Les dispositions de l'article 8, § 1^{er}, du présent arrêté et celles de l'article 65.3. du Code de la Route sont d'application.

TYPE III. FLR – Flèche lumineuse de rabattement

1° Sur voiries dont la vitesse maximale est de 120 km/h



2° Sur autres voiries



Les dimensions sont en millimètres.

Les bandes du cadre du dispositif sont alternativement de couleur rouge et blanche.

La rétroréflexion de ces bandes répond au tableau 3-3A du PTV 662.

Les bords supérieurs des dispositifs de la présente annexe se trouvent à :

- 4,70 m du sol pour les chantiers de 1^{re} catégorie ;
- entre 3,50 m et 4,0 m du sol pour les chantiers des autres catégories.

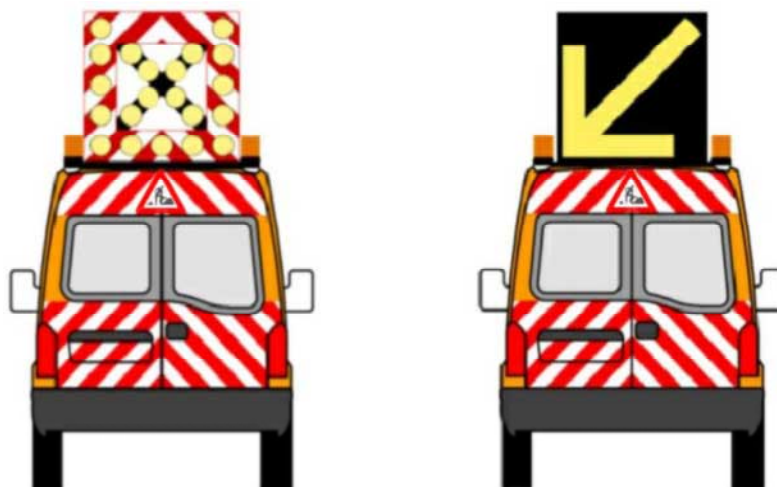
Les quatre feux flashs placés sur ces cadres sont du type L8H et de couleur jaune C1 selon la NBN EN 12352 ou équivalent et clignotent alternativement gauche-droite. Ils s'allument et s'éteignent quatre fois de suite à courts intervalles, puis s'éteignent durant l'allumage de la FLR. La séquence complète dure environ 1,5 seconde.

La FLR en feux flash comporte au minimum 21 feux de type L8M et de couleur jaune C1 selon la NBN EN 12352 ou équivalent.

Durant la nuit et selon les conditions environnementales, une diminution de l'intensité d'éclairage de ces feux permet une meilleure adaptation aux conditions de visibilité nocturnes. Les feux flashs présents sur le véhicule tractant sont alors éteints.

A l'intérieur du cadre, un écran LED selon la NBN EN 12966 ou équivalent peut également être utilisé. Les dispositions de l'article 8, § 1^{er}, du présent arrêté et celles de l'article 65.3. du Code de la Route sont d'application.

TYPE IV. FLR (à feux flashes ou à LED) sur véhicules pour chantiers de 6^e catégorie sur les voies publiques où la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 90 km/h



Le cadre comportant la flèche lumineuse à feux flashes ou à LED présente des dimensions minimales de 1300 mm (largeur) x 1400 mm (hauteur).

La FLR en feux flash comporte au minimum 21 feux de type L2H et de couleur jaune C1 selon la NBN EN 12352 ou équivalent.

Les bandes du cadre du dispositif sont alternativement de couleur rouge et blanche.

La rétro-réflexion de ces bandes répond au tableau 3-3A du PTV 662.

Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement wallon du 16 décembre 2020 relatif à la signalisation des chantiers et des obstacles sur la voie publique

Namur, le 16 décembre 2020.

Pour le Gouvernement :

Le Ministre-Président,
E. DI RUPO

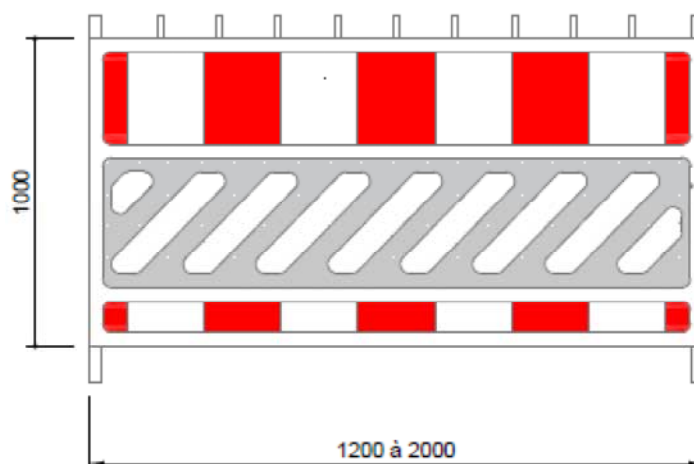
La Ministre de la Fonction publique, de l'Informatique, de la Simplification administrative,
en charge des allocations familiales, du Tourisme, du Patrimoine et de la Sécurité routière,
V. DE BUE

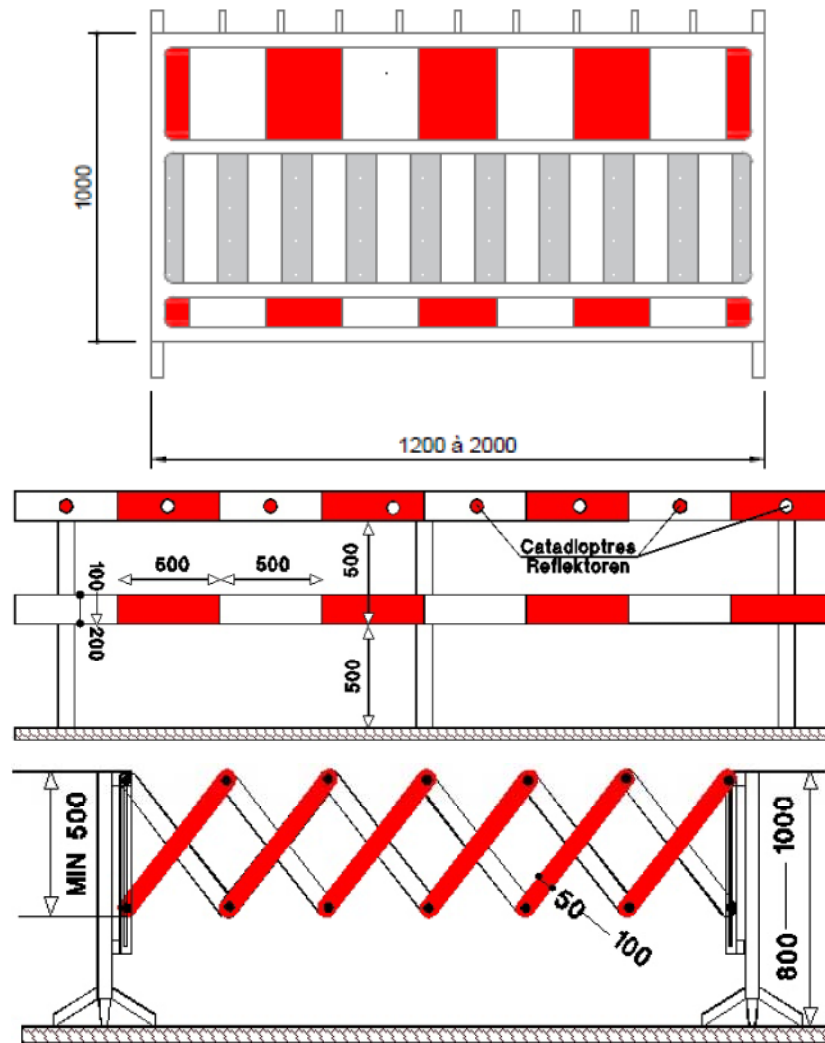
Annexe 4. Les barrières

Les bandes des barrières sont alternativement de couleur rouge et blanche.

La rétro-réflexion de ces bandes répond au tableau 3-3A du PTV 662.

Les dimensions sont en millimètres.





Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement wallon du 16 décembre 2020 relatif à la signalisation des chantiers et des obstacles sur la voie publique
Namur, le 16 décembre 2020.

Pour le Gouvernement :

Le Ministre-Président,
E. DI RUPO

La Ministre de la Fonction publique, de l'Informatique, de la Simplification administrative,
en charge des allocations familiales, du Tourisme, du Patrimoine et de la Sécurité routière,
V. DE BUE

ÜBERSETZUNG

ÖFFENTLICHER DIENST DER WALLONIE

[C - 2021/40366]

**16. DEZEMBER 2020 — Erlass der Wallonischen Regierung über die Kennzeichnung von Baustellen
und Hindernissen auf öffentlicher Straße**

Die Wallonische Regierung,

Aufgrund des Dekrets vom 19. Dezember 2007 über die Genehmigungsaufsicht der Wallonischen Region über die ergänzenden Regelungen bezüglich der öffentlichen Straßen und des Verkehrs der öffentlichen Verkehrsmittel; Artikel 10§ 4, ersetzt durch das Programmdekret vom 17. Juli 2018;

Aufgrund des Ministeriellen Erlasses vom 7. Mai 1999 über die Kennzeichnung von Baustellen und Hindernissen auf öffentlicher Straße;

Aufgrund des in Anwendung von Artikel 3 Ziffer 2 des Dekrets vom 11. April 2014 zur Umsetzung der Resolutionen der im September 1995 in Peking organisierten Weltfrauenkonferenz der Vereinten Nationen und zur Integration des Gender Mainstreaming in allen regionalen politischen Vorhaben aufgestellten Berichts vom 25. März 2019;

Aufgrund des am 20. Mai 2019 in Anwendung von Artikel 84 § 1 Absatz 1 Ziffer 2 der am 12. Januar 1973 koordinierten Gesetze über den Staatsrat abgegebenen Gutachtens des Staatsrats Nr. 66.012/4;

Auf Vorschlag der Ministerin für die Verkehrssicherheit;

Nach Beratung,

Beschließt:

KAPITEL I - *Allgemeine Bestimmungen*

Artikel 1 - Für die Anwendung des vorliegenden Erlasses gelten folgende Begriffsbestimmungen:

1° stark verkehrsbeeinträchtigende Baustelle: eine Baustelle an einem beliebigen Ort, die eine Breite von mindestens einer Fahrspur hat oder bei der eine Fahrspurbreite für den Verkehr gesperrt ist;

2° gering verkehrsbeeinträchtigende Baustelle: eine Baustelle an einem beliebigen Ort, die eine Breite von weniger als einer Fahrspur hat oder bei der weniger als eine Fahrspurbreite für den Verkehr gesperrt ist, sowie eine Baustelle, die außerhalb der Fahrbahn eingerichtet ist, den Verkehr auf dieser beeinflusst;

3° Straßenverkehrsordnung: der Königliche Erlass vom 1. Dezember 1975 über die allgemeine Straßenverkehrsordnung und die Benutzung der öffentlichen Straße;

4° Dekret vom 19. Dezember 2007: das Dekret vom 19. Dezember 2007 über die Genehmigungsaufsicht der Wallonischen Region über die ergänzenden Regelungen bezüglich der öffentlichen Straßen und des Verkehrs der öffentlichen Verkehrsmittel;

5° Verkehrsschilder: die Verkehrsschilder gemäß der Straßenverkehrsordnung.

Art. 2 - § 1. Neben den durch den vorliegenden Erlass auferlegten Maßnahmen kann durch die Genehmigung gemäß Artikel 10 § 2 Absatz 2 des Dekrets vom 19. Dezember 2007 zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit eine ergänzende Verkehrsbeschilderung vorgeschrieben werden.

Durch die Genehmigung kann eine von der Zeit, der Position sowie den Arbeits- und Ruhezeiten der Baustelle abhängende Regelung der Geschwindigkeitsbeschränkung vorgesehen werden. Durch die Genehmigung kann eine Anpassung der Baustellenkennzeichnung gemäß dem geplanten oder vorhersehbaren Baustellenfortschritt festgelegt werden.

Die Genehmigung ist auf Anfrage der zuständigen Behörde vorzulegen.

§ 2. Die Bestimmungen in Bezug auf die Abmessungen und die Anbringung von Verkehrsschildern und Zusatzschildern gemäß dem Ministeriellen Erlass vom 11. Oktober 1976 zur Festlegung der Mindestmaße und der Sonderbedingungen für das Anbringen der Verkehrszeichen finden Anwendung.

Art. 3 - § 1. Die Arbeiten dürfen erst beginnen, wenn die Baustellenkennzeichnung vollständig angebracht wurde.

§ 2. Gemäß den Bestimmungen von Artikel 10 § 2 Absatz 4 des Dekrets vom 19. Dezember 2007 wird die Baustellenkennzeichnung entfernt, sobald die Arbeiten beendet sind. Gleiches gilt für die Kennzeichnungsausrüstung und die Schilder, auf denen in gelber Farbe auf schwarzem Untergrund der Name des Verantwortlichen für die Baustellenkennzeichnung sowie seine Telefonnummer angegeben sind.

§ 3. Außerhalb der Arbeitszeiten, insbesondere abends und an den Wochenenden sowie jedes Mal, wenn die Arbeiten für einen bestimmten Zeitraum unterbrochen werden, werden die nicht mehr erforderlichen Schilder vollflächig zugedeckt oder entfernt.

Die Baustellenkennzeichnung wird außerdem gemäß dem Baustellenfortschritt und den Vorschriften der Genehmigung gemäß Artikel 10 § 2 Absatz 2 des Dekrets vom 19. Dezember 2007 angepasst.

Art. 4 - Die Baustellenkennzeichnung erfolgt mit größter Sorgfalt und wird während des gesamten Zeitraums der Arbeiten in sauberem Zustand gehalten, sodass sie für die Verkehrsteilnehmer leicht zu erkennen und gut lesbar ist.

Die Schilder dürfen nicht verblasst oder beschädigt sein.

Der Zustand und die Anbringung der Baustellenkennzeichnung werden täglich sowie nach jedem meteorologischen Ereignis, bei dem die Kennzeichnung beeinträchtigt oder beschädigt werden kann (Sturm, Gewitter, Schnee usw.), überprüft.

Art. 5 - § 1. Der in dem vorliegenden Erlass vorgesehene Bezugspunkt (0 m) für die Anbringung der Baustellenkennzeichnung befindet sich ggf. am Anfang der Umleitung, Verengung oder Fahrspursperrung oder auf Höhe des physischen Baustellenanfangs.

§ 2. Unbeschadet des Artikels 19 können die Verkehrsschilder zusätzlich auch auf der linken Seite angebracht werden.

Art. 6 - § 1. Die Kennzeichnung der Umleitung wird am Anfang der Umleitungsstrecke und auf der gesamten Länge der Umleitung an Richtungsänderungen, an allen wichtigen oder unübersichtlichen Kreuzungen und mindestens in Abständen von 5 km aufgestellt.0)

Die Kennzeichnung der Umleitung muss bis zur Rückkehr auf die normale Streckenführung oder an einem Punkt erfolgen, an dem die vorhandenen Schilder die auf den vorübergehend angebrachten Schildern angegebenen Ziele anzeigen.. In diesem Fall ist es ratsam, das Ende der Umleitung durch ein entsprechendes Verkehrsschild zu kennzeichnen.

§ 2. Je nach Standort und Anordnung der Baustelle kann es erforderlich sein, den Fußgänger- und ggf. Fahrradverkehr zu regeln oder sogar örtlich umzuleiten.

Die Verlegung des Fußgänger- und Fahrradverkehrs muss unter Berücksichtigung folgender Aspekte geplant werden:

1° Sicherstellung des Benutzungskomforts;

2° größtmögliche Reduzierung der Streckenlänge der Umleitung;

3° Anpassung für Personen mit Behinderung oder sehbehinderte Personen;

4° Streckensicherung im Hinblick auf Kraftfahrzeugverkehr und Baustellenbewegungen.

Art. 7 - Auf Autobahnen beträgt die durch die Markierungen ausgewiesene Breite der Fahrspuren bei dem rechten Streifen mindestens 3,25 m und bei den anderen Streifen mindestens 2,50 m. Für Fahrbahnverengungen auf eine Fahrspur beträgt die Mindestbreite 3,25 m.

Außerhalb von Autobahnen beträgt die durch die Markierungen ausgewiesene Breite der Fahrspuren mindestens 2,75 m.

Die Markierungen, mit denen die Fahrspuren ausgewiesen werden, sind in den Fahrspurbreiten inbegriffen. Die Fahrbahnrandmarkierungen sind in den Fahrspurbreiten nicht inbegriffen.

Art. 8 - § 1. Verkehrsschilder und Baken sind retroreflektierend.

Bei Verkehrszeichen für Baustellen und Hindernisse werden retroreflektierenden Folien des Typs 3 der Technischen Vorschriften PTV 662 oder eines gleichwertigen Typs verwendet. Die Mindestwerte der Retroreflexion dieser Folien entsprechen der Tabelle 3-3A der PTV 662 oder vergleichbaren Werten. Die Mindestwerte der Retroreflexion von fluoreszierenden Folien entsprechen in jedem Fall der Tabelle 3-3C der PTV 662 oder vergleichbaren Werten.

Die Mindestwerte der Retroreflexion der Baken und Kegel entsprechen der Klasse R2A gemäß der Norm NBN EN 13422 oder vergleichbaren Werten.

Die Schilder können Wechselverkehrszeichen (WVZ) sein. Auf Autobahnen sind in diesem Fall die gemäß der Norm NBN EN 12966 oder einer gleichwertigen Norm festgelegten Mindestanforderungen an die optische Qualität wie folgt:

- 1° Farbe (C): Klasse C2;
- 2° Leuchtdichte (La): Klasse L3;
- 3° Leuchtdichteverhältnis (LR): Klasse R3;
- 4° Abstrahlbreite (B): Klasse B6;
- 5° Mindestschriftgröße (C): 240 mm.

§ 2. Die vorübergehenden Markierungen sind in gelber Farbe gemäß der Klasse Y2 der Norm NBN EN 1436 oder einer gleichwertigen Norm und haben eine Breite von mindestens 0,15 m.

Die Retroreflexion entspricht mindestens der Klasse R3 der Norm NBN EN 1436 oder einer gleichwertigen Norm.

§ 3. Die in den Artikeln 68 und 70 sowie den Anhängen vorgesehenen abwechselnden roten und weißen Streifen sind unter Verwendung von retroreflektierenden Produkten ausgeführt.

Die Mindestwerte der Retroreflexion der Streifen werden je nach dem Produkttyp und der Straßenart festgelegt.

Art. 9 - Wenn auf öffentlichen Straßen eine Baustelle eingerichtet wird, bleibt die öffentliche Beleuchtung in Höhe des Bereichs, in dem die Baustellenkennzeichnung angebracht ist, über Nacht eingeschaltet.

Die auf der Baustelle oder zur Abgrenzung eines Hindernisses verwendeten Lampen sind zwischen Einbruch der Dämmerung und Tagesanbruch sowie in allen Situationen, in denen eine klare Sicht bis zu einer Entfernung von ungefähr 200 m nicht mehr möglich ist, in Betrieb. Diese Lampen sind in gelber Farbe C1 und entsprechen dem Typ L6 oder L7 gemäß der Norm NBN EN 12352 oder einer gleichwertigen Norm. Die Lampen blinken unabhängig, gleichzeitig oder im Takt.

Art. 10 - Wird am Baustellenanfang eine Absperrung angebracht, muss sie mindestens die Breite haben, die notwendig ist, um die Arbeiten in Sicherheit durchführen zu können.

Art. 11 - Wenn der Baustellenstandort eine Umleitung des Verkehrs erfordert, wird eine vollständige Umleitungsstrecke ausgeschildert.

Der Begriff "Umleitung" wird nur benutzt, wenn eine einzige Umleitungsstrecke für alle Arten von Verkehrsteilnehmern eingerichtet wird. Andernfalls werden alle Ziele, die auf der dauerhaften Beschilderung aufgeführt sind, sowie ggf. die Art der Verkehrsteilnehmer, für die die Ausschilderung bestimmt ist, angegeben.

Fällt der Anfang der Umleitung nicht mit dem Anfang der Baustelle zusammen, wird die Ausschilderung an der Stelle angebracht, an der die Umleitung beginnt.

Art. 12 - Außer in Ausnahmefällen sind auf den Verkehrsschildern C43 nur die in dem vorliegenden Erlass vorgesehenen Geschwindigkeitsbeschränkungen angegeben.

Art. 13 - Die Kennzeichnung vor der Baustelle wird nur auf der öffentlichen Straße angebracht, auf der die Arbeiten durchgeführt werden.

Sie kann jedoch auch auf anderen öffentlichen Straßen angebracht werden, wenn es die Ortsbeschaffenheit erforderlich macht.

Art. 14 - Es können mobile, an einem Fahrzeug befestigte oder eigenständige Vorrichtungen verwendet werden, die dazu bestimmt sind, einen Aufprall zu dämpfen. Auf Autobahnen und anderen öffentlichen Straßen, auf denen die zulässige Höchstgeschwindigkeit mehr als 90 km/h beträgt, entsprechen diese mobilen Anpralldämpfer der Klasse „Speed Class 100“ gemäß der Spezifikation CEN/TS 16786 (Tabelle 5) oder einer gleichwertigen Norm.

Dieses Fahrzeug darf keine Baustellenausrüstung oder sonstigen Elemente enthalten, die bei einem Aufprall herausgeschleudert werden können.

Art. 15 - Sind auf der Straße Lichtsignalanlagen zur Verkehrsregelung angebracht, um einen abwechselnden Verkehrsfluss zu steuern, sind diese Anlagen mit einer Vorrichtung ausgestattet, durch die den Verkehrsteilnehmern die Restdauer der aktuellen Phase (Dauer der "Fahrt"- oder der "Halte"-Phase) angezeigt wird.

Art. 16 - § 1. Bei Baustellen mit einer Länge von mehr als 6 km kann das Schild, auf dem in gelber Farbe auf schwarzem Untergrund der Name des Verantwortlichen für die Baustellenkennzeichnung sowie seine Telefonnummer angegeben sind, im Baustellenverlauf mehrfach angebracht werden.

§ 2. Bei Baustellen mit einer Länge von mehr als 2 km ist entlang der Baustelle eine Kennzeichnung mit der Angabe der verbleibenden Länge der Baustelle vom Typ IL gemäß Anhang 1, in folgender Abfolge anzubringen:

1° Bei Baustellen mit einer Länge von 2 bis 6 km, etwa 200 m nach Beginn der Baustelle, zwischen der Hälfte und drei Vierteln der Länge der Baustelle, 1 km vom Ende der Baustelle und in der Nähe der Beschilderung des Baustellenendes;

2° Bei Baustellen, die länger als 6 km sind, etwa 200 m nach Beginn der Baustelle, auf halber Länge der Baustelle, auf drei Vierteln der Länge der Baustelle, 1 km vom Ende der Baustelle und in der Nähe der Beschilderung des Baustellenendes.

Art. 17 - Die auf der jeweiligen Straße zulässige Höchstgeschwindigkeit wird berücksichtigt, um die Baustellenkategorie festzulegen. Gibt es auf einer öffentlichen Straße verschiedene Geschwindigkeitsbeschränkungen, wird die höchste zulässige Höchstgeschwindigkeit bei der Festlegung der Baustellenkategorie berücksichtigt.

Art. 18 - Die Baustellen werden in 6 Kategorien unterteilt, die wie folgt festgelegt sind:

1° Kategorie 1: Baustellen auf öffentlichen Straßen, auf denen die zulässige Höchstgeschwindigkeit mehr als 90 km/h beträgt;

2° Kategorie 2: Baustellen auf öffentlichen Straßen, auf denen die zulässige Höchstgeschwindigkeit mehr als 50 km/h und maximal 90 km/h beträgt;

3° Kategorie 3: Baustellen auf öffentlichen Straßen, auf denen die zulässige Höchstgeschwindigkeit maximal 50 km/h beträgt;

4° Kategorie 4: Baustellen, die sich außerhalb der Fahrbahn befinden, jedoch eine Gefahr für Fußgänger, Radfahrer und Führer von zweirädrigen Kleinkraftfahrzeugen darstellen;

5° Kategorie 5: Baustellen, auf denen nur während folgender Zeiten gearbeitet wird:

a) zwischen Tagesanbruch und Einbruch der Dämmerung, wenn eine klare Sicht bis zu einer Entfernung von ungefähr 200 m möglich ist;

b) in der Nacht während einer Höchstdauer von 12 Stunden, außer bei Nebel oder starken Niederschlägen;

6° Kategorie 6: Baustellen, die den Verkehr aufgrund ihrer langsamen Ortsveränderung oder häufiger Stillstände, die durch die Ausführung der Arbeiten bedingt sind, während eines begrenzten Zeitraums behindern, und dies bei guten Wetterbedingungen ohne Nebel oder starke Niederschläge.

KAPITEL II - Stark verkehrsbeeinträchtigende Baustellen der Kategorie 1 auf Autobahnen

Abschnitt 1 - Kennzeichnung vor der Baustelle

Art. 19 - § 1. Alle in dem vorliegenden Artikel genannten Verkehrsschilder vor einer stark verkehrsbeeinträchtigenden Baustelle der Kategorie 1 auf Autobahnen werden links und rechts der Fahrbahn angebracht.

§ 2. Die Verkehrsschilder A31 und D1 werden an dem in Artikel 5 § 1 genannten Bezugspunkt in einer Rahmenvorrichtung des Typs I gemäß Anhang 3 angebracht.

Das Einordnen bei einer Verengung oder der Sperrung einer Fahrspur erfolgt auf einer Strecke von mindestens 150 m.

Die an dieser Stelle beginnende Verkehrsführung erfolgt mithilfe von Vorrichtungen des Typs Ia.2 oder Ib.2 gemäß Anhang 2.

Diese Baken sind höchstens 5 m voneinander entfernt und mit in Reihe geschalteten Blinklichtern in gelber Farbe C1 sowie vom Typ L8L oder L8H gemäß der Norm NBN EN 12352 oder einer gleichwertigen Norm versehen.

Mindestens zwei Verkehrsschilder D1, die 50 m voneinander entfernt sind und deren Pfeil in einem Winkel von 45° nach unten zeigt, werden über den Baken und Blinklichtern angebracht.

§ 3. Die Verkehrsschilder F79 bis F85 werden erstmals 1 500 m vor der Baustelle aufgestellt und bei 1 000 m und 250 m erneut angebracht.

Über dem ersten Schild befindet sich eine Beleuchtung.

§ 4. Ein die Geschwindigkeit auf 90 km/h beschränkendes Verkehrsschild C43 wird 1 100 m vor der Baustelle angebracht; es wird 300 m davor durch ein gleiches Verkehrsschild zusammen mit einem zusätzlichen Schild, auf dem die Entfernung angegeben ist, angekündigt.

Ein die Geschwindigkeit auf 70 km/h beschränkendes Verkehrsschild C43 wird 500 m vor der Baustelle aufgestellt und bei 150 m erneut angebracht.

Wenn die Ortsbeschaffenheit es erforderlich macht, wird jedoch 150 m vor der Baustelle ein die Geschwindigkeit auf 50 km/h beschränkendes Verkehrsschild C43 angebracht.

Entsprechend der Ortsbeschaffenheit sowie im Einvernehmen mit der Straßenbauverwaltung kann eine Geschwindigkeitsbeschränkung je nach Tageszeitpunkt und Position im Baustellenverlauf mithilfe von Wechselverkehrszeichen (WVZ) angepasst werden.

§ 5. Ein Verkehrsschild C39 wird 500 m vor der Baustelle angebracht.

§ 6. Ein Verkehrsschild A51 wird zusammen mit einem zusätzlichen Schild von 1 100 x 900 mm, auf dem eine Fahrzeugkolonne dargestellt ist, in einer Rahmenvorrichtung des Typs I gemäß Anhang 3 in einer Entfernung zwischen 3 000 m und 1 500 m vor der Baustelle angebracht.

Abschnitt 2 - Kennzeichnung am Baustellenanfang

Art. 20 - Am Anfang einer stark verkehrsbeeinträchtigenden Baustelle der Kategorie 1 auf Autobahnen:

1° wird auf jeder Fahrspur, die für den Verkehr gesperrt ist, eine FLR-Vorrichtung (leuchtender Fahrspurwechselanzeigepfeil) des Typs III gemäß Anhang 3 angebracht;

2° wird aus Sicherheitsgründen ein als Pufferzone bezeichneter Bereich mit einer Länge von mindestens 100 m vor dem Arbeitsbereich der Baustelle eingerichtet;

3° werden vorübergehende Längsmarkierungen links und rechts zur Kennzeichnung jeder Fahrspur angebracht, sofern mindestens eine Fahrspur umgeleitet wird oder sich verengt, wobei dies auch bei einer Baustellendauer von weniger als 7 Tagen gilt.

Im Fall von Absatz 1 Ziffer 1 wird kein Verkehrsschild D1 auf der Vorrichtung angebracht.

Im Fall von Absatz 1 Ziffer 2 ist dem Personal der Zugang zu der Pufferzone untersagt und der Bereich darf nicht zur Lagerung von Ausrüstung oder Material genutzt werden.

Im Fall von Absatz 1 Ziffer 3 beginnt die vorübergehende Markierung 50 m vor der Umleitung oder Verengung der Fahrspur.

Abschnitt 3 — Seitliche Kennzeichnung

Art. 21 - § 1. Die seitliche Abgrenzung einer stark verkehrsbeeinträchtigenden Baustelle der Kategorie 1 auf Autobahnen erfolgt:

- 1° entweder durch Vorrichtungen des Typs Ia.2, Ib.2 oder Ic gemäß Anhang 2;
- 2° oder durch ein Fahrzeugrückhaltesystem zur räumlichen Abtrennung.

Im Fall von Absatz 1 Ziffer 1 sind diese Abgrenzungsvorrichtungen höchstens 30 m voneinander entfernt. Zur Schaffung einer Sicherheitszone werden die Abgrenzungsvorrichtungen in einem Abstand von mindestens 0,50 m zu dem Arbeitsbereich angebracht.

Im Fall von Absatz 1 Ziffer 2 werden auf den Vorrichtungen Baken des Typs IIIa oder IIIb gemäß Anhang 2 in Abständen von höchstens 30 m angebracht. Diese Baken nehmen auf dieser Länge von 30 m eine Mindestfläche von 400 cm² ein. Sie bestehen aus abwechselnden roten und weißen Streifen. Die Retroreflexion dieser Streifen entspricht der Tabelle 3-3A der PTV 662. Die Vorrichtungen sind an beiden Seitenflächen mit retroreflektierenden Rückstrahlern in gelber Farbe gemäß der Norm NBN EN 12899-3 oder einer gleichwertigen Norm ausgestattet. Diese Rückstrahler sind mindestens 40 cm² groß und höchstens 10 m voneinander entfernt.

Wenn eine Autobahnfahrbahn in beiden Richtungen befahren wird, ist ein Fahrzeugrückhaltesystem zur räumlichen Abtrennung an der Stelle der Überquerung des Mittelstreifens sowie auf einer Strecke von 100 m vor und nach dieser Stelle verbindlich vorgeschrieben. Es ist zudem auf der gesamten in beiden Richtungen befahrenen Strecke verbindlich vorgeschrieben, wenn der Verkehrsfluss in jeder Richtung auf mindestens 2 Fahrspuren verläuft.

Die vorübergehenden Abgrenzungen sind Vorrichtungen, die mindestens der Aufhaltstufe T3 gemäß der Norm NBN EN 1317-2 oder einer gleichwertigen Norm entsprechen.

Die Aufhaltstufen hängen von der jeweiligen Arbeitsdauer ab.

Anzahl der Tage	Position der Schutzeinrichtung	Aufhaltstufe	Wirkungsbreite	ASI
> 7	X	H2	-	A
	Y	mindestens T3	höchstens W5	A oder B
≤ 7	X und Y	mindestens T3	höchstens W5	A oder B

X: Vorrichtung vor/nach der Baustelle. Y: Vorrichtung zur seitlichen Abgrenzung der Baustelle.

Die verkehrsseitigen Endstellen der Rückhaltesysteme dürfen nicht offen sein. In Bereichen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von mehr als 50 km/h wird eine geprüfte Endkonstruktion gemäß der Norm NBN ENV 1317-4 oder einer gleichwertigen Norm vorgesehen.

Bei Rückhaltesystemen, die über eine Länge von mehr als 1 km verlaufen, wird im Kilometerabstand eine Umsturzschildvorrichtung angebracht.

§ 2. Wenn die freie Fahrbahnbreite in der jeweiligen Verkehrsrichtung mindestens 3,5 m beträgt und der Verkehr durch ein Fahrzeugrückhaltesystem vom Baustellenbereich getrennt ist, wird die Geschwindigkeit auf 90 km/h beschränkt.

Die Verkehrsschilder C39 und C43 werden, wenn der Streckenabschnitt höchstens 2 km lang ist, in Abständen von 500 m bzw. bei Streckenabschnitten von mehr als 2 km in Abständen von 1 000 m angebracht.

§ 3. Bei einer länger als 7 Tage bestehenden Baustelle werden vorübergehende Längsmarkierungen angebracht, um die umgeleiteten oder verengten Fahrspuren zu kennzeichnen, wenn für die jeweilige Verkehrsrichtung mehr als zwei Fahrspuren zur Verfügung stehen.

Abschnitt 4 — Kennzeichnung am Baustellenende

Art. 22 - § 1. Die Umleitungsführung am Baustellenende erfolgt mithilfe von Vorrichtungen des Typs Ia.2 oder Ib.2 gemäß Anhang 2.

Diese Baken sind höchstens 5 m voneinander entfernt und mit in Reihe geschalteten Blinklichtern in gelber Farbe C1 sowie vom Typ L8L oder L8H gemäß der Norm NBN EN 12352 oder einer gleichwertigen Norm versehen.

Vorübergehende Längsmarkierungen werden zur Kennzeichnung jeder Fahrspur angebracht, sofern mindestens eine Fahrspur umgeleitet wird, wobei dies auch bei einer Baustellendauer von weniger als 7 Tagen gilt.

§ 2. Das Verkehrsschild F47 und die Verkehrsschilder zur Aufhebung eines Verbots werden 50 m nach dem Ende einer stark verkehrsbeeinträchtigenden Baustelle der Kategorie 1 auf Autobahnen bzw. nach der letzten Abgrenzungsvorrichtung angebracht.

Ein Schild, auf dem in gelber Farbe auf schwarzem Untergrund der Name des Verantwortlichen für die Baustellenkennzeichnung sowie seine Telefonnummer angegeben sind, wird 150 m nach dem Baustellenende angebracht. Die Mindesthöhe der Buchstaben und Ziffern auf diesem Schild beträgt 0,15 m.

Abschnitt 5 — Allgemeine Anwendungsregeln

Art. 23 - § 1. Bei Sperrung mehrerer Fahrspuren erfolgt der jeweilige Fahrspurwechsel in Abständen von mindestens 350 m.

Befindet sich die Baustelle auf der rechten Fahrspur, erfolgt ein zweifacher Fahrspurwechsel. Der zweite Fahrspurwechsel zur Sperrung der rechten Fahrspur beginnt mindestens 150 m nach dem Ende des ersten Fahrspurwechsels zur Sperrung der linken Fahrspur.

§ 2. Wenn im Fall einer Verkehrsumleitung die gewünschte Zahl der Fahrspuren auf der in beiden Richtungen befahrenen Fahrbahn nicht in Betrieb genommen werden kann, ist es möglich, einen Teil des Verkehrs unter Überquerung des Mittelstreifens umzuleiten und den anderen Teil entlang der Baustelle zu führen, sofern die Arbeiten auf dieser Fahrbahn dies zulassen und die Sicherheit des Baustellenpersonals gewährleistet ist, wobei folgendermaßen vorzugehen ist:

- 1° in der Richtung, die von der Baustelle betroffen ist:

a) die Geschwindigkeit des Verkehrs wird auf der rechten Fahrspur etwa 350 m vor dem Überqueren des Mittelstreifens auf 70 km/h beschränkt; auf diese Geschwindigkeit wird 250 m vor der Überleitungskurve zum Überqueren des Mittelstreifens (Kurve rechtsseitig) erneut hingewiesen;

b) 150 m vor dem Beginn der Überleitungskurve zum Überqueren des Mittelstreifens wird ein Verkehrsschild F83 angebracht, um auf das Überqueren des Mittelstreifens hinzuweisen (Kurve rechtsseitig);

c) um die Einfahrt in bzw. Ausfahrt aus Überleitungskurven zu erleichtern, wird die Breite der Fahrspur geringfügig vergrößert, indem die linke und rechte Überleitungskurve um etwa 50 m versetzt werden;

d) die Überquerung des Mittelstreifens wird so eingerichtet oder ggf. angepasst, dass er mit einer Geschwindigkeit von 70 km/h sicher befahren werden kann;

2° in der Richtung, die nicht von der Baustelle betroffen ist:

a) die Fahrspuren werden mindestens 300 m vor der Stelle, an der die Einleitung des Gegenverkehrs erfolgt, auf die rechte Fahrspur und die Standspur umgeleitet;

b) die Rückführung des Verkehrs auf die normalerweise dem Verkehr vorbehaltenen Fahrspuren beginnt mindestens 300 m nach dem beidseitig befahrenen Streckenabschnitt;

3° auf dem beidseitig befahrenen Streckenabschnitt:

a) die Anzahl der verfügbaren Fahrspuren wird durch ein Verkehrsschild F85 angezeigt; dieses Schild sowie die Verkehrsschilder C39 und C43 werden ggf., wenn der Streckenabschnitt höchstens 2 km lang ist, in Abständen von 500 m bzw. bei Streckenabschnitten von mehr als 2 km in Abständen von 1 000 m erneut angebracht;

b) wenn der beidseitig befahrene Streckenabschnitt höchstens 500 m lang ist, wird die Höchstgeschwindigkeit bei 70 km/h in Umleitungsrichtung belassen;

c) 50 m vor dem Überqueren des Mittelstreifens zur Rückführung auf die normale Fahrbahn wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h angebracht und 200 m vor dem Überqueren des Mittelstreifens wird ein Verkehrsschild F83 angebracht;

d) ein Verkehrsschild D1, dessen Pfeil in einem Winkel von 45° nach unten zeigt, wird an der Stelle des Richtungswechsels angebracht; über dem Schild wird eine Beleuchtung angebracht.

§ 3. Bei einer Baustelle auf der rechten Fahrspur auf der Höhe einer Ausfahrt, die in Betrieb bleibt:

1° werden die Baken mindestens 100 m vor der Ausfahrt in Abständen von höchstens 10 m angebracht;

2° wird ein Ausfahrtschild des Typs IS gemäß Anhang 1, auf dem die Nummer der Ausfahrt sowie ggf. der über die Ausfahrt erreichbare wichtigste Bestimmungsort angegeben sind, am Anfang des Verzögerungsstreifens angebracht;

3° ist der Verzögerungsstreifen mindestens 70 m lang;

4° werden an der Spitze der Abzweigung Baken des Typs Ia.2 und Ib.2 gemäß Anhang 2 nebeneinander angebracht und über ihnen wird eine Beleuchtung angebracht;

5° wird ein zweites Ausfahrtschild des Typs IS gemäß Anhang 1, auf dem die Nummer der Ausfahrt sowie ggf. der über die Ausfahrt erreichbare wichtigste Bestimmungsort angegeben sind, an der Abzweigung angebracht;

§ 4. Bei einer Baustelle auf der rechten Fahrspur auf der Höhe einer Einfahrt, die in Betrieb bleibt, erfolgt die Kennzeichnung gemäß den Paragraphen 5 und 6

§ 5. Wenn der Beschleunigungsstreifen oder Einfädelungsstreifen mindestens 50 m lang ist,

1° wird ein die Geschwindigkeit auf 70 km/h beschränkendes Verkehrsschild C43 200 m vor dem Beginn des Einfädelungsstreifens angebracht;

2° wird ein die Geschwindigkeit auf 70 km/h beschränkendes Verkehrsschild C43 an der Autobahnauffahrt angebracht.

§ 6. Wenn der Beschleunigungsstreifen oder Einfädelungsstreifen weniger als 50 m lang ist,

1° wird ein Verkehrsschild F79c gemäß Anhang 1, über dem sich ein die Geschwindigkeit auf 50 km/h beschränkendes Verkehrsschild C43 befindet, 100 m vor dem Beginn des Einfädelungsstreifens angebracht;

2° wird ein Verkehrsschild F79d gemäß Anhang 1, über dem sich ein die Geschwindigkeit auf 50 km/h beschränkendes Verkehrsschild C43 befindet, an der Autobahnauffahrt angebracht.

KAPITEL III - Stark verkehrsbeeinträchtigende Baustellen der Kategorie 1 auf anderen öffentlichen Straßen

Abschnitt 1 - Kennzeichnung vor der Baustelle

Art. 24 - Die in Artikel 19 vorgesehene Kennzeichnung ist vor einer stark verkehrsbeeinträchtigenden Baustelle der Kategorie 1 auf den anderen öffentlichen Straßen anzubringen.

Allerdings gilt Folgendes:

1° die Verkehrsschilder F79 bis F85 werden in einem Abstand von 1 000 m bis 800 m angebracht und auf 250 m wiederholt;

2° das die Geschwindigkeit auf 90 km/h beschränkende Verkehrsschild C43 wird in einem Abstand zwischen 750 m und 550 m angebracht; es wird 200 m davor durch ein gleiches Verkehrsschild angekündigt, das durch ein zusätzliches Schild, auf dem die Entfernung angegeben ist, ergänzt wird;

3° das die Geschwindigkeit auf 70 km/h beschränkende Verkehrsschild C43 wird in einem Abstand zwischen 550 m und 350 m angebracht;

4° der Abstand zwischen den Verkehrsschildern C43, die die Geschwindigkeit auf 90 km/h bzw. 70 km/h beschränken, darf nicht weniger als 200 m betragen;

5° die Verkehrsschilder C43 sind mindestens 50 m von den Verkehrsschildern F79 bis F85 entfernt.

Abschnitt 2 - Kennzeichnung am Baustellenanfang

Art. 25 - Die in Artikel 20 vorgesehene Kennzeichnung ist am Baustellenanfang einer stark verkehrsbeeinträchtigenden Baustelle der Kategorie 1 auf den anderen öffentlichen Straßen anzuwenden.

Wenn auf dem für den Verkehr gesperrten Teil der Fahrbahn der Ortsverkehr erlaubt ist, so wird die in Anhang 3 dargestellte Rahmenvorrichtung des Typs I durch ein Zusatzschild "außer Ortsverkehr" ergänzt.

Abschnitt 3 - Seitliche Kennzeichnung, Kennzeichnung am Baustellenende und übliche Anwendungsregeln

Art. 26 - Die seitliche Kennzeichnung, die Kennzeichnung am Baustellenende und die üblichen Anwendungsregeln, die in den Artikeln 21 bis 23 vorgesehen sind, gelten für die stark verkehrsbeeinträchtigenden Baustellen der Kategorie 1 auf den anderen öffentlichen Straßen.

*KAPITEL IV - Gering verkehrsbeeinträchtigende Baustellen der Kategorie 1 auf Autobahnen**Abschnitt 1 - Kennzeichnung vor der Baustelle*

Art. 27 - § 1. Die Kennzeichnung vor einer gering verkehrsbeeinträchtigenden Baustelle der Kategorie 1 auf Autobahnen erfolgt gemäß den §§ 2 und 3.

§ 2. Wenn die Anlegung der Baustelle eine Verengung der Fahrbahn mit sich bringt:

1° werden die Verkehrsschilder A31 und D1 an dem in Artikel 5 § 1 genannten Bezugspunkt in einer Rahmenvorrichtung des Typs I gemäß in Anhang 3 angebracht;

2° wird ein die Geschwindigkeit auf 90 km/h beschränkendes Verkehrsschild C43 in einem Abstand von 400 m angebracht;

3° werden Verkehrsschilder A7 und C43 in einem Abstand von 150 m vom Verkehrsschild A31 in einer Rahmenvorrichtung des Typs I gemäß in Anhang 3 angebracht;

4° wird ein Verkehrsschild C39 in einem Abstand von 500 m angebracht.

In Bezug auf Absatz 1 Ziffer 1 wird ab diesem Verkehrsschild eine Verkehrsführung eingerichtet, wenn die Ortsbeschaffenheit es zulässt. Wird das Verkehrsschild A31 an einer weiter entfernten Stelle angebracht, so wird der approximative Abstand zur Baustelle auf einem zusätzlichen Schild angegeben. In diesem Fall beginnt die Verkehrsführung ebenfalls an dieser Stelle. Diese Verkehrsführung wird mittels in Anhang 2 dargestellter Vorrichtungen des Typs Ia.2 oder Ib.2 eingerichtet. Diese Baken sind höchstens 5 m voneinander entfernt. Abwechselnd ist mindestens jede zweite Bake mit gelben Leuchten C1 vom Typ L8L oder L8H gemäß der Norm NBN EN 12352 oder einer gleichwertigen Norm versehen. Diese Leuchten blinken in der Reihe.

In Bezug auf Absatz 1 Ziffer 2 wird das die Geschwindigkeit auf 90 km/h beschränkende Verkehrsschild 300 m davor durch ein gleiches Verkehrsschild angekündigt, das durch ein zusätzliches Schild, auf dem die Entfernung angegeben ist, ergänzt wird. Es wird 150 m weiter erneut angebracht. Wenn die Ortsbeschaffenheit es erforderlich macht, wird jedoch ein die Geschwindigkeit auf 70 km/h beschränkendes Verkehrsschild C43 in einem Abstand von 150 m angebracht.

In Bezug auf Absatz 1 Ziffer 3 wird das Verkehrsschild A7 1 000 m davor durch ein gleiches Verkehrsschild angekündigt, das in eine in Anhang 3 dargestellte Rahmenvorrichtung des Typs I eingebaut und durch ein Verkehrsschild F81 ergänzt wird.

§ 3. Wenn die Anlegung der Baustelle keine Verengung der Fahrbahn mit sich bringt, wird das Verkehrsschild A31 300 m vor Baustellenanfang angebracht und durch ein zusätzliches Schild, auf dem die Entfernung angegeben ist, ergänzt.

Abschnitt 2 - Kennzeichnung am Baustellenanfang

Art. 28 - Der Sicherheit halber wird eine sogenannte Pufferzone mit einer Mindestlänge von 100 m im Vorfeld des Arbeitsbereichs der gering verkehrsbeeinträchtigenden Baustelle der Kategorie 1 auf Autobahnen eingerichtet.

Dem Personal ist der Zugang zu der Pufferzone untersagt und sie darf nicht zur Lagerung von Ausrüstung oder Material genutzt werden.

Wenn mindestens eine Fahrspur umgeleitet wird, werden vorläufige Längsmarkierungen angebracht, auch wenn die Baustelle weniger als 7 Tage dauert.

Abschnitt 3 - Seitliche Kennzeichnung

Art. 29 - Die seitliche Abgrenzung einer gering verkehrsbeeinträchtigenden Baustelle der Kategorie 1 auf Autobahnen erfolgt mittels in Anhang 2 dargestellter Vorrichtungen des Typs IIc.

Diese Abgrenzungsvorrichtungen sind höchstens 30 m voneinander entfernt.

Wenn mindestens eine Fahrspur umgeleitet wird, werden vorläufige Längsmarkierungen angebracht, auch wenn die Baustelle weniger als 7 Tage dauert.

Abschnitt 4 - Kennzeichnung am Baustellenende

Art. 30 - Das Verkehrsschild F47 und die Verkehrsschilder zur Aufhebung eines Verbots werden 50 m nach dem Baustellenende einer gering verkehrsbeeinträchtigenden Baustelle der Kategorie 1 auf Autobahnen oder nach der letzten Abgrenzungsvorrichtung angebracht.

Ein Schild, auf dem in gelber Farbe auf schwarzem Untergrund der Name des Verantwortlichen für die Baustellenkennzeichnung sowie seine Telefonnummer angegeben sind, wird 150 m nach dem Baustellenende angebracht. Die Mindesthöhe der Buchstaben und Ziffern auf diesem Schild beträgt 0,15 m.

*KAPITEL V - Gering verkehrsbeeinträchtigende Baustellen der Kategorie 1 auf den anderen öffentlichen Straßen**Abschnitt 1 - Kennzeichnung vor der Baustelle*

Art. 31 - Die in Artikel 27 vorgesehene Kennzeichnung ist vor einer gering verkehrsbeeinträchtigenden Baustelle der Kategorie 1 auf den anderen öffentlichen Straßen anzuwenden.

Dennoch wird das die Geschwindigkeit auf 90 km/h beschränkende Verkehrsschild C43 in einer Entfernung 350 m angebracht; es wird 200 m davor durch ein gleiches Verkehrsschild angekündigt, das durch ein zusätzliches Schild, auf dem die Entfernung angegeben ist, ergänzt wird.

Das Verkehrsschild A7 wird 700 m davor durch ein gleiches Verkehrsschild angekündigt, das durch ein Schild, auf dem die Entfernung angegeben ist, ergänzt wird.

Die in Anhang 3 dargestellte Rahmenvorrichtung des Typs I kann angebracht werden. In diesem Fall werden die Verkehrsschilder C43 und A7 150 m vor der Baustelle angebracht und werden die Verkehrsschilder A31 und D1 ebenfalls in eine Rahmenvorrichtung desselben Typs integriert.

Abschnitt 2 - Kennzeichnung am Baustellenanfang

Art. 32 - Die in Artikel 28 vorgesehene Kennzeichnung ist am Baustellenanfang der gering verkehrsbeeinträchtigende Baustellen der Kategorie 1 auf den anderen öffentlichen Straßen anzuwenden.

Abschnitt 3 - Seitliche Kennzeichnung

Art. 33 - Die in Artikel 29 vorgesehene seitliche Kennzeichnung ist auf die gering verkehrsbeeinträchtigenden Baustellen der Kategorie 1 auf den anderen öffentlichen Straßen anzuwenden.

Wenn die Lage der Baustelle Fußgänger, Radfahrer und Führer von zweirädrigen Kleinkrafträdern zwingt, den Bürgersteig oder den Radweg zu verlassen und die Fahrbahn zu benutzen, wird entlang der Baustelle ein mindestens 1 m breiter Korridor angelegt.

In diesem Fall ist die in Artikel 21 § 1 Absatz 2 vorgesehene Sicherheitszone nicht Pflicht.

In solchem Fall:

1° wird die Abgrenzung, die den Verkehr der Fußgänger, Radfahrer und Führer von zweirädrigen Kleinkrafträdern vom Verkehr der anderen Verkehrsteilnehmer trennt, gemäß den Bestimmungen von Artikel 29 angebracht und am oberen Rand auf angemessene Weise mit einer Beleuchtung versehen;

2° wird die Abgrenzung, die den Verkehr der Fußgänger, Radfahrer und Führer von zweirädrigen Kleinkrafträdern von der Baustelle trennt, auf der gesamten Länge entweder mittels einer stabilen Vorrichtung oder eines Schutznetzes eingerichtet, über denen eine angemessene Beleuchtung angebracht wird.

Abschnitt 4 - Kennzeichnung am Baustellenende

Art. 34 - Die in Artikel 30 vorgesehene Kennzeichnung am Baustellenende ist auf die gering verkehrsbeeinträchtigenden Baustellen der Kategorie 1 auf den anderen öffentlichen Straßen anzuwenden.

*KAPITEL VI - Stark verkehrsbeeinträchtigende Baustellen der Kategorie 2**Abschnitt 1 - Kennzeichnung vor der Baustelle*

Art. 35 - Vor einer stark verkehrsbeeinträchtigenden Baustelle der Kategorie 2:

1° wird ein Verkehrsschild A31, über dem eine Leuchte befestigt wird, in einem Abstand von 400 m angebracht und durch ein zusätzliches Schild, auf dem die Entfernung angegeben ist, ergänzt;

2° wird ein zweites Verkehrsschild A31 in einem Abstand von 150 m angebracht;

3° wird, wenn die Anzahl der Fahrspuren sich verringert oder wenn sich die Fahrspuren verschieben, ein Verkehrsschild F79 bis F85 angebracht, außer wenn eine einzige Fahrspur für den Verkehr in beide Richtungen zur Verfügung bleibt und der Verkehr durch die Verkehrsschilder B19 und B21 oder durch Verkehrslichtzeichen geregelt wird; dieses Verkehrsschild wird 500 m vor dem unter Ziffer 1 vorgesehenen Verkehrsschild angebracht.

In Bezug auf Absatz 1 Ziffer 2 wird ein die Geschwindigkeit auf 70 km/h beschränkendes Verkehrsschild C43 unter dem Gefahrenschild angebracht, es sei denn, die Ortsbeschaffenheit macht schon vorher eine niedrigere Geschwindigkeit erforderlich. Die in Anhang 3 dargestellte Rahmenvorrichtung des Typs I kann angebracht werden. In diesem Fall werden die Verkehrsschilder A31 und C43 in diese Vorrichtung integriert. Das die Geschwindigkeit auf 70 km/h beschränkende Verkehrsschild C43 wird 200 m davor durch ein gleiches Verkehrsschild angekündigt, das durch ein zusätzliches Schild, auf dem die Entfernung angegeben ist, ergänzt wird.

In Bezug auf Absatz 1 Ziffer 3 wird in diesem Fall ab 50 m vor Baustellenanfang eine Verkehrsführung eingerichtet. Die Abgrenzung erfolgt mittels einer der in Anhang 2 dargestellten Vorrichtungen des Typs I. Die Baken sind höchstens 10 m voneinander entfernt. Abwechselnd ist mindestens jede zweite Bake mit einer gelben Leuchte C1 vom Typ L6 gemäß der Norm NBN EN 12352 oder einer gleichwertigen Norm versehen. Diese Leuchten blinken in der Reihe.

Abschnitt 2 - Kennzeichnung am Baustellenanfang

Art. 36 - Am Baustellenanfang einer stark verkehrsbeeinträchtigenden Baustelle der Kategorie 2 wird eine in Anhang 4 dargestellte Vorrichtung angebracht.

Ein Verkehrsschild D1, dessen Pfeil in einem Winkel von 45° nach unten zeigt, wird über der Absperrung angebracht. Sein unterer Rand befindet sich mindestens 1,50 m über dem Boden. Über diesem Verkehrsschild wird eine Leuchte angebracht.

Auf der ganzen Breite der Absperrung werden Leuchten in einem Abstand von höchstens 1 m zueinander befestigt. Es dürfen nicht weniger als drei Leuchten angebracht werden.

Diese gesamte Vorrichtung kann durch eine in Anhang 3 dargestellte FLR-Vorrichtung (leuchtender Fahrspurwechselanzeigepfeil) des Typs III, über der das Verkehrsschild D1 angebracht wird, ersetzt oder ergänzt werden.

Wenn die Absperrung aus irgendeinem Grund den Zugang zur Fahrbahn bzw. zu dem Teil der Fahrbahn, die bzw. der für den Verkehr gesperrt ist, nicht vollständig verhindert, werden tagsüber in der Verlängerung der Absperrung in Anhang 2 dargestellte Verkehrskegel vom Typ IId angebracht, um den gesamten für die Verkehrsteilnehmer nicht zugänglichen Teil der öffentlichen Straße anzuzeigen.

Wenn auf dem Teil der Fahrbahn, der dem Verkehr noch zugänglich ist, der Verkehr nur in einer Richtung zugelassen ist, wird über der Absperrung, die am entgegengesetzten Baustellenende errichtet worden ist und den Verkehr auf diesem Teil der Fahrbahn verhindert, in der Mitte ein Verkehrsschild C1 angebracht, dessen unterer Rand sich mindestens 1,50 m über dem Boden befindet. Über diesem Verkehrsschild wird eine Leuchte angebracht.

Wenn der Verkehr auf der Fahrbahn wegen der Lage der Baustelle in beiden Richtungen verboten ist, wird über der an beiden Enden der Baustelle errichteten Absperrung in der Mitte ein Verkehrsschild C3 angebracht, das gegebenenfalls durch das Zusatzschild "außer Ortsverkehr" ergänzt wird; der untere Rand dieses Schilds befindet sich mindestens 1,50 m über dem Boden. Über diesem Verkehrsschild wird eine Leuchte angebracht.

Abschnitt 3 - Seitliche Kennzeichnung

Art. 37 - Die seitliche Abgrenzung einer stark verkehrsbeeinträchtigenden Baustelle der Kategorie 2 erfolgt mittels in Anhang 2 dargestellter Vorrichtungen vom Typ IIc.

Diese Abgrenzungsvorrichtungen sind höchstens 30 m voneinander entfernt.

Wenn die Lage der Baustelle Fußgänger, Radfahrer und Führer von zweirädrigen Kleinkrafträdern zwingt, den Bürgersteig oder den Radweg zu verlassen und die Fahrbahn zu benutzen, wird entlang der Baustelle ein Korridor angelegt, der mindestens folgende Breite aufweist:

1° 1,50 m, wenn nur eine dieser Verkehrsteilnehmerkategorien ihn benutzt;

2° 2 m, wenn sowohl Fußgänger als auch Radfahrer und Führer von zweirädrigen Kleinkrafträdern ihn benutzen.

Ist dies aufgrund der Ortsbeschaffenheit nicht möglich, so kann die Breite des Korridors auf 1 m reduziert werden.

In diesem Fall:

1° wird die Abgrenzung, die den Verkehr der Fußgänger, Radfahrer und Führer von zweirädrigen Kleinkrafträdern vom Verkehr der anderen Verkehrsteilnehmer trennt, gemäß den Bestimmungen von Absatz 1 angebracht und am oberen Rand auf angemessene Weise mit Leuchten versehen;

2° wird die Abgrenzung, die den Verkehr der Fußgänger, Radfahrer und Führer von zweirädrigen Kleinkrafträdern von der Baustelle trennt, auf der gesamten Länge entweder mittels einer ausreichend stabilen Vorrichtung oder eines Schutznetzes eingerichtet, über denen eine angemessene Beleuchtung angebracht wird.

Abschnitt 4 - Kennzeichnung am Baustellenende

Art. 38 - Das Verkehrsschild F47 und die Verkehrsschilder zur Aufhebung eines Verbots werden 25 m nach Baustellenende der stark verkehrsbeeinträchtigenden Baustelle der Kategorie 2 oder nach der letzten Abgrenzungsvorrichtung angebracht.

Ein Schild, auf dem in gelber Farbe auf schwarzem Grund Name und Telefonnummer der für die Kennzeichnung verantwortlichen Person angegeben sind, wird zwischen 50 m und 100 m nach Baustellenende angebracht. Die Buchstaben und Ziffern auf diesem Schild sind mindestens 0,12 m hoch.

*KAPITEL VII - Gering verkehrsbeeinträchtigende Baustellen der Kategorie 2**Abschnitt 1 - Kennzeichnung vor der Baustelle*

Art. 39 - Vor einer gering verkehrsbeeinträchtigenden Baustelle der Kategorie 2:

1° wird ein Verkehrsschild A31 300 m davor angebracht und durch ein zusätzliches Schild, auf dem die Entfernung angegeben ist, ergänzt;

2° wird ein zweites Verkehrsschild A31 in einem Abstand von 150 m angebracht.

In Bezug auf Absatz 1 Ziffer 2 wird ein die Geschwindigkeit auf 70 km/h beschränkendes Verkehrsschild C43 unter dem Gefahrenschild angebracht, es sei denn, die Ortsbeschaffenheit macht schon vorher eine Geschwindigkeitsbegrenzung von oder unter 70 km/h erforderlich. Die in Anhang 3 dargestellte Rahmenvorrichtung des Typs I kann angebracht werden. In diesem Fall werden die Verkehrsschilder A31 und C43 in diese Vorrichtung integriert. Das die Geschwindigkeit auf 70 km/h beschränkende Verkehrsschild C43 wird 200 m davor durch ein gleiches Verkehrsschild angekündigt, das durch ein zusätzliches Schild, auf dem die Entfernung angegeben ist, ergänzt wird.

Abschnitt 2 - Kennzeichnung am Baustellenanfang

Art. 40 - Am Baustellenanfang einer gering verkehrsbeeinträchtigenden Baustelle der Kategorie 2 wird eine in Anhang 4 dargestellte Vorrichtung angebracht.

Ist mindestens ein Teil der Baustelle auf der Fahrbahn angelegt, wird ein Verkehrsschild D1, dessen Pfeil in einem Winkel von 45° nach unten zeigt, über der Absperrung angebracht. Sein unterer Rand befindet sich mindestens 1,50 m über dem Boden. Über diesem Verkehrsschild wird eine Leuchte angebracht.

Auf der ganzen Breite der Absperrung werden Leuchten in einem Abstand von höchstens 1 m zueinander befestigt. Es dürfen nicht weniger als drei Leuchten angebracht werden.

Diese gesamte Vorrichtung kann durch eine in Anhang 3 dargestellte FLR-Vorrichtung (leuchtender Fahrspurwechsellanzepfeil) des Typs III, über der das Verkehrsschild D1 angebracht wird, ersetzt oder ergänzt werden.

Abschnitt 3 - Seitliche Kennzeichnung

Art. 41 - Die in Artikel 37 vorgesehene seitliche Kennzeichnung ist auf die gering verkehrsbeeinträchtigenden Baustellen der Kategorie 2 anzuwenden.

Abschnitt 4 - Kennzeichnung am Baustellenende

Art. 42 - Die in Artikel 38 vorgesehene Kennzeichnung am Baustellenende ist auf die gering verkehrsbeeinträchtigenden Baustellen der Kategorie 2 anzuwenden.

*KAPITEL VIII - Stark verkehrsbeeinträchtigende Baustellen der Kategorie 3**Abschnitt 1 - Kennzeichnung vor der Baustelle*

Art. 43 - Das Verkehrsschild A31 wird 150 m vor der Vorrichtung angebracht, die am Baustellenanfang einer stark verkehrsbeeinträchtigenden Baustelle der Kategorie 3 angebracht ist.

Dieser Abstand kann der Ortsbeschaffenheit angepasst werden. In diesem Fall wird dieses Verkehrsschild durch ein zusätzliches Schild, auf dem die Entfernung angegeben ist, ergänzt.

Verkehrsschilder F79 bis F85 können angebracht werden.

Wenn die Ortsbeschaffenheit es erforderlich macht, kann ein die Geschwindigkeit auf 30 km/h beschränkendes Verkehrsschild C43 angebracht werden.

Die in Anhang 3 dargestellte Rahmenvorrichtung des Typs I kann angebracht werden. In diesem Fall werden die Verkehrsschilder A31 und C43 in diese Vorrichtung integriert.

Abschnitt 2 - Kennzeichnung am Baustellenanfang

Art. 44 - Am Baustellenanfang einer stark verkehrsbeeinträchtigenden Baustelle der Kategorie 3 wird eine in Anhang 4 dargestellte Vorrichtung angebracht.

Ein Verkehrsschild D1, dessen Pfeil in einem Winkel von 45° nach unten zeigt, wird über der Absperrung angebracht. Sein unterer Rand befindet sich mindestens 1,50 m über dem Boden. Über diesem Verkehrsschild wird eine Leuchte angebracht.

Auf der ganzen Breite der Absperrung werden Leuchten in einem Abstand von höchstens 1 m zueinander befestigt. Es dürfen nicht weniger als drei Leuchten angebracht werden.

Diese gesamte Vorrichtung kann durch eine in Anhang 3 dargestellte FLR-Vorrichtung (leuchtender Fahrspurwechsellanzepfeil) des Typs III, über der das Verkehrsschild D1 angebracht wird, ersetzt oder ergänzt werden.

Wenn die Absperrung aus irgendeinem Grund den Zugang zur Fahrbahn bzw. zu dem Teil der Fahrbahn, die bzw. der für den Verkehr gesperrt ist, nicht vollständig verhindert, werden tagsüber in der Verlängerung der Absperrung in Anhang 2 dargestellte Verkehrskegel vom Typ II d angebracht, um den gesamten für die Verkehrsteilnehmer nicht zugänglichen Teil der öffentlichen Straße anzuzeigen.

Wenn auf dem Teil der Fahrbahn, der dem Verkehr noch zugänglich ist, der Verkehr nur in einer Richtung zugelassen ist, wird über der Absperrung, die am entgegengesetzten Baustellenende errichtet worden ist und den Verkehr auf diesem Teil der Fahrbahn verhindert, in der Mitte ein Verkehrsschild C1 angebracht, dessen unterer Rand sich mindestens 1,50 m über dem Boden befindet. Über diesem Verkehrsschild wird eine Leuchte angebracht.

Wenn der Verkehr auf der Fahrbahn wegen der Lage der Baustelle in beiden Richtungen verboten ist, wird über der an beiden Enden der Baustelle errichteten Absperrung in der Mitte ein Verkehrsschild C3 angebracht, das gegebenenfalls durch das Zusatzschild „außer Ortsverkehr“ ergänzt wird; der untere Rand dieses Schilds befindet sich mindestens 1,50 m über dem Boden. Über diesem Verkehrsschild wird eine Leuchte angebracht.

Abschnitt 3 - Seitliche Kennzeichnung

Art. 45 - Die seitliche Abgrenzung einer stark verkehrsbeeinträchtigenden Baustelle der Kategorie 3 erfolgt mittels in Anhang 2 dargestellter Vorrichtungen vom Typ II c.

Diese Abgrenzungsvorrichtungen sind höchstens 5 m voneinander entfernt.

Wenn die Lage der Baustelle Fußgänger und Führer von Fahrrädern und zweirädrigen Kleinkrafträdern zwingt, den Bürgersteig oder den Radweg zu verlassen und die Fahrbahn zu benutzen, wird entlang der Baustelle ein Korridor angelegt, der mindestens folgende Breite aufweist:

1° 1,50 m, wenn nur eine dieser Verkehrsteilnehmerkategorien ihn benutzt;

2° 2 m, wenn sowohl Fußgänger als auch Radfahrer und Führer von zweirädrigen Kleinkrafträdern ihn benutzen.

Ist dies aufgrund der Ortsbeschaffenheit nicht möglich, so kann die Breite des Korridors auf 1 m reduziert werden.

In diesem Fall:

1° wird die Abgrenzung, die den Verkehr der Fußgänger, Radfahrer und Führer von zweirädrigen Kleinkrafträdern vom Verkehr der anderen Verkehrsteilnehmer trennt, gemäß den Bestimmungen von den Absätzen 1 und 2 eingerichtet und am oberen Rand auf angemessene Weise mit Leuchten versehen;

2° wird die Abgrenzung, die den Verkehr der Fußgänger, Radfahrer und Führer von zweirädrigen Kleinkrafträdern von der Baustelle trennt, auf der gesamten Länge entweder mittels einer ausreichend stabilen Vorrichtung oder eines Schutznetzes eingerichtet, über denen eine angemessene Beleuchtung angebracht wird.

Abschnitt 4 - Kennzeichnung am Baustellenende

Art. 46 - Das Verkehrsschild F47 und die Verkehrsschilder zur Aufhebung eines Verbots werden höchstens 25 m nach Baustellenende einer stark verkehrsbeeinträchtigenden Baustelle der Kategorie 3 oder nach der letzten Abgrenzungsvorrichtung angebracht.

Ein Schild, auf dem in gelber Farbe auf schwarzem Grund Name und Telefonnummer der für die Kennzeichnung verantwortlichen Person angegeben sind, wird höchstens 50 m nach Baustellenende angebracht. Die Buchstaben und Ziffern auf diesem Schild sind mindestens 0,06 m hoch.

*KAPITEL IX - Gering verkehrsbeeinträchtigende Baustellen der Kategorie 3**Abschnitt 1 - Kennzeichnung vor der Baustelle*

Art. 47 - Das Verkehrsschild A31 wird 150 m vor der Vorrichtung angebracht, die am Baustellenanfang einer gering verkehrsbeeinträchtigenden Baustelle der Kategorie 3 angebracht ist.

Dieser Abstand kann der Ortsbeschaffenheit angepasst werden. In diesem Fall wird dieses Verkehrsschild durch ein zusätzliches Schild, auf dem die Entfernung angegeben ist, ergänzt.

Verkehrsschilder F79 bis F85 können angebracht werden.

Wenn die Ortsbeschaffenheit es erforderlich macht, kann ein die Geschwindigkeit auf 30 km/h beschränkendes Verkehrsschild C43 angebracht werden.

Die in Anhang 3 dargestellte Rahmenvorrichtung des Typs I kann angebracht werden. In diesem Fall werden die Verkehrsschilder A31 und C43 in diese Vorrichtung integriert.

Abschnitt 2 - Kennzeichnung am Baustellenanfang

Art. 48 - Am Baustellenanfang der gering verkehrsbeeinträchtigenden Baustelle der Kategorie 3 wird eine in Anhang 4 dargestellte Vorrichtung angebracht.

Ist mindestens ein Teil der Baustelle auf der Fahrbahn angelegt, wird ein Verkehrsschild D1, dessen Pfeil in einem Winkel von 45° nach unten zeigt, über der Absperrung angebracht. Sein unterer Rand befindet sich mindestens 1,50 m über dem Boden. Über diesem Verkehrsschild wird eine Leuchte angebracht.

Auf der ganzen Breite der Absperrung werden Leuchten in einem Abstand von höchstens 1 m zueinander befestigt. Es dürfen nicht weniger als drei Leuchten angebracht werden.

Diese gesamte Vorrichtung kann durch einen in Anhang 3 dargestellte FLR-Vorrichtung (leuchtender Fahrspurwechsellanzepfeil) des Typs III, über der das Verkehrsschild D1 angebracht wird, ersetzt oder ergänzt werden.

Abschnitt 3 - Seitliche Kennzeichnung

Art. 49 - Die in Artikel 45 vorgesehene seitliche Kennzeichnung ist auf die gering verkehrsbeeinträchtigenden Baustellen der Kategorie 3 anzuwenden.

Abschnitt 4 - Kennzeichnung am Baustellenende

Art. 50 - Die Kennzeichnung am Baustellenende gemäß Artikel 46 gilt für gering verkehrsbeeinträchtigende Baustellen der Kategorie 3.

KAPITEL X - Baustellen der Kategorie 4, durch die Fußgänger, Radfahrer und Führer von zweirädrigen Kleinkraftträdern dazu gezwungen werden, den Gehweg oder den Radweg zu verlassen, ohne dass sie hierbei die Fahrbahn benutzen müssen

Abschnitt 1 - Kennzeichnung vor der Baustelle

Art. 51 - Ein Verkehrsschild A31 wird zusammen mit einem zusätzlichen Schild, auf dem die Entfernung angegeben ist, 50 m vor dem Anfang einer Baustelle der Kategorie 4, durch die Fußgänger, Radfahrer und Führer von zweirädrigen Kleinkraftträdern dazu gezwungen werden, den Gehweg oder den Radweg zu verlassen, ohne dass sie hierbei die Fahrbahn benutzen müssen, angebracht.

Abschnitt 2 - Kennzeichnung am Baustellenanfang

Art. 52 - Eine Vorrichtung gemäß Anhang 4 wird am Baustellenanfang auf der gesamten Breite einer Baustelle der Kategorie 4, durch die Fußgänger, Radfahrer und Führer von zweirädrigen Kleinkraftträdern dazu gezwungen werden, den Gehweg oder den Radweg zu verlassen, ohne dass sie hierbei die Fahrbahn benutzen müssen, angebracht. Auf dieser Vorrichtung wird mindestens eine Leuchte angebracht.

Abschnitt 3 - Seitliche Kennzeichnung

Art. 53 - Entlang einer Baustelle der Kategorie 4, durch die Fußgänger, Radfahrer und Führer von zweirädrigen Kleinkraftträdern dazu gezwungen werden, den Gehweg oder den Radweg zu verlassen, ohne dass sie hierbei die Fahrbahn benutzen müssen, wird ein Korridor eingerichtet, der die gleiche Breite wie der gesperrte Weg hat.

Falls dies aufgrund der Ortsbeschaffenheit nicht möglich ist, kann die Breite des Korridors auf 1 m verringert werden.

Die seitliche Abgrenzung, durch die der Verkehr der Fußgänger, Radfahrer und Führer von zweirädrigen Kleinkraftträdern von dem der anderen Verkehrsteilnehmer getrennt wird, erfolgt mithilfe von Vorrichtungen des Typs II gemäß Anhang 2 und auf der Abgrenzung wird eine angemessene Beleuchtung angebracht.

Beträgt der Höhenunterschied zwischen der Ebene der Baustelle und der Ebene, auf der sich die Fußgänger, Radfahrer und Führer von zweirädrigen Kleinkraftträdern befinden, mehr als 0,20 m, wird auf der gesamten Länge entweder eine ausreichend stabile Vorrichtung oder ein Schutznetz angebracht.

Bei einem Höhenunterschied von weniger als 0,20 m werden Verkehrskegel des Typs IId gemäß Anhang 2 benutzt. Diese werden in Abständen von höchstens 5 m aufgestellt.

Über der seitlichen Kennzeichnung wird eine angemessene Beleuchtung angebracht.

Abschnitt 4 - Kennzeichnung am Baustellenende

Art. 54 - Das Verkehrsschild F47 wird 25 m nach dem Ende einer Baustelle der Kategorie 4, durch die Fußgänger, Radfahrer und Führer von zweirädrigen Kleinkraftträdern dazu gezwungen werden, den Gehweg oder den Radweg zu verlassen, ohne dass sie hierbei die Fahrbahn benutzen müssen, oder nach der letzten Abgrenzungsvorrichtung angebracht.

Ein Schild, auf dem in gelber Farbe auf schwarzem Untergrund der Name des Verantwortlichen für die Baustellenkennzeichnung sowie seine Telefonnummer angegeben sind, wird höchstens 30 m nach dem Baustellenende angebracht. Die Mindesthöhe der Buchstaben und Ziffern auf diesem Schild beträgt 0,06 m.

KAPITEL XI - Baustellen der Kategorie 4, durch die Fußgänger, Radfahrer und Führer von zweirädrigen Kleinkraftträdern nicht gezwungen werden, den Gehweg oder den Radweg zu verlassen

Art. 55 - Die nachstehend aufgeführte Kennzeichnung einer Baustelle der Kategorie 4, durch die Fußgänger, Radfahrer und Führer von zweirädrigen Kleinkraftträdern nicht gezwungen werden, den Gehweg oder den Radweg zu verlassen, wird angebracht, sofern die Fußgänger, Radfahrer und Führer von zweirädrigen Kleinkraftträdern über einen Korridor von mindestens 1 m verfügen.

Trifft dies nicht zu, wird die Baustelle gemäß Kapitel 10 gekennzeichnet.

Baustellen, die auf einem Streckenabschnitt von mehr als 20 m eingerichtet sind, werden wie folgt gekennzeichnet:

1° ein Verkehrsschild A31 wird zusammen mit einem zusätzlichen Schild, auf dem die Entfernung angegeben ist, 50 m vor der Baustelle angebracht;

2° eine Vorrichtung gemäß Anhang 4 wird am Baustellenanfang auf der gesamten Breite der Baustelle angebracht; auf dieser Vorrichtung wird mindestens eine Leuchte angebracht;

3° die seitliche Kennzeichnung erfolgt wie folgt:

a) beträgt der Höhenunterschied zwischen der Ebene der Baustelle und der Ebene, auf der sich die Fußgänger, Radfahrer und Führer von zweirädrigen Kleinkraftträdern befinden, mehr als 0,20 m, wird auf der gesamten Länge entweder eine ausreichend stabile Vorrichtung oder ein Schutznetz angebracht; bei einem Höhenunterschied von weniger als 0,20 m werden Verkehrskegel des Typs IId gemäß Anhang 2 eingesetzt. Diese werden in Abständen von höchstens 5 m aufgestellt;

b) über der seitlichen Kennzeichnung wird eine angemessene Beleuchtung angebracht.

c) das Verkehrsschild F47 wird 25 m nach dem Baustellenende bzw. nach der letzten Abgrenzungsvorrichtung angebracht;

d) ein Schild, auf dem in gelber Farbe auf schwarzem Untergrund der Name des Verantwortlichen für die Baustellenkennzeichnung sowie seine Telefonnummer angegeben sind, wird höchstens 30 m nach dem Baustellenende angebracht; die Mindesthöhe der Buchstaben und Ziffern auf diesem Schild beträgt 0,06 m.

Bei Baustellen, die auf einem Streckenabschnitt von weniger als 20 m eingerichtet sind, wird die gesamte Baustelle entweder durch eine ausreichend stabile Vorrichtung oder mithilfe eines Schutznetzes abgegrenzt, über denen eine angemessene Beleuchtung angebracht wird.

KAPITEL XII - Baustellen der Kategorie 4, die auf Randstreifen eingerichtet sind, die in Ermangelung von Geh- oder Radwegen von Fußgängern benutzt werden

Art. 56 - Eine Baustelle der Kategorie 4, die auf Randstreifen eingerichtet ist, die in Ermangelung von Geh- oder Radwegen von Fußgängern benutzt werden, wird entweder durch eine Vorrichtung gemäß Anhang 4 oder mithilfe einer der Vorrichtungen des Typs II gemäß Anhang 2 oder mithilfe eines Schutznetzes, über denen eine angemessene Beleuchtung angebracht wird, abgegrenzt.

Für die Fußgänger bleibt ein mindestens 1 m breiter Korridor verfügbar.

KAPITEL XIII - Stark verkehrsbeeinträchtigende Tagesbaustellen der Kategorie 5 auf Autobahnen und anderen öffentlichen Straßen, auf denen die zulässige Höchstgeschwindigkeit mehr als 90 km/h beträgt

Art. 57 - Die Baustellenkennzeichnung gemäß den Kapiteln 2 und 3 gilt für stark verkehrsbeeinträchtigende Tagesbaustellen der Kategorie 5 auf Autobahnen und anderen öffentlichen Straßen, auf denen die zulässige Höchstgeschwindigkeit mehr als 90 km/h beträgt, mit Ausnahme der Bestimmungen für den zweifachen Fahrspurwechsel gemäß Artikel 23 § 1 Absatz 2.

Jedoch wird die Verkehrsbeschilderung im Vorfeld nur dann auf der linken Seite wiederholt, wenn sich die Baustelle auf der linken oder mittleren Fahrspur der von der Baustelle betroffenen Fahrtrichtung befindet.

Die Verkehrsschilder F79 bei 1 500 m und 750 m werden in einer Rahmenvorrichtung des Typs II gemäß Anhang 3 angebracht.

Für die Kennzeichnung vor der Baustelle gilt jedoch Folgendes:

1° eine FLR-Vorrichtung (leuchtender Fahrspurwechselanzeigepfeil) des Typs III gemäß Anhang 3, an der ein Verkehrsschild A31 angebracht ist, wird 150 m vor der Baustelle angebracht;

2° die Verkehrsführung erfolgt mithilfe einer der Vorrichtungen des Typs II gemäß Anhang 2; diese Vorrichtungen werden in Abständen von höchstens 10 m angebracht und mit mindestens einem Verkehrsschild D1 versehen;

3° über dem Verkehrsschild A7 wird eine Beleuchtung angebracht, die tagsüber leuchtet;

4° auf Autobahnen werden die Verkehrsschilder F79 bis F85 1 500 m vor der Baustelle erstmals aufgestellt und bei 750 m erneut angebracht;

5° auf Autobahnen wird das die Geschwindigkeit auf 70 km/h beschränkende Verkehrsschild C43 nur einmal, und zwar 250 m vor der Baustelle, angebracht.

Im Fall von Absatz 4 Ziffer 4 werden die Verkehrsschilder in eine Rahmenvorrichtung des Typs II gemäß Anhang 3 integriert. Sie werden nur auf der rechten Seite der Fahrbahn angebracht und können geringere Abmessungen (1 100 mm x 1 300 mm) haben.

Für die seitliche Kennzeichnung ist die Verwendung von Kegeln des Typs IId gemäß Anhang 2 zulässig. Eine Beleuchtung sowie vorübergehende Längsmarkierungen sind nicht erforderlich.

KAPITEL XIV - Gering verkehrsbeeinträchtigende Tagesbaustellen der Kategorie 5 auf Autobahnen und anderen öffentlichen Straßen, auf denen die zulässige Höchstgeschwindigkeit mehr als 90 km/h beträgt

Art. 58 - Die Baustellenkennzeichnung gemäß den Kapiteln 4 und 5 gilt für gering verkehrsbeeinträchtigende Tagesbaustellen der Kategorie 5 auf Autobahnen und anderen öffentlichen Straßen, auf denen die zulässige Höchstgeschwindigkeit mehr als 90 km/h beträgt.

Allerdings gilt Folgendes:

1° über dem Verkehrsschild A31 wird eine Beleuchtung angebracht, die tagsüber leuchtet;

2° die Verkehrsführung im Vorfeld, die seitliche Kennzeichnung und die Abgrenzung, durch die der Verkehr der Fußgänger, Radfahrer und Führer von zweirädrigen Kleinkrafträdern von den anderen Verkehrsteilnehmern sowie der Baustelle getrennt wird, sind nicht beleuchtet.

KAPITEL XV - Tagesbaustellen der Kategorie 5 auf öffentlichen Straßen, auf denen die zulässige Höchstgeschwindigkeit mehr als 50 km/h und maximal 90 km/h beträgt

Art. 59 - Die Baustellenkennzeichnung gemäß den Kapiteln 6 und 7 gilt für Tagesbaustellen der Kategorie 5 auf öffentlichen Straßen, auf denen die zulässige Höchstgeschwindigkeit mehr als 50 km/h und maximal 90 km/h beträgt.

Allerdings gilt Folgendes:

1° die seitliche Kennzeichnung und die Abgrenzung, durch die der Verkehr der Fußgänger, Radfahrer und Führer von zweirädrigen Kleinkrafträdern von dem Verkehr der anderen Verkehrsteilnehmer sowie von der Baustelle getrennt wird, sind nicht beleuchtet;

2° wenn am Baustellenanfang eine FLR-Vorrichtung des Typs III (leuchtender Fahrspurwechselanzeigepfeil) gemäß Anhang 3 angebracht wird, werden weder Verkehrsschilder F79 bis F85 noch eine seitliche Kennzeichnung angebracht;

3° die Kennzeichnung wird nur auf der rechten Seite angebracht.

KAPITEL XVI - Tagesbaustellen der Kategorie 5 auf öffentlichen Straßen, auf denen die zulässige Höchstgeschwindigkeit maximal 50 km/h beträgt

Art. 60 - Die Baustellenkennzeichnung gemäß den Kapiteln 8 und 9 gilt für Tagesbaustellen der Kategorie 5 auf öffentlichen Straßen, auf denen die zulässige Höchstgeschwindigkeit maximal 50 km/h beträgt.

Allerdings gilt Folgendes:

1° die seitliche Kennzeichnung und die Abgrenzung, durch die der Verkehr der Fußgänger, Radfahrer und Führer von zweirädrigen Kleinkrafträdern von dem Verkehr der anderen Verkehrsteilnehmer sowie von der Baustelle getrennt wird, sind nicht beleuchtet;

2° die Vorrichtung gemäß Anhang 4 kann durch ein Fahrzeug mit einer Ausrüstung gemäß Artikel 68 § 1 ersetzt werden;

3° befindet sich zumindest ein Teil der Baustelle auf der Fahrbahn, wird ein Verkehrsschild D1, dessen Pfeil in einem Winkel von 45° nach unten zeigt, angebracht, um auf die vorgeschriebene Richtung hinzuweisen.

Art. 61 - Die Baustellenkennzeichnung gemäß den Kapiteln 10 bis 12 gilt für Tagesbaustellen der Kategorie 5, die auf öffentlichen Straßen, auf denen die zulässige Höchstgeschwindigkeit maximal 50 km/h beträgt, sowie außerhalb der Fahrbahn eingerichtet sind und die eine Gefahr für Fußgänger, Radfahrer und Führer von zweirädrigen Kleinkrafträdern darstellen. Die Beleuchtung ist jedoch nicht zwingend vorgeschrieben.

Art. 62 - Tagsüber werden die Arbeiten eingestellt, wenn eine klare Sicht nicht mehr bis zu einer Entfernung von ungefähr 200 m möglich ist, und der normale Verkehrsfluss wird wieder eingerichtet.

Kann der normale Verkehrsfluss aus unvorhergesehenen Gründen nicht wieder eingerichtet werden, bleibt die Kennzeichnung der Tagesbaustelle der Kategorie 5 auf öffentlichen Straßen, auf denen die zulässige Höchstgeschwindigkeit maximal 50 km/h beträgt, bestehen und wird, inwieweit die Kennzeichnung zur Verkehrsführung und die seitliche Kennzeichnung betroffen sind, durch eine Beleuchtung ergänzt.

Ein Verkehrsschild F47 und ein Schild, auf dem in gelber Farbe auf schwarzem Untergrund der Name des Verantwortlichen für die Baustellenkennzeichnung sowie seine Telefonnummer angegeben sind, werden gemäß den Bestimmungen angebracht die für alle Baustellenkategorien gelten.

KAPITEL XVII - *Nachtbaustellen der Kategorie 5*

Art. 63 - Die Baustellenkennzeichnung gemäß den Kapiteln 13 bis 16 gilt für Nachtbaustellen der Kategorie 5. Des Weiteren wird die Kennzeichnung vor sowie am Anfang der Baustelle mit einer Beleuchtung ausgestattet. NBN EN 12352 oder einer gleichwertigen Norm

KAPITEL XVIII - *Baustellen der Kategorie 6*

Abschnitt 1 - Allgemeine Bestimmungen

Art. 64 - Signalisationsfahrzeuge, die bei Baustellen der Kategorie 6 eingesetzt werden, sind mit mindestens zwei gelb-orangen Blinklichtern ausgerüstet, die auf dem Fahrzeug angebracht sind. Diese Lichter blinken unabhängig, gleichzeitig oder im Takt und sind von allen Seiten sichtbar.

Art. 65 - Aus Sicherheitsgründen wird ein als Pufferzone bezeichneter Bereich zwischen dem Arbeitsbereich einer Baustelle der Kategorie 6 und dem Signalisationsfahrzeug eingerichtet.

Dem Personal ist der Zugang zu der Pufferzone untersagt und sie darf nicht zur Lagerung von Ausrüstung oder Material genutzt werden.

Art. 66 - Bei einer stationären Intervention auf einer Baustelle der Kategorie 6 werden Verkehrskegel des Typs II gemäß Anhang 2 zwischen dem Signalisationsfahrzeug und dem Baustellenfahrzeug sowie entlang des Baustellenbereichs aufgestellt, um einen seitlichen Schutz sicherzustellen und diesen Bereich sowohl in Längs- als auch in Querrichtung abzugrenzen.

Der Abstand zwischen den in Längsrichtung aufgestellten Kegeln beträgt außerorts höchstens 12,50 m und innerorts höchstens 5 m.

Bei Wanderbaustellen sind Kegel nicht zulässig.

Art. 67 - Die auf einer Baustelle der Kategorie 6 in den Baustellen-, Signalisations- und Vorankündigungsfahrzeugen anwesenden Personen sind mit einer Vorrichtung ausgerüstet, über die sie gleichzeitig miteinander mündlich kommunizieren können.

Abschnitt 2 - Baustellen der Kategorie 6, die sich vollständig oder teilweise auf der Fahrbahn oder dem Radweg sowie mindestens 0,50 m von deren Rand entfernt befinden

Art. 68 - § 1. Bei einer Baustelle der Kategorie 6, die sich vollständig oder teilweise auf der Fahrbahn oder dem Radweg und mindestens 0,50 m von deren Rand entfernt sowie auf öffentlichen Straßen, auf denen die zulässige Höchstgeschwindigkeit maximal 90 km/h beträgt, befindet, wird das für die Baustellenkennzeichnung eingesetzte Fahrzeug an der Front- und Heckseite mit mindestens 0,10 m breiten abwechselnden roten und weißen Streifen versehen, die einen Winkel von 45° zur Senkrechten des Fahrzeugs bilden.

Die Retroreflexion dieser Streifen muss mindestens der Klasse RA1 der NBN EN 12899-1 oder gleichwertig entsprechen.

Wenn die Struktur dieses Fahrzeugs nicht zulässt, dass eine Fläche von mindestens 1 m² mit Streifen versehen wird oder wenn die Höhe dieser Streifen nicht mindestens 0,50 m beträgt, wird ein mit den gleichen abwechselnden Streifen versehenes Schild mit einer Mindesthöhe von 0,50 m und einer Breite, die in etwa der Fahrzeugbreite entspricht, an dem Fahrzeug befestigt.

Das Signalisationsfahrzeug ist mit den in Artikel 64 beschriebenen Blinklichtern sowie zudem mit einem Verkehrsschild A31, das in Richtung des betroffenen Verkehrs ausgerichtet ist, ausgerüstet. Die Seite dieses Schilds muss mit mindestens 0,70 m bemessen sein und sein unterer Rand sollte sich möglichst mindestens 1,50 m über dem Boden befinden.

An dem Signalisationsfahrzeug wird eine mit einem Verkehrsschild A31 ausgestattete FLR-Vorrichtung des Typs III (leuchtender Fahrspurwechselanzeigepfeil) gemäß Anhang 3 angebracht. Eine LED-Anzeige gemäß der Norm NBN EN 12966 oder einer gleichwertigen Norm kann eingesetzt werden, es gelten die Bestimmungen von Artikel 8 § 1 des vorliegenden Erlasses sowie von Artikel 65.3 der Straßenverkehrsordnung.

Diese FLR-Vorrichtung kann durch eine FLR-Vorrichtung des Typs IV gemäß Anhang 3 ersetzt werden, die auf dem Fahrzeug angebracht ist. In diesem Fall können die Abmessungen des an dem Fahrzeug angebrachten Verkehrsschildes A31 auf 0,40 m verringert werden. Eine LED-Anzeige gemäß der Norm NBN EN 12966 oder einer gleichwertigen Norm kann eingesetzt werden, es gelten die Bestimmungen von Artikel 8 § 1 des vorliegenden Erlasses sowie von Artikel 65.3 der Straßenverkehrsordnung.

Auf öffentlichen Straßen, auf denen die zulässige Höchstgeschwindigkeit maximal 50 km/h beträgt, kann diese Vorrichtung durch ein Verkehrsschild D1 mit einem Mindestdurchmesser von 0,70 m ersetzt werden, dessen Pfeil in einem Winkel von 45° nach unten zeigt und die vorgeschriebene Richtung anzeigt. In diesem Fall können die Abmessungen des an dem Fahrzeug angebrachten Verkehrsschildes A31 auf 0,40 m verringert werden.

Wird eine FLR-Vorrichtung oder eine LED-Anzeige eingesetzt, sind die in Artikel 64 vorgesehenen gelb-orangen Blinklichter an dem Fahrzeug nicht zwingend vorgeschrieben.

§ 2. Bei einer Baustelle der Kategorie 6, die sich vollständig oder teilweise auf der Fahrbahn oder dem Radweg und mindestens 0,50 m von deren Rand entfernt sowie auf öffentlichen Straßen, auf denen die zulässige Höchstgeschwindigkeit mehr als 90 km/h beträgt, befindet, wird das für die Baustellenkennzeichnung eingesetzte Fahrzeug an der Heckseite mit mindestens 0,10 m breiten abwechselnden roten und weißen Streifen versehen, die einen Winkel von 45° zur Senkrechten des Fahrzeugs bilden.

Die Retroreflexion dieser Streifen muss mindestens der Klasse RA2 der NBN EN 12899-1 oder gleichwertig entsprechen.

Wenn die Struktur des Fahrzeugs nicht zulässt, dass eine Fläche von mindestens 1 m² mit Streifen versehen wird oder wenn die Höhe dieser Streifen nicht mindestens 0,50 m beträgt, wird ein mit den gleichen abwechselnden Streifen versehenes Schild mit einer Mindesthöhe von 0,50 m und einer Breite, die in etwa der Fahrzeugbreite entspricht, an dem Fahrzeug befestigt.

Dieses Fahrzeug ist mit den in Artikel 64 beschriebenen Blinklichtern ausgestattet sowie zudem mit einer FLR-Vorrichtung des Typs III (leuchtender Fahrspurwechselanzeigepfeil) gemäß Anhang 3 ausgerüstet, an der ein Verkehrsschild A31 angebracht ist. Ein die Geschwindigkeit auf 90 km/h beschränkendes Verkehrsschild C43 wird zusammen mit einem zusätzlichen Schild, auf dem die Länge angegeben ist, an der FLR-Vorrichtung angebracht. Die angegebene Länge entspricht der Länge der Baustelle, wobei die Mindestlänge 200 m beträgt. Die Verkehrsschilder der FLR-Vorrichtung können auf einem Wechselverkehrszeichen angegeben werden. In diesem Fall wird eine LED-Anzeige gemäß der Norm NBN EN 12966 oder einer gleichwertigen Norm eingesetzt. Es gelten die Bestimmungen von Artikel 8 § 1 sowie von Artikel 65.3 der Straßenverkehrsordnung. An dem Fahrzeug wird ein mobiles Fahrzeug-Rückhaltesystem gemäß den Bestimmungen von Artikel 14 angebracht.

Auf dieses Fahrzeug wird mindestens 500 m davor durch ein Vorankündigungsfahrzeug hingewiesen, das mit einer Rahmenvorrichtung des Typs II gemäß Anhang 3 ausgerüstet ist, an der die Verkehrsschilder A31, C43 – zusammen mit einem zusätzlichen Schild, auf dem die Entfernung "500 m" angegeben ist – und F79 angebracht werden. Der obere Rand dieser Vorrichtung befindet sich bei Baustellen der Kategorie 6 mindestens 4,00 m über dem Boden.

Beim Aufbau und Abbau der Baustellenkennzeichnung können die Abstände missachtet werden.

Es wird kein Vorankündigungsfahrzeug eingesetzt, wenn sich im Bereich von 500 m eine Kreuzung mit Vorfahrtsverlust befindet.

Abschnitt 3 - Baustellen der Kategorie 6, die sich außerhalb der Fahrbahn sowie mindestens 0,50 m von deren Rand entfernt befinden

Art. 69 - Die Fahrzeuge, die zur Kennzeichnung von Baustellen der Kategorie 6, die sich außerhalb der Fahrbahn sowie mindestens 0,50 m von deren Rand entfernt befinden, eingesetzt werden, sind gemäß den Bestimmungen von Artikel 68 entsprechend der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ausgerüstet.

Das mit einer Rahmenvorrichtung des Typs II gemäß Anhang 3 ausgerüstete Vorankündigungsfahrzeug gemäß Artikel 68 § 2 ist jedoch nicht erforderlich. In diesem Fall wird das Signalisationsfahrzeug nicht mit einem die Geschwindigkeit auf 90 km/h beschränkenden Verkehrsschild C43 ausgestattet.

KAPITEL XIX - Kennzeichnung von Containern und Hindernissen

Art. 70 - Container und Hindernisse auf öffentlichen Straßen werden gemäß der Baustellenkennzeichnung der jeweils zutreffenden Kategorie 1 bis 5 gekennzeichnet.

Art. 71 - Container und Hindernisse auf öffentlichen Straßen werden vorne und hinten mit mindestens 0,10 m breiten abwechselnden roten und weißen Streifen versehen, die einen Winkel von 45° zur Senkrechten bilden.

Wenn an dem Container oder Hindernis keine Fläche von mindestens 1 m² mit Streifen versehen werden kann oder wenn die Höhe dieser Streifen nicht mindestens 0,50 m beträgt, wird ein mit den gleichen abwechselnden Streifen versehenes Schild mit einer Mindesthöhe von 0,50 m und einer Breite, die in etwa der Container- bzw. Hindernisbreite entspricht, an dem betreffenden Container oder Hindernis befestigt.

Die Retroreflexion dieser Streifen entspricht mindestens der Klasse RA1 der Norm NBN EN 12899-1 oder einer gleichwertigen Norm.

Ein Verkehrsschild D1 mit einem Mindestdurchmesser von 0,70 m, dessen Pfeil in einem Winkel von 45° nach unten zeigt, wird an der Seite angebracht, auf der der Verkehr vorbeigeführt wird. Über dem Verkehrsschild D1 wird eine Beleuchtung angebracht.

Der Container bzw. das Hindernis wird so aufgestellt, dass der motorisierte Verkehr nur auf einer Seite daran vorbeigeleitet wird.

Artikel 45 findet Anwendung, sofern die Fußgänger, Radfahrer und Führer von zweirädrigen Kleinkraftfahrzeugen durch den Container gezwungen werden, die Fahrbahn zu benutzen.

Eine Aufschrift oder ein Schild, auf dem in gelber Farbe auf schwarzem Untergrund der Name des Verantwortlichen für die Kennzeichnung sowie seine Telefonnummer angegeben sind, wird auf einer der Seitenwände des Containers angebracht.

Die Bestimmungen der Absätze 1 bis 3 gelten nicht für Container, die auf Parkflächen, die sich nicht entlang der Fahrbahn befinden, sowie an Standorten, an denen sie weder den Fahrzeug- noch den Fußgängerverkehr behindern, aufgestellt sind.

Wenn eine klare Sicht nicht mehr bis zu einer Entfernung von ungefähr 200 m möglich ist, werden die Container und Hindernisse durch eine Beleuchtung kenntlich gemacht.

KAPITEL XX - Schlussbestimmungen

Art. 72 - Der Ministerielle Erlass vom 7. Mai 1999 über die Kennzeichnung von Baustellen und Hindernissen auf öffentlicher Straße wird aufgehoben.

Art. 73 - Der vorliegende Erlass tritt am 1. März 2021 in Kraft.

Übergangsweise kann im Rahmen der Genehmigungen, die gemäß Artikel 78.1.1 der Straßenverkehrsordnung oder Artikel 10 § 2 des Dekrets vom 19. Dezember 2007 vor dem Inkrafttreten des vorliegenden Erlasses erteilt wurden, die Baustellenkennzeichnung – mit Ausnahme von Baustellen der Kategorie 1 – gemäß dem Ministerialerlass vom 7. Mai 1999 über die Kennzeichnung von Baustellen und Hindernissen auf öffentlichen Straßen angebracht werden.

Art. 74 - Der Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich die Verkehrssicherheit gehört, wird mit der Durchführung des vorliegenden Erlasses beauftragt.

Namur, den 16. Dezember 2020

Für die Regierung:

Der Ministerpräsident

E. DI RUPO

Die Ministerin für den öffentlichen Dienst, Datenverarbeitung, administrative Vereinfachung, beauftragt mit den Bereichen Kindergeld, Tourismus, Erbe und Verkehrssicherheit

V. DE BUE

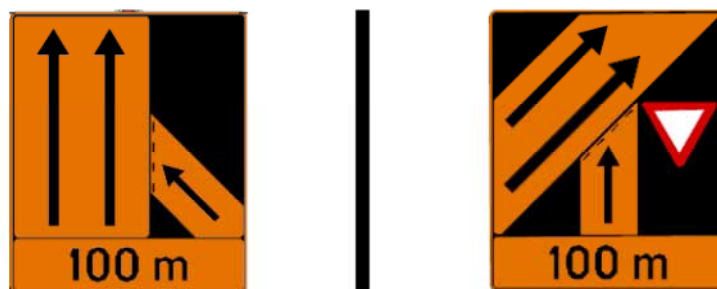
Anhang 1 - Die Verkehrsschilder



II. Angabe der Länge der Baustelle



IS. Angabe der Ausfahrt



F79c und F79d: kurze Auffahrt

Gesehen, um dem Erlass der Wallonischen Regierung vom 16. Dezember 2020 über die Kennzeichnung von Baustellen und Hindernissen auf öffentlicher Straße als Anhang beigefügt zu werden

Namur, den 16. Dezember 2020

Für die Regierung:

Der Ministerpräsident

E. DI RUPO

Die Ministerin für den öffentlichen Dienst, Datenverarbeitung, administrative Vereinfachung, beauftragt mit den Bereichen Kindergeld, Tourismus, Erbe und Verkehrssicherheit

V. DE BUE

Anhang 2 - Baken und Kegel

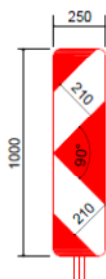
Für die Typen Ia.2, Ib.2 und IIc (Baken) genügt die Retroreflektion der abwechselnden roten und weißen Streifen der Klasse RA2 der Norm NBN EN 12899-1 oder einer gleichwertigen Norm.

Für den Typ IId (Kegel) genügt die Retroreflektion der abwechselnden roten und weißen Streifen der Klasse R2A der Norm NBN EN 13422 oder einer gleichwertigen Norm.

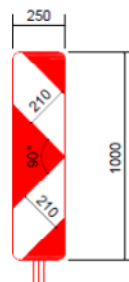
Die Abmessungen sind in Millimeter angegeben.

TYP I - Baken für die Kennzeichnung vor der Baustelle

Typ Ia.2. Rechts vom Fahrer

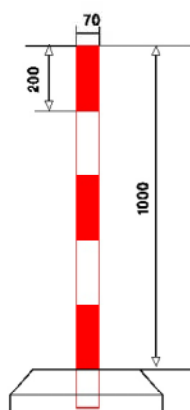


Typ Ib.2. Links vom Fahrer

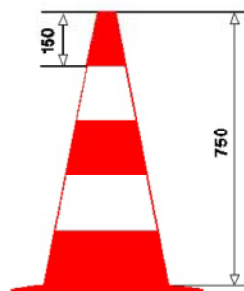


TYP II - Baken für die seitliche Kennzeichnung

Typ IIc



Typ IId. Kegel



TYP III. Baken oder Rückhaltevorrichtung zur räumlichen Trennung

Typ IIIa. Links vom Fahrer



Typ IIIb. Rechts vom Fahrer



Die oberhalb der räumlichen Trennvorrichtung befindlichen Baken sind in einem Abstand von höchstens 30 m voneinander aufzustellen. Sie haben eine Mindestgröße von 400 cm² über diese Länge von 30 m. Sie bestehen aus abwechselnden roten und weißen Streifen. Die Retroreflektion dieser Streifen genügt der Tabelle 3-3A von PTV 662.

Gesehen, um dem Erlass der Wallonischen Regierung vom 16. Dezember 2020 über die Kennzeichnung von Baustellen und Hindernissen auf öffentlicher Straße als Anhang beigefügt zu werden

Namur, den 16. Dezember 2020.

Für die Regierung:

Der Ministerpräsident

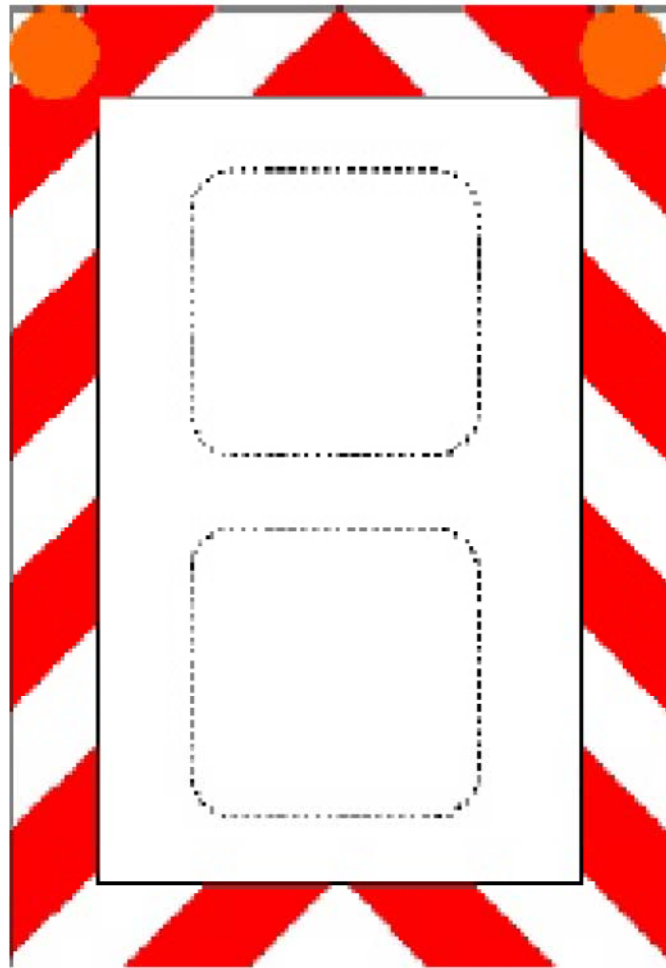
E. DI RUPO

Die Ministerin für den öffentlichen Dienst, Datenverarbeitung, administrative Vereinfachung,
beauftragt mit den Bereichen Kindergeld, Tourismus, Erbe und Verkehrssicherheit

V. DE BUE

Anhang 3 - Rahmenvorrichtungen

TYP I.



Die Rahmenvorrichtung hat eine Höhe von 3000 bis 3500 mm und eine Breite von mindestens 1800 mm. Die Breite des Rahmens mit den abwechselnden roten und weißen Streifen ist 300 mm.

Die Streifen des Rahmens sind von abwechselnder roter und weißer Farbe.

Die Retroreflektion dieser Streifen genügt der Tabelle 3-3A von PTV 662.

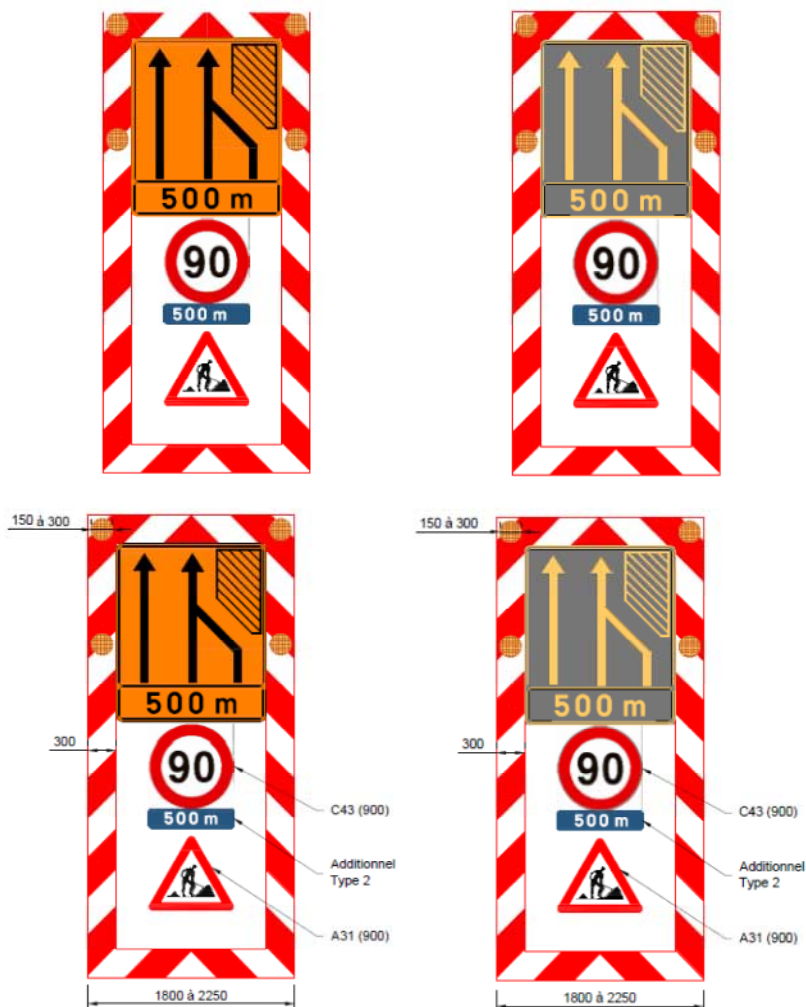
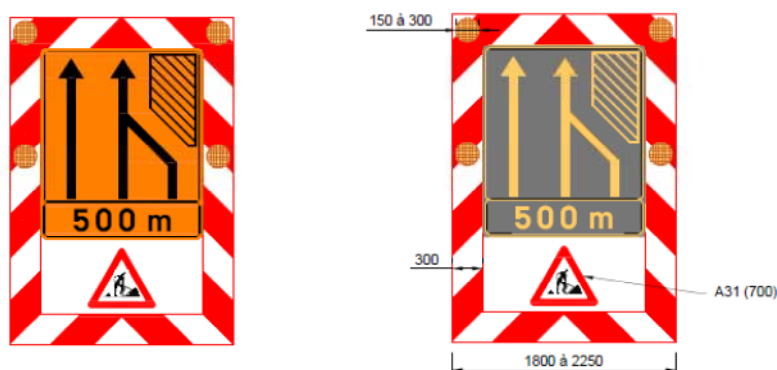
Die beiden Blitzleuchten, die auf diesem Rahmen aufgestellt sind, sind des Typs L8H und gelber Farbe C1 nach der Norm NBN EN 12352 oder einer gleichwertigen Norm, und blinken abwechselnd links-rechts. Sie schalten viermal hintereinander in kurzen Abständen und dann in längeren Abständen ein und aus. Die komplette Sequenz dauert etwa 1,5 Sekunden.

Während der Nacht und in Abhängigkeit von den Umweltbedingungen ermöglicht eine Verringerung der Beleuchtungsstärke dieser Leuchten eine bessere Anpassung an die Nachtsichtbedingungen. Die Blitzleuchten auf dem Zugfahrzeug werden dann gelöscht.

Innerhalb des Rahmens kann ebenfalls ein LED-Bildschirm nach der Norm NBN EN 12966 oder einer gleichwertigen Norm benutzt werden. Es gelten die Bestimmungen von Artikel 8 § 1 des vorliegenden Erlasses oder von Artikel 65.3 der Straßenverkehrsordnung.

TYP II.1° Auf Straßen mit einer Höchstgeschwindigkeit von mehr als 90 km/h ($v > 90$ km/h)

5056505376237500

2° Auf den anderen Straßen ($v \leq 90$ km/h)

Die Abmessungen sind in Millimeter angegeben.

Die Streifen des Rahmens sind von abwechselnder roter und weißer Farbe.

Die Retroreflektion dieser Vorrichtung genügt der Tabelle 3-3A von PTV 662.

Die obere Kante dieser Vorrichtung befindet sich mindestens:

- 4,70 m über dem Boden für die Baustellen der Kategorie 1
- 3,50 m über dem Boden für die Baustellen der 2. bis 5. Kategorie
- 4,00 m über dem Boden für die Baustellen der Kategorie 6

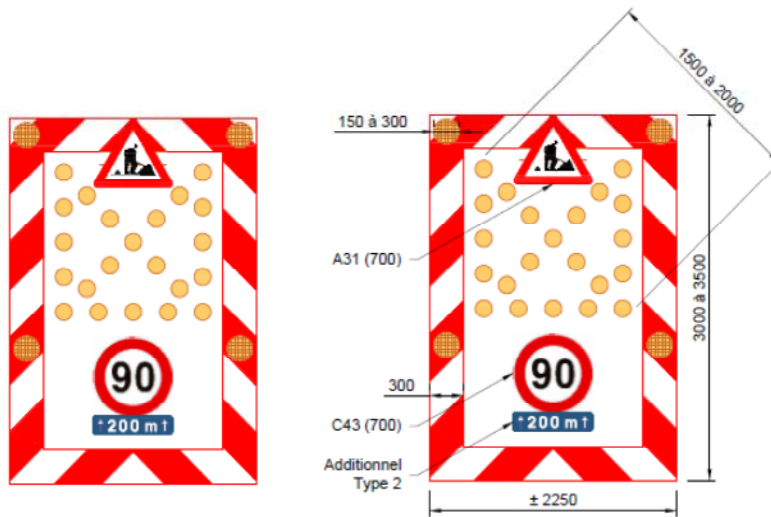
Die vier Blitzleuchten, die auf diesen Rahmen aufgestellt sind, sind des Typs L8H und gelber Farbe C1 nach der Norm NBN EN 12352 oder einer gleichwertigen Norm, und blinken abwechselnd links-rechts. Sie schalten viermal hintereinander in kurzen Abständen und dann in längeren Abständen ein und aus. Die komplette Sequenz dauert etwa 1,5 Sekunden.

Während der Nacht und in Abhängigkeit von den Umweltbedingungen ermöglicht eine Verringerung der Beleuchtungsstärke dieser Leuchten eine bessere Anpassung an die Nachtsichtbedingungen. Die Blitzleuchten auf dem Zugfahrzeug werden dann gelöscht.

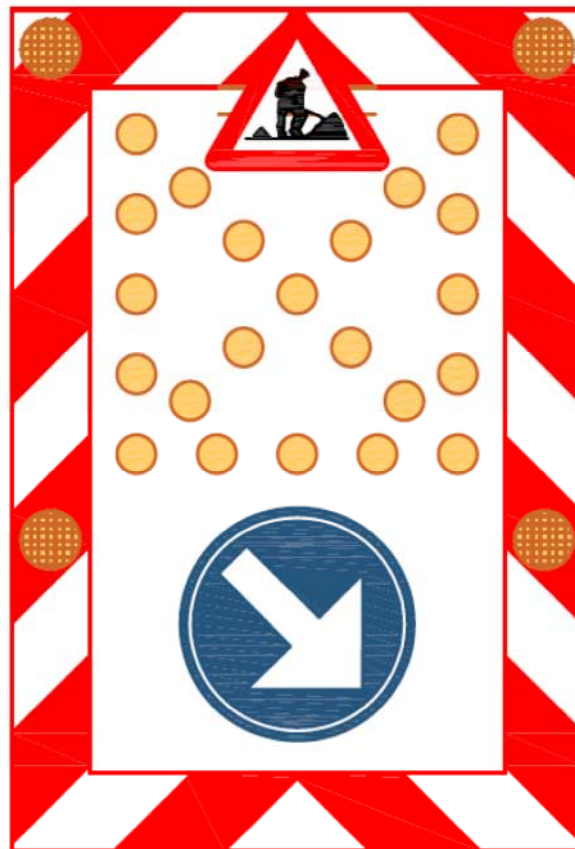
Innerhalb des Rahmens kann ebenfalls ein LED-Bildschirm nach der Norm NBN EN 12966 oder einer gleichwertigen Norm benutzt werden. Es gelten die Bestimmungen von Artikel 8 § 1 des vorliegenden Erlasses oder von Artikel 65.3 der Straßenverkehrsordnung.

TYP III. FLR - Leuchtender Fahrspurwechselanzeigepfeil

1° Auf Straßen mit einer Höchstgeschwindigkeit über 120 km/h



2° Auf den anderen Straßen



Die Abmessungen sind in Millimeter angegeben.

Die Streifen des Rahmens sind von abwechselnder roter und weißer Farbe.

Die Retroreflektion dieser Streifen genügt der Tabelle 3-3A von PTV 662.

Die oberen Kanten der in vorliegendem Anhang beschriebenen Vorrichtungen befinden sich mindestens:

- 4,70 m über dem Boden für die Baustellen der Kategorie 1;
- zwischen 3,50 m und 4,0 m über dem Boden für die Baustellen der anderen Kategorien.

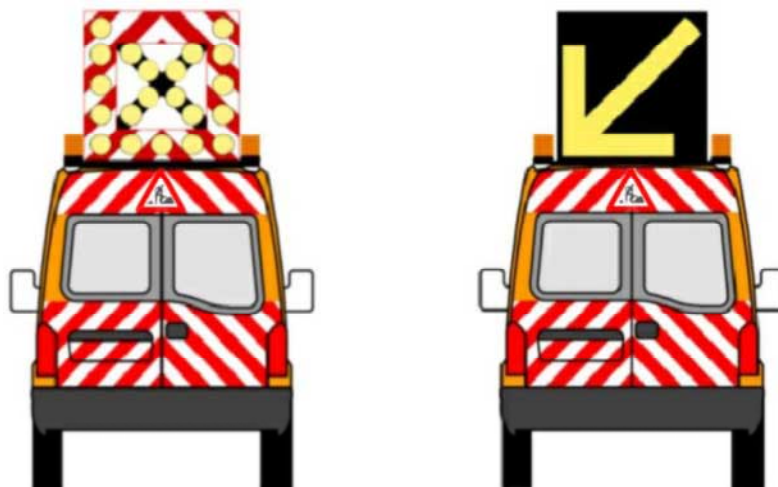
Die vier Blitzleuchten, die auf diesen Rahmen aufgestellt sind, sind des Typs L8H und gelber Farbe C1 nach der Norm NBN EN 12352 oder einer gleichwertigen Norm, und blinken abwechselnd links-rechts. Sie schalten sich viermal hintereinander in kurzen Abständen ein und aus und schalten sich dann während der Einschaltung des leuchtenden Fahrspurwechselanzeigepfeils aus. Die komplette Sequenz dauert etwa 1,5 Sekunden.

Der mit Blitzleuchten versehene Fahrspurwechselanzeigepfeil verfügt über mindestens 21 Leuchten des Typs L8M gelber Farbe C1 nach der Norm NBN EN 12352 oder einer gleichwertigen Norm.

Während der Nacht und in Abhängigkeit von den Umweltbedingungen ermöglicht eine Verringerung der Beleuchtungsstärke dieser Leuchten eine bessere Anpassung an die Nachtsichtbedingungen. Die Blitzleuchten auf dem Zugfahrzeug werden dann gelöscht.

Innerhalb des Rahmens kann ebenfalls ein LED-Bildschirm nach der Norm NBN EN 12966 oder einer gleichwertigen Norm benutzt werden. Es gelten die Bestimmungen von Artikel 8 § 1 des vorliegenden Erlasses oder von Artikel 65.3 der Straßenverkehrsordnung.

TYP IV. Mit Blitzleuchten oder LED versehener leuchtender Fahrspurwechselanzeigepfeil auf Fahrzeugen für Baustellen der Kategorie 6 auf öffentlichen Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit unter oder gleich 90 km/h



Der Rahmen mit dem mit zwei Blitzleuchten oder LED-Leuchten versehenen Anzeigepfeil hat folgende Mindestabmessungen: 1300 mm (Breite) x 1400 mm (Höhe).

Der mit Blitzleuchten versehene Fahrspurwechselanzeigepfeil verfügt über mindestens 21 Leuchten des Typs L2M gelber Farbe C1 nach der Norm NBN EN 12352 oder einer gleichwertigen Norm.

Die Streifen des Rahmens sind von abwechselnder roter und weißer Farbe.

Die Retroreflektion dieser Streifen genügt der Tabelle 3-3A von PTV 662.

Gesehen, um dem Erlass der Wallonischen Regierung vom 16. Dezember 2020 über die Kennzeichnung von Baustellen und Hindernissen auf öffentlicher Straße als Anhang beigefügt zu werden

Namur, den 16. Dezember 2020

Für die Regierung:

Der Ministerpräsident

E. DI RUPO

Die Ministerin für den öffentlichen Dienst, Datenverarbeitung, administrative Vereinfachung, beauftragt mit den Bereichen Kindergeld, Tourismus, Erbe und Verkehrssicherheit

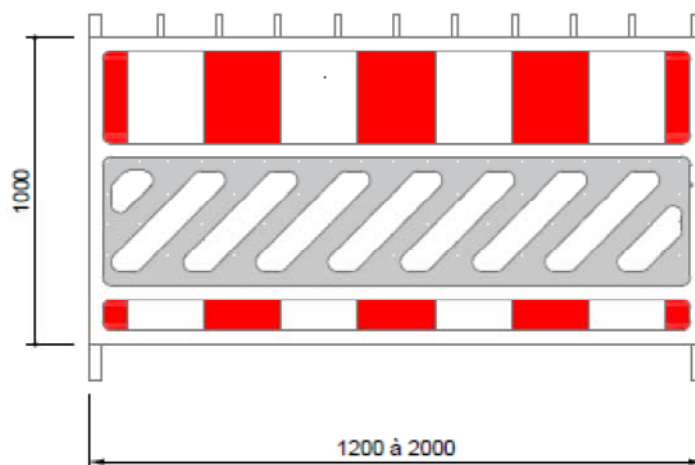
V. DE BUE

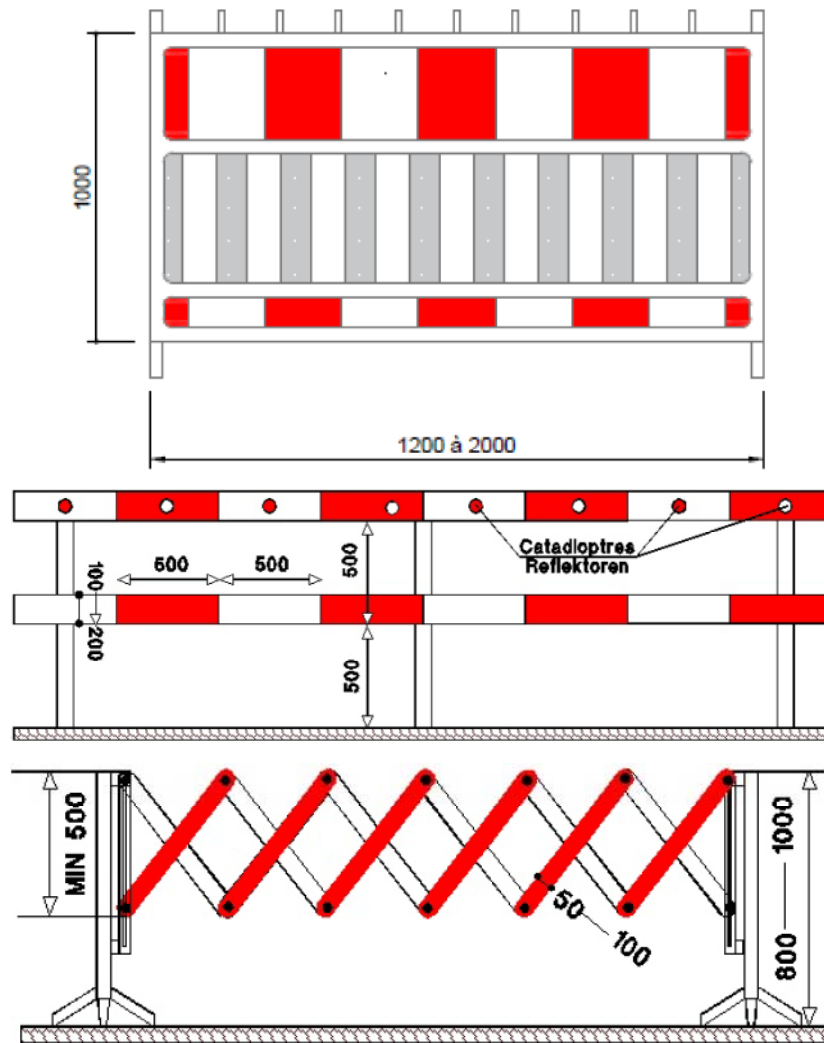
Anhang 4 - Absperrungen

Die Streifen der Absperrungen sind von abwechselnder roter und weißer Farbe.

Die Retroreflektion dieser Streifen genügt der Tabelle 3-3A von PTV 662.

Die Abmessungen sind in Millimeter angegeben.





Gesehen, um dem Erlass der Wallonischen Regierung vom 16. Dezember 2020 über die Kennzeichnung von Baustellen und Hindernissen auf öffentlicher Straße als Anhang beigefügt zu werden
 Namur, den 16. Dezember 2020

Für die Regierung:

Der Ministerpräsident
 E. DI RUPO

Die Ministerin für den öffentlichen Dienst, Datenverarbeitung, administrative Vereinfachung,
 beauftragt mit den Bereichen Kindergeld, Tourismus, Erbe und Verkehrssicherheit
 V. DE BUE

VERTALING

WAALSE OVERHEIDSDIENST

[C - 2021/40366]

16 DECEMBER 2020. — Besluit van de Waalse Regering betreffende het signaleren van werken en verkeersbelemmeringen op de openbare weg

De Waalse Regering,

Gelet op het decreet van 19 december 2007 betreffende het goedkeuringstoezicht van het Waalse Gewest op de aanvullende reglementen op de openbare wegen en op het verkeer van de gemeenschappelijke vervoermiddelen, artikel 10, § 4, vervangen bij het programmadecreet van 17 juli 2018;

Gelet op het ministerieel besluit van 7 mei 1999 betreffende het signaleren van werken en verkeersbelemmeringen op de openbare weg;

Gelet op het verslag van 25 maart 2019, opgesteld overeenkomstig artikel 3, 2°, van het decreet van 11 april 2014 houdende uitvoering van de resoluties van de Vrouwenconferentie van de Verenigde Naties die in september 1995 in Peking heeft plaatsgehad en tot integratie van de genderdimensie in het geheel van de gewestelijke beleidslijnen;

Gelet op advies 66.012/4 van de Raad van State, gegeven op 20 mei 2019, overeenkomstig artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Op de voordracht van de Minister van Verkeersveiligheid;

Na beraadslaging,

Besluit :

HOOFDSTUK I. — *Algemene bepalingen*

Artikel 1. Voor de toepassing van dit besluit dient te worden verstaan onder:

1° werken die het verkeer sterk hinderen : het betreft werken die op welke plaats ook, zo breed zijn dat ten minste één rijstrook of de breedte van één rijstrook onttrokken wordt aan het verkeer;

2° Werken die het verkeer weinig hinderen : Het betreft de werken die op welke plaats ook, zo breed zijn dat minder dan een rijstrook of minder dan de breedte van een rijstrook onttrokken wordt aan het verkeer op de rijbaan, alsook deze die ingeplant zijn buiten de rijbaan maar die het verkeer op die rijbaan beïnvloeden;

3° de Wegcode: het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg;

4° het decreet van 19 december 2007: het decreet van 19 december 2007 betreffende het goedkeuringstoezicht van het Waalse Gewest op de aanvullende reglementen op de openbare wegen en op het verkeer van de gemeenschappelijke vervoermiddelen;

5° de borden: de in de Wegcode bedoelde verkeersborden.

Art. 2. § 1. Ter verzekering van de veiligheid van het verkeer mag de machtiging, voorzien in artikel 10, § 2, tweede lid, van het decreet van 19 september 2007, naast de door dit besluit opgelegde maatregelen, aanvullende verkeerstekens voorzien.

In de toelating kan worden bepaald dat de snelheidslimiet wordt aangepast aan de tijd, de positie en de activiteits- en rusttijden op de werken. In de toelating kan worden bepaald dat het signaleren op een geprogrammeerde of voorspelbare wijze wordt aangepast aan de voortgang van de werken.

De toelating moet op elk verzoek van de bevoegde overheid vertoond worden.

§ 2. De bepalingen betreffende de afmetingen en de plaatsing van de verkeerstekens en van de onderborden, voorzien in het ministerieel besluit van 11 oktober 1976, waarbij de minimumafmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens worden bepaald, zijn van toepassing.

Art. 3. § 1. Het werk mag slechts beginnen wanneer de signalisatie aangebracht is.

§ 2. Deze verkeerstekens worden, overeenkomstig de bepalingen van artikel 10, § 2, vierde lid, van het decreet van 19 december 2007, verwijderd zodra de werken beëindigd zijn. Dit geldt eveneens voor het signalisatiemateriaal en voor de borden waarop in het geel, op een zwarte achtergrond, de naam staat van de verantwoordelijke voor de signalisatie en diens telefoonnummer.

§ 3. Buiten de werkuren, ondermeer 's avonds evenals gedurende de weekends en telkens als het werk voor een bepaalde tijd onderbroken wordt, worden de verkeersborden die er alsdan niet meer nodig zijn, afdoende bedekt over het gehele oppervlak of weggenomen.

De verkeerstekens worden ook aangepast aan de evolutie van het werk en de voorschriften van de toelating voorzien in artikel 10, § 2, lid 2, van het decreet van 19 september 2007.

Art. 4. De signalisatie van de werken moet aangebracht worden met de meeste zorg en moet tijdens de volledige duur van de werken zuiver en instandgehouden worden zodanig dat zij voor de weggebruikers identificeerbaar en leesbaar blijft.

De verkeerstekens kunnen niet worden afgebroken of beschadigd.

Een dagelijkse controle van de toestand en de plaatsing van de signalisatie wordt uitgevoerd, alsook na elke meteorologische episode die de signalisatie kan verstoren of beschadigen (storm, onweersbuien, sneeuw, ...).

Art. 5. § 1. Het referentiepunt (0 m) voor de plaatsing van de in deze volgorde voorziene signalisatie bevindt zich aan het begin van de omleiding, vermindering of verwijdering van rijstroken als er een is of op het niveau van het begin van de fysieke werken.

§ 2. Onverminderd artikel 19, mogen de verkeersborden links herhaald worden.

Art. 6. § 1. Het omleidingsbord wordt aan het begin van de omleidingsweg geplaatst, evenals langs de hele omleiding bij richtingsveranderingen, op alle belangrijke of dubbelzinnige kruispunten en minstens om de 5 km.

Er moeten omleidingsborden worden aangebracht tot de terugkeer naar de normale weg of op een punt waar de bestaande borden de bestemmingen aangeven die op de tijdelijke borden zijn aangegeven. In dit geval is het raadzaam om een signaal te plaatsen dat het einde van de omleiding aangeeft.

§ 2. Afhankelijk van de locatie en configuratie van de werken kan het nodig zijn om het voetgangers- en eventueel fietsverkeer te begeleiden of zelfs lokaal om te leiden.

De reorganisatie van het voetgangers- en fietsverkeer moet zorgvuldig worden voorbereid:

1° om het gebruikscomfort te garanderen;

2° om de lengte van het omleidingstraject tot een minimum te beperken;

3° om het aan te passen aan gehandicapten of slechtzienden;

4° om de weg veilig te maken voor verkeer en beweging op de werken.

Art. 7. Op de autosnelwegen is de breedte van de door de markering aangegeven rijstroken minimaal 3,25 m voor de rechtersrijstrook en minimaal 2,50 m voor de overige rijstroken. De rijbaanversmallingen naar één rijstrook hebben een minimale breedte van 3,25m.

Buiten de autosnelweg is de breedte van de door de markering aangegeven rijstroken minimaal 2,75 m.

De rijbaanmarkeringen zijn opgenomen in de rijbaanbreedtes. Randmarkeringen zijn niet inbegrepen in de rijbaanbreedte.

Art. 8. § 1. De verkeersborden en de bakens moeten van het retroflecterend type zijn.

De retroreflecterende folies voor de verkeersborden van de werken en de belemmeringen zijn van het type 3 PTV 662 of gelijkwaardig. De minimale retroreflectiewaarden van deze folies zijn in overeenstemming met tabel 3-3A van PTV 662 of gelijkwaardig. De minimale retroreflectiewaarden voor fluorescerende films zijn echter in overeenstemming met tabel 3-3C van PTV 662 of gelijkwaardig.

De minimale retroreflectiewaarden van de bakens en kegels voldoen aan klasse R2A volgens NBN EN 13422 of gelijkwaardig.

Borden kunnen van het variabele berichttype (VMS) zijn. In dit geval zijn de minimale visuele eigenschappen, gespecificeerd volgens NBN EN 12966 of gelijkwaardig, op autosnelwegen :

- 1° de kleur (C): klasse C2 ;
- 2° de luminantie (La): klasse L3
- 3° de luminantieverhouding (LR): klasse R3 ;
- 4° stralingsbreedte (B): klasse B6
- 5° de minimale grootte van de tekens (C): 240 mm.

§ 2. De tijdelijke markeringen zijn geel in kleurklasse Y2 volgens NBN EN 1436 of gelijkwaardig en hebben een breedte van ten minste 0,15 m.

Hun retroreflectie is ten minste klasse R3 volgens NBN EN 1436 of gelijkwaardig.

§ 3. De afwisselende witte en rode strepen bedoeld in de artikelen 68 en 70 en in de bijlagen bij dit besluit, moeten retroflecterend zijn.

De minimale retroreflectiewaarden van de strepen worden bepaald in functie van het type product en de rijweg.

Art. 9. Bij werken op de openbare weg blijft de straatverlichting 's nachts branden op het niveau van de zone waar de signalisatie is geplaatst.

De lampen die gebruikt worden op het werk of om een hindernis af te bakenen werken tussen zonsopgang en zonsondergang en in elke omstandigheid waar het niet meer mogelijk is om duidelijk te zien tot een afstand van ongeveer 200 m. Deze lampen zijn geel C1 en van het type L6 of L7 volgens NBN EN 12352 of gelijkwaardig. De lampen mogen onafhankelijk, gelijktijdig of opeenvolgend knipperen.

Art. 10. Indien aan het begin van het werk een hek geplaatst wordt, beslaat het een breedte die minstens gelijk is aan deze welke nodig is om het werk in alle veiligheid te kunnen uitvoeren.

Art. 11. Wanneer de inplanting van een werk een omleiding van het verkeer meebrengt, wordt een volledige reisweg van deze omleiding gesignaleerd.

De vermelding "omleiding" wordt alleen gebruikt als er één enkele reisweg is vastgesteld voor alle soorten gebruikers. Anders worden alle bestemmingen op de uiteindelijke signalisatie aangegeven, evenals, indien van toepassing, het type gebruiker waarvoor de signalisatie is bedoeld.

Indien het begin van de omleiding niet samenvalt met dat van het werk, moet de signalisatie geplaatst worden op de plaats waar deze omleiding aanvangt.

Art. 12. Behoudens in uitzonderlijke gevallen mogen de verkeersborden C43 geen andere snelheidsbeperkingen aanduiden dan die welke door dit besluit voorzien zijn.

Art. 13. De signalisatie vóór de het werk wordt slechts aangebracht op de openbare weg waar het werk uitgevoerd wordt.

Wanneer de plaatsgesteldheid het rechtvaardigt, mag zij eveneens op andere openbare wegen aangebracht worden.

Art. 14. Mobiele inrichtingen bestemd om botsingen te absorberen, al dan niet op een voertuig bevestigd, mogen gebruikt worden. Op autosnelwegen en openbare wegen waar de maximaal toegestane snelheid 90 km/u of meer bedraagt, moeten deze mobiele schokdempers voldoen aan de "Speed Class 100" (Snelheidsklasse 100) volgens de specificatie CEN/TS 16786 (tabel 5) of gelijkwaardig.

Dit voertuig mag geen bouw materiaal of voorwerpen bevatten die bij een botsing kunnen worden weggeslingerd.

Art. 15. Wanneer verkeersregelingslichten op de rijweg worden geplaatst om voor afwisselend verkeer te zorgen, moeten deze lichten zijn voorzien van een inrichting waarmee de gebruikers de resterende duur van de huidige fase (duur van de "verkeers"- of "stop"-fase) kunnen kennen.

Art. 16. § 1. Op de werken die langer zijn dan 6 km mag het bord waarop in het geel, op een zwarte achtergrond, de naam staat van de verantwoordelijke voor de signalisatie en diens telefoonnummer, langsheen het werk herhaald worden.

§ 2. Op werken met een lengte van meer dan 2 km wordt een bord met de resterende lengte van de overblijvende werken, type IL als bedoeld in bijlage 1, in de volgende volgorde langs de werken geplaatst:

- 1° Voor werken tussen 2 en 6 km lang, ongeveer 200 m na het begin van het werk, tussen de helft en driekwart van de lengte van het werk, 1 km van het einde van het werk en dicht bij de signalisatie van het einde van het werk;
- 2° Voor werken langer dan 6 km, ongeveer 200 m na het begin van het werk, de helft van de lengte van het werk, driekwart van de lengte van het werk, 1 km van het einde van het werk en in de buurt van de signalisatie van het einde van het werk.

Art. 17. Er wordt rekening gehouden met de maximum toegelaten snelheid om de categorie van het werk vast te stellen. Wanneer op een openbare weg verschillende snelheidsbeperkingen opgelegd zijn, wordt met de maximum hoogste toegelaten snelheid rekening gehouden om de categorie van het werk vast te stellen.

Art. 18. De werken worden in zes categorieën gerangschikt als volgt:

- 1° de 1e categorie : de werken ingeplant op openbare wegen waar de maximum toegelaten snelheid hoger is dan 90 km/h;
- 2° de 2e categorie : de werken ingeplant op openbare wegen waar de maximum toegelaten snelheid hoger is dan 50 km/h en lager dan of gelijk aan 90 km/h;

2° de 3e categorie : de werken ingeplant op openbare wegen waar de maximum toegelaten snelheid lager is dan of gelijk aan 50 km/h;

4° de 4e categorie : de werken die ingeplant zijn buiten de rijbaan maar die een gevaar betekenen voor de voetgangers, de fietsers en de bestuurders van tweewielige bromfietsen;

5° de 5e categorie, de werken die uitsluitend uitgevoerd worden :

a) tussen het aanbreken van de dag en het vallen van de avond en wanneer het mogelijk is duidelijk te zien tot op een afstand van ongeveer 200 m;

b) gedurende de nacht voor maximaal 12 uur, behalve in geval van mist of zware buien;

6° de 6e categorie : de werken die vanwege hun relatief lage verplaatsingssnelheid of vanwege hun veelvuldig stilstaan voor het uitvoeren van werken slechts kortstondig het verkeer hinderen en dit bij goede weersomstandigheden, in afwezigheid van mist of zware buien.

HOOFDSTUK II. — Werken van 1^e categorie op autosnelwegen die het verkeer sterk hinderen

Afdeling 1. — Signalisatie vóór de werken

Art. 19. § 1. Alle in dit artikel bedoelde borden, die zich vóór de werken van 1e categorie bevinden op een autosnelweg die het verkeer ernstig hindert, worden zowel links als rechts van de rijbaan geplaatst.

§ 2 De verkeersborden A31 en D1 worden in het in artikel 5, lid 1, bedoelde referentiepunt geplaatst in een in bijlage 3 bedoelde kaderinrichting van type I.

De rijstrookvermindering voor het verkleinen of wegwerken van de rijstrook wordt uitgevoerd over een afstand van minstens 150 m.

De geleiding die op dit punt begint, gebeurt met behulp van de in bijlage 2 bedoelde middelen van het type Ia.2 of Ib.2.

Deze bakens, op een afstand van maximaal 5 m van elkaar verwijderd, zijn voorzien van gele C1 knipperlichten, type L8L of L8H volgens NBN EN 12352 of gelijkwaardig.

Er worden ten minste twee verkeersborden D1, waarvan de pijl onder een hoek van ongeveer 45° naar beneden gericht is, geplaatst boven de bakens en de lichten, op ongeveer 50 m van elkaar.

§ 3. De verkeersborden van het model F79 tot F85 worden geplaatst op 1.500 m en herhaald op 1.000 m en op 250 m.

Op het eerste verkeersbord wordt een lamp aangebracht.

§ 4. Een verkeersbord C43 dat de snelheid beperkt tot 90 km/h wordt geplaatst op 1.100 m; het wordt op 300 m aangekondigd door een identiek verkeersbord, aangevuld met een afstandsonderbord.

Een verkeersbord C43 dat de snelheid beperkt tot 70 km/h wordt geplaatst op 500 m en herhaald op 150 m.

Indien de plaatsgesteldheid het vereist, wordt op 150 m evenwel een verkeersbord C43 geplaatst, dat de snelheid beperkt tot 50 km/h.

Afhankelijk van de configuratie van het terrein en in overleg met de wegbeheerder kan een snelheidslimiet worden aangepast aan het tijdstip van de dag en de positie langs de locatie via variabele informatiepanelen (VMS).

§ 5. Een verkeersbord C39 wordt op 500 m afstand geplaatst.

§ 6. Een verkeersbord A51 aangevuld met een onderbord van 1100 x 900 mm, dat een rij voertuigen voorstelt, wordt in een kaderinrichting van type I in bijlage 3 tussen 3 000 en 1 500 m geplaatst.

Afdeling 2. — Signalisatie aan het begin van het werk

Art. 20. Aan het begin van werken van 1e categorie op een autosnelweg die het verkeer sterk hinderen:

1° op elke voor het verkeer afgesloten rijstrook wordt een FLR (Folding Light Arrow)-inrichting van het in bijlage 3 bedoelde type III geplaatst;

2. Voor de veiligheid wordt een zone met een lengte van ten minste 100 m ingesteld vóór de interventiezone op de werkplek, de zogenaamde bufferzone;

3° tijdelijke lengtemarkeringen worden links en rechts aangebracht om elke rijstrook aan te geven wanneer ten minste één rijstrook wordt omgeleid of verkleind, zelfs als de duur van de werken minder dan 7 dagen bedraagt.

Met betrekking tot lid 1, punt 1, mag verkeersbord D1 niet op de inrichting worden aangebracht.

Met betrekking tot het eerste lid, 2°, is de toegang tot de bufferzone verboden voor al het personeel en mag de zone niet worden gebruikt voor het deponeren van apparatuur of materiaal.

Met betrekking tot lid 1, punt 3, begint de tijdelijke markering 50 m vóór de omleiding of vermindering van de rijbaan.

Afdeling 3. — Zijdelingse signalisatie

Art. 21. § 1. De zijdelingse signalisatie van werken van 1e categorie op een autosnelweg die het verkeer sterk hinderen, wordt uitgevoerd hetzij:

1° met behulp van middelen van het type Ia.2, Ib.2 of Ic als bedoeld in bijlage 2;

2° door middel van een vasthoudinrichting voor fysieke scheiding.

Wat het eerste lid, punt 1° betreft, zijn deze afbakeningsmiddelen ten hoogste 30 m van elkaar verwijderd. De afbakeningsmiddelen moeten op een minimumafstand van ten minste 0,50 m van het werkgebied worden geplaatst om een veiligheidszone te vormen.

Wat lid 1, punt 2, betreft, worden deze middelen overtroffen door bakens van het in bijlage 2 bedoelde type IIIa of IIIb met een onderlinge afstand van maximaal 30 meter. Deze bakens hebben een minimale afmeting van 400 cm² over deze 30 m lengte. Zij bestaan uit afwisselend rode en witte strepen. De retroreflectie van deze strepen moet in overeenstemming zijn met tabel 3-3A van PTV 662. De middelen zijn uitgerust met gele retroreflectoren op elk van de zijvlakken volgens NBN EN 12899-3 of gelijkwaardig. Deze retroreflectoren meten minimaal 40 cm² en staan niet meer dan 10 m uit elkaar.

Wanneer een autoweg met tweerichtingsverkeer wordt aangelegd, is de beveiliging voor fysieke afscheiding verplicht ter hoogte van de middenberm en voor een afstand van 100 m aan weerszijden van de weg. Het is ook verplicht op het gehele tweerichtingsverkeer als het verkeer op ten minste 2 rijstroken in elke rijrichting wordt onderhouden.

Tijdelijke scheiders zijn middelen met een minimum T3-niveau volgens NBN EN 1317-2 of gelijkwaardig.

De mate van beperking is afhankelijk van de duur van de werken.

Aantal dagen	Positie van het veiligheidshek	Mate van beperking	Werkingsbreedte	ASI
> 7	X	H2	-	A
	Y	T3 minimum	W5 maximum	A ou B
≤ 7	X et Y	T3 minimum	W5 maximum	A ou B

X: inrichting die zich stroomopwaarts/afwaarts van de werken bevindt. Y: inrichting die grenst aan de werken.

De uiteinden van de aan het verkeer blootgestelde beveiligingssystemen mogen niet vrij worden gelaten. Voor gebieden waar de toegestane maximumsnelheid meer dan 50 km/h bedraagt, moet een eindinrichting worden verstrekt die wordt getest overeenkomstig NBN ENV 1317-4 of een gelijkwaardige inrichting.

Voor inrichtingen die langer zijn dan een kilometer wordt elke kilometer een kantelbeveiliging geïnstalleerd.

§ 2 Wanneer de breedte van de vrije weg in de richting van het betrokken verkeer gelijk is aan of groter is dan 3,5 m en het verkeer door een afscherming van de werkplek wordt gescheiden, wordt de snelheidsbeperking verlaagd tot 90 km/uur.

De verkeersborden C39 en C43 worden om de 500 m herhaald als de lengte van dit traject minder dan of gelijk is aan 2 km, of om de 1000 m als de lengte groter is dan 2 km.

§ 3 Tijdens een bouwplaats die meer dan 7 dagen duurt, worden er tijdelijke lengtemarkeringen aangebracht om elke rijstrook aan te geven die wordt omgeleid of verkleind wanneer de betreffende verkeersrichting meerdere rijstroken omvat.

Afdeling 4. — Signalisatie van het einde van het werk

Art. 22. § 1. De geleiding van de verandering van rijstrook aan het einde van de werken wordt uitgevoerd met behulp van de in bijlage 2 bedoelde middelen van het type Ia.2 of Ib.2.

Deze bakens, op een afstand van maximaal 5 m van elkaar verwijderd, zijn voorzien van gele C1 knipperlichten, type L8L of L8H volgens NBN EN 12352 of gelijkwaardig.

Tijdelijke lengtemarkeringen worden aangebracht om elke rijstrook aan te geven wanneer ten minste één rijstrook wordt omgeleid, zelfs als de duur van de werken minder dan 7 dagen bedraagt.

§ 2. Het verkeersbord F47 en de verkeersborden die het einde van een verbod aanduiden, worden geplaatst op ongeveer 50 m voorbij het einde van werken van 1^e categorie op een autosnelweg die het verkeer ernstig hinderen of voorbij het laatste afbakeningsmiddel.

Het bord waarop in het geel, op een zwarte achtergrond, de naam staat van de verantwoordelijke voor de signalisatie en diens telefoonnummer, wordt 150 m na afloop van het werk geplaatst. De letters en cijfers op dit bord hebben een hoogte van ten minste 0,15 m.

Afdeling 5. — Veelvoorkomende toepassingen

Art. 23. § 1. Als er meerdere rijstroken moeten worden verwijderd, moet elke rijstrookvermindering minstens 300 m van elkaar verwijderd zijn.

Als het werk op de rechterrijstrook ligt, wordt er een dubbele rijstrookvermindering uitgevoerd. De tweede rijstrookvermindering, waarbij de rechterrijstrook wordt gesloten, begint minstens 150 m na de eerste rijstrookvermindering, waarbij de linkerrijstrook wordt gesloten.

§ 2. Indien het gewenste aantal rijstroken op de in beide richtingen gebruikte rijbaan niet in gebruik kan worden genomen, mag een deel van het verkeer over de middenberm en het andere deel langs het werk worden geleid, op voorwaarde dat de werkzaamheden op deze rijbaan dit toelaten en dat de veiligheid van het personeel op de bouwplaats gewaarborgd is:

1° in de richting van het werk:

a) het verkeer wordt ongeveer 350 m voor de oversteek van de middenberm terug naar de rechter rijstrook gebracht met een snelheid van 70 km/u, deze snelheid wordt herhaald op 250 m voor de overgangsbocht van de oversteek van de middenberm (bocht naar rechts) ;

b) 150 m voor het begin van de overgangsbocht van de oversteek van de middenberm wordt een voorwegwijzer F83 geplaatst om de overschrijding van de middenberm aan te kondigen (rechtse bocht) ;

c) om het in- en uitrijden in de overgangsbochten te vergemakkelijken, wordt de breedte van de rijbaan licht verhoogd door de linker- en rechterovergangsbocht met ongeveer 50 m te verschuiven;

d) een oversteek van de middenberm wordt voorzien of, indien nodig, aangepast zodat deze veilig kan worden overgestoken met een snelheid van 70 km/u ;

2° in de richting die niet door het werk wordt getroffen:

a) de rijstroken worden omgeleid naar de rechterrijstrook en de vluchtstrook op een afstand van ten minste 300 m van de plaats waar het tweerichtingsverkeer wordt geleid;

b) het herstel van het verkeer op de normaliter voor het verkeer gereserveerde rijstroken begint ten minste 300 m na het gedeelte waar het tweerichtingsverkeer is gepasseerd ;

3° op het gedeelte van de weg dat in beide richtingen wordt gebruikt:

a) het aantal beschikbare stroken moet worden aangegeven met een F85-verkeersbord, dit verkeersbord, alsmede de verkeersborden C39 en C43, indien nodig, moeten worden herhaald om de 500 m indien de lengte van dit weggedeelte minder dan of gelijk is aan 2 km, of om de 1 000 m indien de lengte ervan meer dan 2 km bedraagt ;

b) indien het traject waarop het verkeer in beide richtingen mag rijden 500 m of minder bedraagt, wordt de maximumsnelheid gehandhaafd op 70 km/u in de richting van de omleiding;

c) Op 50 m van de kruising van de middenberm met de normale rijbaan moet een snelheidsbeperking van 70 km/u worden ingesteld en op 200 m voor de kruising van de middenberm moet een F83-sigitaal worden geplaatst;

d) een verkeersbord D1 waarvan de pijl onder een hoek van ongeveer 45° naar beneden gericht is, moet op de plaats van de richtingsverandering worden geïnstalleerd en door een lamp worden omgeven.

§ 3. In het geval van een werk dat de rechterrijstrook rechts van een in gebruik zijnde uitgang bezet:

1° minstens 100 m voor de uitgang, zijn de bakens op een maximale afstand van 10 m van elkaar verwijderd;

2° aan het begin van de vertragingstrook wordt een aanwijzingsbord van het type IS als bedoeld in bijlage 1 geplaatst, waarbij het uitgangnummer en eventueel de hoofdbestemming worden herhaald;

3° de vertragingstrook is minstens 70 m lang;

4° de punt van de divergerende lamp is voorzien van bakens Ia.2 en Ib.2 als bedoeld in bijlage 2, die naast elkaar zijn geplaatst en waarop een lamp is aangebracht;

5° aan het begin van de divergerende lamp wordt een tweede aanwijzingsbord van het type IS als bedoeld in bijlage 1 geplaatst, waarbij het uitgangnummer en eventueel de hoofdbestemming worden herhaald;

§ 4 In het geval van een werk die de rechterrijstrook rechts van een in gebruik zijnde ingang bezet houdt, wordt de signalisatie uitgevoerd overeenkomstig de paragrafen 5 en 6.

§ 5. Als de versnellings- of invoegstrook ten minste 50 m lang is,

1° een C43-verkeersbord dat de snelheid beperkt tot 70 km/u moet 200 m voor het begin van de invoegstrook worden geplaatst;

2° een C43-verkeersbord dat de snelheid beperkt tot 70 km/u wordt geplaatst op de oprit.

§ 6. Als de versnellings- of invoegstrook niet minstens 50 m lang is,

1° een verkeersbord F79c als bedoeld in bijlage 1, met daarbovenop een verkeersbord C43 dat de snelheid beperkt tot 50 km/u, moet 100 m voor het begin van de invoegstrook worden geplaatst;

2° een verkeersbord F79d als bedoeld in bijlage 1, met daarbovenop een verkeersbord C43 dat de snelheid beperkt tot 50 km/u, moet op de oprit worden geplaatst.

HOOFDSTUK III. — *Werken van 1e categorie op de andere openbare wegen die het verkeer sterk hinderen*

Afdeling 1. — Signalisatie vóór de werken

Art. 24. De in artikel 19 bedoelde signalisatie is van toepassing vóór de werken van 1e categorie op de andere openbare wegen die het verkeer sterk hinderen.

Evenwel :

1° De verkeersborden van het model F79 tot F85 worden geplaatst op een afstand van 1.000 m tot 800 m en herhaald op 250 m.

2° Het verkeersbord C43 dat de snelheid beperkt tot 90 km/h, wordt geplaatst tussen 750 m en 550 m; het wordt op 200 m aangekondigd door een identiek verkeersbord, aangevuld door een afstandsonderbord;

3° Het verkeersbord C43 dat de snelheid beperkt tot 70 km/h, wordt geplaatst tussen 550 m en 350 m.

4° de afstand tussen de verkeersborden C43 die de snelheid beperken tot 90 km/h en tot 70 km/h, mag niet kleiner zijn dan 200 m.

De verkeersborden C43 zijn altijd ten minste 50 m verwijderd van de verkeersborden van het model F79 tot F85.

Afdeling 2. — Signalisatie aan het begin van het werk

Art. 25. De in artikel 20 bedoelde signalisatie is van toepassing aan het begin van werken van 1e categorie op de andere openbare wegen die het verkeer sterk hinderen.

Indien op het gedeelte van de rijbaan dat voor het verkeer gesloten wordt het plaatselijk verkeer wordt toegelaten, wordt de kaderinrichting van type I bedoeld in bijlage 3 aangevuld met een onderbord "uitgezonderd plaatselijk verkeer".

Afdeling 3. — Zijdelingse signalisatie, signalisatie van het einde van het werk en veelvoorkomende toepassingen

Art. 26. De in de artikelen 21 tot 23 bedoelde zijdelingse signalisatie is van toepassing op werken van 1e categorie op de andere openbare wegen die het verkeer sterk hinderen.

HOOFDSTUK IV. — *Werken van 1e categorie op autosnelwegen die het verkeer weinig hinderen*

Afdeling 1. — Signalisatie vóór de werken

Art. 27. § 1. De signalisatie vóór de werken van 1e categorie op een autosnelweg met weinig verkeershinder wordt uitgevoerd overeenkomstig de paragrafen 2 en 3.

§ 2. Als de inrichting van het werk leidt tot een rijbaanversmalling:

1° de verkeersborden A31 en D1 worden in het in artikel 5, lid 1, bedoelde referentiepunt geplaatst in een in bijlage 3 bedoelde kaderinrichting van type I.

2° een verkeersbord C43 dat de snelheid beperkt tot 90 km/h wordt geplaatst op 400 m;

3° de verkeersborden A7 en C43 worden op 150 m van het verkeersbord A31 geplaatst in een kaderinrichting van type I bedoeld in bijlage 3;

4° een verkeersbord C39 wordt op 500 m afstand geplaatst.

Wat het eerste lid, 1°, betreft, indien de plaatsgesteldheid het toelaat, wordt te beginnen vanaf dit verkeersbord, een geleiding uitgezet. Indien het verkeersbord A31 geplaatst wordt op een plaats die verder af ligt, wordt de afstand waarop het werk ingeplant is, bij benadering vermeld op een afstandsonderbord. In dit geval begint de geleiding eveneens op deze plaats. De geleiding wordt aangebracht door de middelen van type Ia.2 ou Ib.2 bedoeld in bijlage 2.

Deze bakens zijn ten hoogste 5 m van elkaar verwijderd. Afwisselend wordt minstens één baken op twee voorzien van verlichting door middel van gele C1 lichten, type L8L of L8H volgens NBN EN 12352 of gelijkwaardig. Deze lichten knipperen achter elkaar.

Wat het eerste lid, 2°, betreft, wordt het verkeersbord dat de snelheid beperkt tot 90 km/h, op 200 m aangekondigd door een identiek verkeersbord, aangevuld door een afstandsonderbord. Het wordt op 150 m herhaald. Indien de plaatsgesteldheid het vereist, wordt op 150 m evenwel een verkeersbord C43 geplaatst, dat de snelheid beperkt tot 70 km/h.

Met betrekking tot lid 1, punt 3, moet verkeersbord A7 op een afstand van 1 000 m worden aangekondigd door een identiek verkeersbord dat in een in bijlage 3 bedoelde kaderinrichting van type I wordt geplaatst, aangevuld met een F81-verkeersbord.

§ 3 Indien de inrichting van de bouwplaats niet leidt tot een vernauwing van de rijbaan, wordt het A31-signaal op 300 m van het begin van de bouwplaats geplaatst en aangevuld met een extra afstandsbord.

Afdeling 2. — Signalisatie aan het begin van het werk

Art. 28. Om veiligheidsredenen wordt een zone van minstens 100 m lang, bekend als de bufferzone, vóór de interventiezone van de werken van de 1ste categorie ingericht op een autosnelweg met weinig verkeers hinder.

De toegang tot de bufferzone is verboden voor al het personeel en mag niet worden gebruikt voor het deponeren van apparatuur of materiaal.

Tijdelijke lengtemarkeringen worden aangebracht wanneer ten minste één rijstrook wordt omgeleid, zelfs als de duur van de werken minder dan 7 dagen bedraagt.

Afdeling 3. — Zijdelingse signalisatie

Art. 29. De zijdelingse afbakening van werken van 1^{ste} categorie op een autosnelweg die het verkeer weinig hinderen, wordt aangebracht door middel van de middelen van type IIc bedoeld in bijlage 2.

Deze afbakeningsmiddelen zijn ten hoogste 30 m van elkaar verwijderd.

Tijdelijke lengtemarkeringen worden aangebracht wanneer ten minste één rijstrook wordt omgeleid, zelfs als de duur van de werken minder dan 7 dagen bedraagt.

Afdeling 4. — Signalisatie van het einde van het werk

Art. 30. Het verkeersbord F47 en de verkeersborden die het einde van een verbod aanduiden, worden geplaatst op ongeveer 50 m voorbij het einde van werken van 1e categorie op een autosnelweg die het verkeer weinig hinderen of voorbij het laatste afbakeningsmiddel.

Het bord waarop in het geel, op een zwarte achtergrond, de naam staat van de verantwoordelijke voor de signalisatie en diens telefoonnummer, wordt 150 m na afloop van het werk geplaatst. De letters en cijfers op dit bord hebben een hoogte van ten minste 0,15 m.

HOOFDSTUK V. — Werken van 1e categorie op de andere openbare wegen die het verkeer weinig hinderen

Afdeling 1. — Signalisatie vóór de werken

Art. 31. De in artikel 27 bedoelde signalisatie is van toepassing vóór een werf van de eerste categorie op de andere openbare wegen die het verkeer weinig hinderen.

Een verkeersbord C43 dat de snelheid beperkt tot 90 km/h wordt echter geplaatst op 350 m; het wordt op 200 m aangekondigd door een identiek verkeersbord, aangevuld met een afstandsonderbord.

Het A7-verkeersbord wordt op 700 m aangekondigd met een identiek verkeersbord aangevuld met een afstandsonderbord.

De kaderinrichting van type I bedoeld in bijlage 3 mag worden geplaatst. In dit geval, worden de verkeersborden C43 en A7 geplaatst op 150 m voor het werk en de verkeersborden A31 en D1 opgenomen in de kaderinrichting van hetzelfde type.

Afdeling 2. — Signalisatie aan het begin van het werk

Art. 32. De in artikel 28 bedoelde signalisatie is van toepassing aan het begin van werken van 1e categorie op de andere openbare wegen die het verkeer weinig hinderen.

Afdeling 3. — Zijdelingse signalisatie

Art. 33. De in artikel 29 bedoelde zijdelingse signalisatie is van toepassing op werken van 1e categorie op de andere openbare wegen die het verkeer weinig hinderen.

Indien de inplanting van het werk de voetgangers, de fietsers en de bestuurders van tweewielige bromfietsen noodzaakt het trottoir of het fietspad te verlaten en de rijbaan te volgen, wordt langsheen het werk een gang aangebracht van ten minste 1,00 m breed.

In dit geval is de veiligheidszone voorzien in artikel 21, § 1, tweede lid, niet verplicht.

In dit geval wordt :

1° de afbakening die het verkeer van de voetgangers, de fietsers en de bestuurders van tweewielige bromfietsen scheidt van dat van de andere weggebruikers, aangebracht en verlicht overeenkomstig de bepalingen van artikel 29;

1° de afbakening die het verkeer van de voetgangers, de fietsers en de bestuurders van tweewielige bromfietsen scheidt van het werk aangebracht, over de volledige lengte hetzij door een stevige inrichting hetzij door een beschermnet, en op een gepaste manier verlicht.

Afdeling 4. — Signalisatie van het einde van het werk

Art. 34. De in artikel 30 bedoelde signalisatie van het einde van het werk is van toepassing op werken van eerste categorie op de andere openbare wegen die het verkeer weinig hinderen.

*HOOFDSTUK VI. — Werken van 2e categorie die het verkeer sterk hinderen**Afdeling 1. — Signalisatie vóór de werken*

Art. 35. Vóór een werk van 2e categorie dat het verkeer sterk hindert :

1° een A31-verkeersbord met daarop een lamp wordt op 400 m geplaatst en aangevuld met een afstandsonderbord;

2° een tweede verkeersbord A31 wordt geplaatst op 150 m;

3° Wanneer het aantal rijstroken vermindert of wanneer de rijstroken uitwijken, wordt een verkeersbord van het model F79 tot F85 geplaatst, behalve indien slechts één rijstrook beschikbaar blijft voor het verkeer in beide richtingen en dit verkeer geregeld wordt door de verkeersborden B19 en B21 of door verkeerslichten. Dit verkeersbord wordt geplaatst op 500 m voor het verkeersbord A31 voorzien onder 1°.

Wat het eerste lid, 2°, betreft, wordt een verkeersbord C43 dat de snelheid tot 70 km/h beperkt, onder het gevaarsbord aangebracht, indien ten minste de plaatsgesteldheid niet voordien reeds een snelheid van 70 km/u of lager vereiste. De kaderinrichting van type I bedoeld in bijlage 3 mag worden geplaatst. In dit geval, worden de verkeersborden A31 en C43 opgenomen in de inrichting. Dit verkeersbord C43 dat de snelheid tot 70 km/u beperkt, wordt op 200 m aangekondigd door een identiek verkeersbord, aangevuld met een afstandsonderbord.

Met betrekking tot het eerste lid, 3°, wordt in dit geval vanaf 50 m voor het begin van de werkzaamheden geleiding geboden. De afbakening wordt uitgevoerd door middel van een van de inrichtingen van type I in bijlage 2. De bakens mogen niet meer dan 10 m van elkaar verwijderd zijn. Als alternatief moet ten minste elke tweede baken worden uitgerust met een licht van het type L6, geel C1 overeenkomstig NBN EN 12352 of gelijkwaardig. Deze lichten knippen achter elkaar.

Afdeling 2. — Signalisatie aan het begin van het werk

Art. 36. Aan het begin van werken van tweede categorie die het verkeer ernstig hinderen, wordt een inrichting als bedoeld in bijlage 4 geplaatst.

Een verkeersbord D1 waarvan de pijl onder een hoek van ongeveer 45° naar beneden gericht is, geplaatst boven het hek. De onderrand van het verkeersbord bevindt zich op ten minste 1,50 m boven de grond. Een lamp wordt boven dit verkeersbord geplaatst.

Over de gehele breedte van het hek worden de lampen op een maximale afstand van 1 m van elkaar bevestigd. Het aantal lampen mag niet minder dan drie bedragen.

De gehele inrichting kan worden vervangen of aangevuld door een FLR-inrichting van het type III als bedoeld in bijlage 3, waarop het D1-verkeersbord is aangebracht.

Indien om een of andere reden het hek niet helemaal de toegang verhindert tot de rijbaan of tot het gedeelte van de rijbaan dat aan het verkeer onttrokken is, worden tijdens de dag verkeerskegels van het type IId bedoeld in bijlage 2 geplaatst in het verlengde van het hek, ten einde heel het gedeelte van de openbare weg dat voor de weggebruikers ontoegankelijk gemaakt is, afdoende aan te duiden.

Indien op het gedeelte van de rijbaan dat nog toegankelijk is voor het verkeer, dat verkeer slechts toegelaten wordt in één richting, wordt boven het hek, geplaatst aan het tegenovergestelde uiteinde van het werk en dat het verkeer op dit gedeelte van de rijbaan verhindert, in het midden een verkeersbord C1 aangebracht, waarvan de onderrand zich op ten minste 1,50 m boven de grond bevindt. Een lamp wordt boven dit verkeersbord geplaatst.

Indien de inplanting van het werk zo is dat het verkeer op de rijbaan in de twee richtingen verboden is, wordt boven het hek, geplaatst aan elk van de uiteinden van het werk, in het midden een verkeersbord C3 aangebracht, eventueel aangevuld met een onderbord "uitgezonderd plaatselijk verkeer"; de onderrand van dit verkeersbord bevindt zich op ten minste 1,50 m boven de grond. Een lamp wordt boven het verkeersbord geplaatst.

Afdeling 3. — Zijdelingse signalisatie

Art. 37. De zijdelingse afbakening van werken van 2e categorie die het verkeer sterk hinderen, wordt aangebracht door middel van de middelen van type IIc bedoeld in bijlage 2.

Deze afbakingsmiddelen zijn ten hoogste 30 m van elkaar verwijderd.

Indien de inplanting van het werk de voetgangers, de fietsers en de bestuurders van tweewielige bromfietsen noodzaakt het trottoir of het fietspad te verlaten en de rijbaan te volgen, wordt langsheen het werk een gang aangebracht van ten minste:

1° 1,50 m wanneer slechts één van de categorieën van weggebruikers er gebruik van maakt;

2° 2 m wanneer zowel voetgangers, fietsers als bestuurders van tweewielige bromfietsen er samen gebruik van maken.

Wanneer dit vanwege de configuratie van de plaatsgesteldheid niet mogelijk is, mag de breedte van de gang teruggebracht worden tot 1 m.

In dit geval wordt :

1° de afbakening die het verkeer van de voetgangers, de fietsers en de bestuurders van tweewielige bromfietsen scheidt van dat van de andere weggebruikers, aangebracht en verlicht overeenkomstig de bepalingen van het eerste lid;

1° de afbakening die het verkeer van de voetgangers, de fietsers en de bestuurders van tweewielige bromfietsen scheidt van het werk zelf aangebracht, over de volledige lengte hetzij door een voldoende stevige inrichting hetzij door een beschermnet, en op een gepaste manier verlicht.

Afdeling 4. — Signalisatie van het einde van het werk

Art. 38. Het verkeersbord F47 en de verkeersborden die het einde van een verbod aanduiden, worden geplaatst op ongeveer 25 m voorbij het einde van werken van 2e categorie die het verkeer ernstig hinderen of voorbij het laatste afbakeningsmiddel.

Het bord waarop in het geel, op een zwarte achtergrond, de naam staat van de verantwoordelijke voor de signalisatie en diens telefoonnummer, wordt tussen 50 m en 100 m na afloop van het werk geplaatst. De letters en cijfers op dit bord hebben een hoogte van ten minste 0,12 m.

*HOOFDSTUK VII. — Werken van 2e categorie die het verkeer weinig hinderen**Afdeling 1. — Signalisatie vóór de werken*

Art. 39. Vóór een werk van 2e categorie dat het verkeer weinig hindert :

1° een A31-verkeersbord wordt op 300 m geplaatst en aangevuld met een afstandsonderbord;

2° een tweede verkeersbord A31 wordt geplaatst op 150 m.

Wat het eerste lid, 2°, betreft, wordt een verkeersbord C43 dat de snelheid tot 70 km/u beperkt, onder het gevaarsbord aangebracht, indien ten minste de plaatsgesteldheid niet voordien reeds een snelheid van 70 km/u of lager vereiste. De kaderinrichting van type I bedoeld in bijlage 3 mag worden geplaatst. In dit geval, worden de verkeersborden A31 en C43 opgenomen in de inrichting. Dit verkeersbord C43 dat de snelheid tot 70 km/u beperkt, wordt op 200 m aangekondigd door een identiek verkeersbord, aangevuld met een afstandsonderbord.

Afdeling 2. — Signalisatie aan het begin van het werk

Art. 40. Aan het begin van werken van tweede categorie die het verkeer weinig hinderen, wordt een inrichting als bedoeld in bijlage 4 geplaatst.

Indien minstens een gedeelte van het werk op de rijbaan ligt, wordt een verkeersbord D1 waarvan de pijl onder een hoek van ongeveer 45° naar beneden gericht is, geplaatst boven het hek; de onderrand van het verkeersbord bevindt zich op ten minste 1,50 m boven de grond. Boven dit verkeersbord wordt een lamp geplaatst.

Over de gehele breedte van het hek worden de lampen op een maximale afstand van 1 m van elkaar bevestigd. Het aantal lampen mag niet minder dan drie bedragen.

De gehele inrichting kan worden vervangen of aangevuld door een FLR-inrichting van het type III als bedoeld in bijlage 3, waarop het D1-verkeersbord is aangebracht.

Afdeling 3. — Zijdelingse signalisatie

Art. 41. De in artikel 37 bedoelde zijdelingse signalisatie is van toepassing op werken 2e categorie die het verkeer weinig hinderen.

Afdeling 4. — Signalisatie van het einde van het werk

Art. 42. De in artikel 38 bedoelde signalisatie van het einde van het werk is van toepassing op werken van 2e categorie die het verkeer weinig hinderen.

*HOOFDSTUK VIII. — Werken van 3e categorie die het verkeer sterk hinderen**Afdeling 1. — Signalisatie vóór de werken*

Art. 43. Het verkeersbord A31 wordt geplaatst op 150 m aan het begin van werken van 3e categorie die het verkeer sterk hinderen.

Deze afstand mag aangepast worden aan de plaatsgesteldheid. In dat geval wordt dit verkeersbord aangevuld met een afstandsonderbord.

Verkeersborden van het model F79 tot F85 mogen gebruikt worden.

Indien de plaatsgesteldheid het vereist, mag een verkeersbord C43 dat de snelheid beperkt tot 30 km/h, geplaatst worden.

De kaderinrichting van type I bedoeld in bijlage 3 mag worden geplaatst. In dit geval, worden de verkeersborden A31 en C43 opgenomen in deze inrichting.

Afdeling 2. — Signalisatie aan het begin van het werk

Art. 44. Aan het begin van werken van 3e categorie die het verkeer ernstig hinderen, wordt een inrichting als bedoeld in bijlage 4 geplaatst.

Een verkeersbord D1 waarvan de pijl onder een hoek van ongeveer 45° naar beneden gericht is, geplaatst boven het hek. De onderrand van het verkeersbord bevindt zich op ten minste 1,50 m boven de grond. Een licht wordt boven dit verkeersbord geplaatst.

Over de gehele breedte van het hek worden de lampen op een maximale afstand van 1 m van elkaar bevestigd. Het aantal lampen mag niet minder dan drie bedragen.

De gehele inrichting kan worden vervangen of aangevuld door een FLR-inrichting van het type III als bedoeld in bijlage 3, waarop het D1-verkeersbord is aangebracht.

Indien om een of andere reden het hek niet helemaal de toegang verhindert tot de rijbaan of tot het gedeelte van de rijbaan dat aan het verkeer onttrokken is, worden tijdens de dag verkeerskegels van het type IId bedoeld in bijlage 2 geplaatst in het verlengde van het hek, ten einde heel het gedeelte van de openbare weg dat voor de weggebruikers ontoegankelijk gemaakt is, afdoende aan te duiden.

Indien op het gedeelte van de rijbaan dat nog toegankelijk is voor het verkeer, dat verkeer slechts toegelaten wordt in één richting, wordt boven het hek, geplaatst aan het tegenovergestelde uiteinde van het werk en dat het verkeer op dit gedeelte van de rijbaan verhindert, in het midden een verkeersbord C1 aangebracht, waarvan de onderrand zich op ten minste 1,50 m boven de grond bevindt. Een lamp wordt boven dit verkeersbord geplaatst.

Indien de inplanting van het werk zo is dat het verkeer op de rijbaan in de twee richtingen verboden is, wordt boven het hek, geplaatst aan elk van de uiteinden van het werk, in het midden een verkeersbord C3 aangebracht, eventueel aangevuld met een onderbord "uitgezonderd plaatselijk verkeer"; de onderrand van dit verkeersbord bevindt zich op ten minste 1,50 m boven de grond. Een lamp wordt boven het verkeersbord geplaatst.

Afdeling 3. — Zijdelingse signalisatie

Art. 45. De zijdelingse afbakening van werken van 3e categorie die het verkeer sterk hinderen, wordt aangebracht door middel van de middelen van type IIc bedoeld in bijlage 2.

Deze afbakeningsmiddelen zijn ten hoogste 5 m van elkaar verwijderd.

Indien de inplanting van het werk de voetgangers, de fietsers en de bestuurders van tweewielige bromfietsen noodzaakt het trottoir of het fietspad te verlaten en de rijbaan te volgen, wordt langsheen het werk een gang aangebracht van ten minste:

1° 1,50 m wanneer slechts één van de categorieën van weggebruikers er gebruik van maakt;

2° 2 m wanneer zowel voetgangers, fietsers als bestuurders van tweewielige bromfietsen er samen gebruik van maken.

Wanneer dit vanwege de configuratie van de plaatsgesteldheid niet mogelijk is, mag de breedte van de gang teruggebracht worden tot 1 m.

In dit geval wordt :

1° de afbakening die het verkeer van de voetgangers, de fietsers en de bestuurders van tweewielige bromfietsen scheidt van dat van de andere weggebruikers, aangebracht en verlicht overeenkomstig de bepalingen van het eerste en het tweede lid;

2° de afbakening die het verkeer van de voetgangers, de fietsers en de bestuurders van tweewielige bromfietsen scheidt van het werk zelf aangebracht, over de volledige lengte hetzij door een voldoende stevige inrichting hetzij door een beschermnet, en op een gepaste manier verlicht.

Afdeling 4. — Signalisatie van het einde van het werk

Art. 46. Het verkeersbord F47 en de verkeersborden die het einde van een verbod aanduiden, worden geplaatst op maximum 25 m voorbij het einde van werken van 3e categorie die het verkeer sterk hinderen of voorbij het laatste afbakeningsmiddel.

Het bord waarop in het geel, op een zwarte achtergrond, de naam staat van de verantwoordelijke voor de signalisatie en diens telefoonnummer, wordt maximum 50 m na afloop van het werk geplaatst. De letters en cijfers op dit bord hebben een hoogte van ten minste 0,06 m.

*HOOFDSTUK IX. — Werken van 3e categorie die het verkeer weinig hinderen**Afdeling 1. — Signalisatie vóór de werken*

Art. 47. Het verkeersbord A31 wordt geplaatst op 150 m aan het begin van werken van 3e categorie die het verkeer weinig hinderen.

Deze afstand mag aangepast worden aan de plaatsgesteldheid. In dat geval wordt dit verkeersbord aangevuld met een afstandsonderbord.

Verkeersborden van het model F79 tot F85 mogen gebruikt worden.

Indien de plaatsgesteldheid het vereist, mag een verkeersbord C43 dat de snelheid beperkt tot 30 km/u, geplaatst worden.

De kaderinrichting van type I bedoeld in bijlage 3 mag worden geplaatst. In dit geval, worden de verkeersborden A31 en C43 opgenomen in deze inrichting.

Afdeling 2. — Signalisatie aan het begin van het werk

Art. 48. Aan het begin van werken van 3e categorie die het verkeer weinig hinderen, wordt een inrichting als bedoeld in bijlage 4 geplaatst.

Indien minstens een gedeelte van het werk op de rijbaan ligt, wordt een verkeersbord D1 waarvan de pijl onder een hoek van ongeveer 45° naar beneden gericht is, geplaatst boven het hek; de onderrand van het verkeersbord bevindt zich op ten minste 1,50 m boven de grond. Boven dit verkeersbord wordt een lamp geplaatst.

Over de gehele breedte van het hek worden de lampen op een maximale afstand van 1 m van elkaar bevestigd. Het aantal lampen mag niet minder dan drie bedragen. Het aantal lampen kan niet minder dan drie zijn.

De gehele inrichting kan worden vervangen of aangevuld door een FLR-inrichting van het type III als bedoeld in bijlage 3, waarop het D1-verkeersbord is aangebracht.

Afdeling 3. — Zijdelingse signalisatie

Art. 49. De in artikel 45 bedoelde zijdelingse signalisatie is van toepassing op de werken van 3e categorie die het verkeer weinig hinderen.

Afdeling 4. — Signalisatie van het einde van het werk

Art. 50. De in artikel 46 bedoelde signalisatie van het einde van het werk is van toepassing op de werken van de 3e categorie die het verkeer weinig hinderen.

*HOOFDSTUK X. — Werk van 4e categorie waarbij de voetgangers, de fietsers en de bestuurders van tweewielige bromfietsen het trottoir of fietspad moeten verlaten, zonder op de rijbaan te komen**Afdeling 1. — Signalisatie vóór de werken*

Art. 51. Een verkeersbord A31 aangevuld met een afstandsonderbord wordt geplaatst op 50 m vóór het begin van de werken van 4e categorie waarbij de voetgangers, de fietsers en de bestuurders van tweewielige bromfietsen het trottoir of fietspad moeten verlaten, zonder op de rijbaan te komen

Afdeling 2. — Signalisatie aan het begin van het werk

Art. 52. Een inrichting bedoeld in bijlage 4 moet aan het begin van de werken over de gehele breedte van de werken van 4e categorie worden geplaatst, waarbij de voetgangers, de fietsers en de bestuurders van tweewielige bromfietsen het trottoir of fietspad moeten verlaten, zonder op de rijbaan te komen. Op die inrichting is ten minste één lamp geplaatst.

Afdeling 3. — Zijdelingse signalisatie

Art. 53. Langsheen het volledige werk van 4^e categorie waarbij de voetgangers, de fietsers en de bestuurders van tweewielige bromfietsen het trottoir of fietspad moeten verlaten, zonder op de rijbaan te komen, wordt een gang aangebracht met dezelfde breedte als het onderbroken pad.

Wanneer dit vanwege de configuratie van de plaatsgesteldheid niet mogelijk is, mag de breedte van de gang teruggebracht worden tot 1 m.

De zijdelingse afbakening die het verkeer van de voetgangers, de fietsers en de bestuurders van tweewielige bromfietsen scheidt van dat van de andere weggebruikers, wordt aangebracht en verlicht door middel van de middelen van type II bedoeld in bijlage 2.

Wanneer het niveauverschil tussen het werk en de plaats waar de voetgangers, de fietsers en de bestuurders van tweewielige bromfietsen zich bevinden meer dan 0,20 m bedraagt, wordt over de volledige lengte hetzij een voldoende stevige inrichting, hetzij een beschermnet aangebracht.

Indien dit niveauverschil minder dan 0,20 m bedraagt, worden de verkeerskegels van type IId bedoeld in bijlage 2 gebruikt. Zij worden ten hoogste op 5 m van elkaar geplaatst.

De zijdelingse signalisatie wordt op gepaste manier verlicht.

Afdeling 4. — Signalisatie van het einde van het werk

Art. 54. Het verkeersbord F47 wordt geplaatst op ongeveer 25 m voorbij het einde van het werk van 4^e categorie, waarbij de voetgangers, de fietsers en de bestuurders van tweewielige bromfietsen het trottoir of fietspad moeten verlaten, zonder op de rijbaan te komen of voorbij het laatste afbakeningsmiddel.

Het bord waarop in het geel, op een zwarte achtergrond, de naam staat van de verantwoordelijke voor de signalisatie en diens telefoonnummer, wordt maximum 30 m na afloop van het werk geplaatst. De letters en cijfers op dit bord hebben een hoogte van ten minste 0,06 m.

HOOFDSTUK XI. — Werk van 4e categorie waarbij de voetgangers, de fietsers en de bestuurders van tweewielige bromfietsen het trottoir of fietspad niet moeten verlaten

Art. 55. De signalisatie van een werk van 4e categorie waarbij de voetgangers, de fietsers en de bestuurders van tweewielige bromfietsen het hierzonder vermelde trottoir of fietspad niet moeten verlaten, wordt geplaatst voorzover de voetgangers, de fietsers en de bestuurders van tweewielige bromfietsen over een gang beschikken van ten minste 1,00 m breed.

Is dit niet het geval, dan wordt het werk gesignaleerd overeenkomstig hoofdstuk 10.

Op werken die ingeplant zijn over een afstand van meer dan 20 m, is de signalisatie de volgende:

- 1° het verkeersbord A31 aangevuld met een afstandsonderbord, wordt 50 m vóór de werf geplaatst;
- 2° een inrichting bedoeld in bijlage 4 wordt geplaatst over heel de breedte van het werk; op deze inrichting wordt ten minste één lamp geplaatst;
- 3° de zijdelingse signalisatie is als volgt georganiseerd:

a) wanneer het niveauverschil tussen het werk en de plaats waar de voetgangers, de fietsers en de bestuurders van tweewielige bromfietsen zich bevinden meer dan 0,20 m bedraagt, wordt over de volledige lengte hetzij een voldoende stevige inrichting, hetzij een beschermnet aangebracht; Indien dit niveauverschil minder dan 0,20 m bedraagt, worden de verkeerskegels van type IId bedoeld in bijlage 2 gebruikt. Zij worden ten hoogste op 5 m van elkaar geplaatst;

b) De zijdelingse signalisatie wordt op gepaste manier verlicht;

c) Het verkeersbord F47 wordt geplaatst op 25 m voorbij het einde van het werk of voorbij het laatste afbakeningsmiddel;

d) het bord waarop in het geel, op een zwarte achtergrond, de naam staat van de verantwoordelijke voor de signalisatie en diens telefoonnummer, wordt maximum 30 m na afloop van het werk geplaatst; De letters en cijfers op dit bord hebben een hoogte van ten minste 0,06 m.

Op de werken die ingeplant zijn over een afstand van minder dan ongeveer 20 m : het volledige werk wordt afgebakend hetzij door een voldoende stevige inrichting, hetzij door een beschermnet, en op gepaste manier verlicht.

HOOFDSTUK XII. — Werken van 4e categorie die uitgevoerd worden op de berm die de voetgangers moeten volgen tengevolge van het ontbreken van trottoirs of fietspaden

Art. 56. De werken van 4e categorie die uitgevoerd worden op de berm die de voetgangers moeten volgen tengevolge van het ontbreken van trottoirs of fietspaden worden afgebakend hetzij met een inrichting bedoeld in bijlage 4, hetzij met een van de middelen van type II bedoeld in bijlage 2, hetzij met een beschermnet en op gepaste manier verlicht.

Er moet een gang van ten minste 1,00 m breed beschikbaar blijven voor de voetgangers.

HOOFDSTUK XIII. — Werken van 5e categorie overdag alleen op de autosnelwegen en op andere openbare wegen waar de maximum toegelaten snelheid hoger is dan 90 km/u, waarbij het verkeer sterk wordt gehinderd

Art. 57. De signalisatie bedoeld in de hoofdstukken 2 en 3 is van toepassing voor werken van 5e categorie overdag alleen op de autosnelwegen en op andere openbare wegen waar de maximum toegelaten snelheid hoger is dan 90 km/u, waarbij het verkeer sterk wordt gehinderd, met uitzondering van de dubbele rijstrookvermindering bedoeld in artikel 23, § 1, tweede lid.

De signalisatie op afstand wordt echter alleen herhaald aan de linkerkant als het werk de linker- of middenbaan in de richting van het werk bezet houdt.

De verkeersborden F79, op 1500 m en 750 m, worden geplaatst in een kaderinrichting van type II bedoeld in bijlage 3.

Evenwel, voor de signalisatie vóór het werk:

1° moet een FLR-inrichting van het type III bedoeld in bijlage 3, uitgerust met het verkeersbord A31, op 150 m afstand van het werk worden geplaatst;

2° wordt de geleiding aangebracht door een van de middelen van type II bedoeld in bijlage 2. Zij worden op ten hoogste 10 m van elkaar geplaatst en uitgerust met ten minste een verkeersbord D1.

3° wordt het A7-verkeersbord omgeven door een lamp die overdag in werking is;

4° worden op de autosnelwegen, de verkeersborden van het model F79 tot F85 geplaatst op 1.500 m en herhaald op 750 m;

5° wordt op de autosnelwegen het verkeersbord C43 dat de snelheid beperkt tot 70 km/h geplaatst op 250 m. Het moet niet herhaald worden.

Met betrekking tot lid 4, punt 4, moeten deze verkeersborden worden opgenomen in een kaderinrichting van type II bedoeld in bijlage 3. Zij worden niet links van de rijbaan herhaald en mogen verkleind zijn (1100 mm x 1300 mm).

Het gebruik van verkeerskegels van type IId als bedoeld in bijlage 2 is toegestaan voor zijdelingse signalisatie. Tijdelijke verlichting en overlangse voorlopige markeringen zijn niet nodig.

HOOFDSTUK XIV. — Werken van 5e categorie overdag alleen op de autosnelwegen en op andere openbare wegen waar de maximum toegelaten snelheid hoger is dan 90 km/u, waarbij het verkeer weinig wordt gehinderd

Art. 58. De signalisatie bedoeld in de hoofdstukken 4 en 5 is van toepassing voor werken van 5e categorie overdag alleen op de autosnelwegen en op andere openbare wegen waar de maximum toegelaten snelheid hoger is dan 90 km/u, waarbij het verkeer weinig wordt gehinderd.

Evenwel :

1° het A31-verkeersbord wordt omgeven door een lamp die overdag in werking is;

2° moeten de geleiding op afstand, de zijdelingse signalisatie en de afbakening die het verkeer van de voetgangers, de fietsers en de bestuurders van tweewielige bromfietsen van dat van de andere weggebruikers scheidt en van het werk zelf, niet verlicht zijn.

HOOFDSTUK XV. — Werken van 5e categorie overdag alleen op openbare wegen waar de maximum toegelaten snelheid hoger is dan 50 km/h en lager dan of gelijk aan 90 km/h

Art. 59. De signalisatie bedoeld in de hoofdstukken 6 en 7 is van toepassing voor werken van 5e categorie overdag alleen op openbare wegen waar de maximum toegelaten snelheid hoger is dan 50 km/u en lager dan of gelijk aan 90 km/u.

Evenwel :

1° moeten de zijdelingse signalisatie en de afbakening die het verkeer van de voetgangers, de fietsers en de bestuurders van tweewielige bromfietsen van dat van de andere weggebruikers scheidt en van het werk zelf, niet verlicht zijn.

2° wanneer bij het begin van de werken een FLR-inrichting van het type III bedoeld in bijlage 3 is geplaatst, wordt er geen F79 tot en met F85-verkeersbord of zijdelingse signalisatie aangebracht;

3° wordt de signalisatie links niet herhaald.

HOOFDSTUK XVI. — Werken van 5e categorie overdag alleen op openbare wegen waar de maximum toegelaten snelheid lager is dan of gelijk aan 50 km/u

Art. 60. De signalisatie bedoeld in de hoofdstukken 8 en 9 is van toepassing voor werken van 5e categorie overdag alleen op openbare wegen waar de maximum toegelaten snelheid lager is dan of gelijk aan 50 km/u.

Evenwel :

1° moeten de zijdelingse signalisatie en de afbakening die het verkeer van de voetgangers, de fietsers en de bestuurders van tweewielige bromfietsen van dat van de andere weggebruikers scheidt en van het werk zelf, niet verlicht zijn.

2° mag de inrichting bedoeld in bijlage 4 vervangen worden door een voertuig dat uitgerust is overeenkomstig artikel 68, § 1;

3° indien minstens een gedeelte van het werk op de rijbaan ligt, wordt een verkeersbord D1 waarvan de pijl onder een hoek van ongeveer 45° naar beneden is gericht, die de verplichte rijrichting aangeeft, aangebracht.

Art. 61. De signalisatie bedoeld in de hoofdstukken 10 en 12 is van toepassing voor werken van 5e categorie overdag alleen op openbare wegen waar de maximum toegelaten snelheid lager is dan of gelijk aan 50 km/u, die ingeplant zijn buiten de rijbaan maar die een gevaar betekenen voor de voetgangers, de fietsers en de bestuurders van tweewielige bromfietsen. Evenwel is geen verlichting vereist.

Art. 62. Wanneer het tijdens de dag niet meer mogelijk is duidelijk te zien tot op een afstand van ongeveer 200 m wordt het werk gestaakt en het normale verkeer hersteld.

Indien om een of andere reden het normaal verkeer niet kan worden hersteld, blijft de signalisatie van de werken van 5e categorie overdag alleen op openbare wegen waar de maximum toegelaten snelheid lager is dan of gelijk aan 50 km/u, staan en worden de signalisatie van de geleiding en de zijdelingse signalisatie aangevuld met lampen.

Het verkeersbord F47 en het bord waarop in het geel, op een zwarte achtergrond, de naam staat van de verantwoordelijke voor de signalisatie en diens telefoonnummer, worden geplaatst overeenkomstig de voorschriften voor elke categorie van werken.

HOOFDSTUK XVII. — Werken van 5e categorie 's nachts

Art. 63. De signalisatie zoals voorzien in de hoofdstukken 13 tot 16 is van toepassing op werken van 5e categorie 's nachts.

Daarnaast is de signalisatie die voor en aan het begin van het werk is opgesteld, voorzien van lampen.

In de zone van de nadering van het werk zijn de geleidebakens uitgerust met knipperlichten in een rij van gele kleur C1 en van het type L6 volgens NBN EN 12352 of gelijkwaardig.

HOOFDSTUK XVIII. — Werken van 6e categorie

Afdeling 1. — Algemene bepalingen

Art. 64. Signalisatie- en werkvoertuigen die voor een werk van categorie 6 worden gebruikt, moeten zijn uitgerust met ten minste twee oranjegele knipperlichten bovenop het voertuig aangebracht. Deze lichten mogen onafhankelijk, gelijktijdig of opeenvolgend knipperen en zijn zichtbaar over 360°.

Art. 65. Om veiligheidsredenen wordt een zone, de zogenaamde bufferzone, ingesteld tussen het werkgebied van 6^e categorie en het signalisatievoertuig.

De toegang tot de bufferzone is verboden voor al het personeel en mag niet worden gebruikt voor het deponeren van apparatuur of materiaal.

Art. 66. Bij stilstaande werkzaamheden op een werk van 6^e categorie worden tussen het signalisatievoertuig en het werkvoertuig en aan de rechterkant van het werkgebied verkeerskegels van het in bijlage 2 bedoelde type IId geplaatst om zijdelingse bescherming te bieden en dit gebied zowel in de lengte- als in de dwarsrichting af te bakenen.

De afstand tussen in de lengterichting geplaatste kegels bedraagt maximaal 12,50 m buiten de bebouwde kom en 5 m binnen de bebouwde kom.

Bij stilstaande werkzaamheden mogen de bestuurders van de signalisatie- en voorsignalisatievoertuigen zich tijdens de werkzaamheden niet in hun voertuig bevinden.

In geval van mobiele interventie zijn kegels niet toegestaan.

Art. 67. De op een werk van 6^e categorie aanwezige deelnemers in de werk-, signalisatie- en voorsignalisatievoertuigen zijn uitgerust met een toestel dat hen in staat stelt mondeling en gelijktijdig met elkaar te communiceren.

Afdeling 2. — Werken van 6^e categorie uitgevoerd geheel of gedeeltelijk op de rijbaan of op het fietspad en op minder dan 0,50 m van de rand ervan.

Art. 68. § 1. Tijdens de werken van 6e categorie uitgevoerd geheel of gedeeltelijk op de rijbaan of op het fietspad en op minder dan 0,50 m van de rand ervan, op openbare wegen waarop de maximum toegelaten snelheid lager is dan of gelijk aan 90 km per uur, wordt het voertuig gebruikt bij de werken op de voor- en achterkant voorzien van afwisselend rode en witte strepen van ten minste 0,10 m breed, die met de verticale as van het voertuig een hoek van ongeveer 45° vormen.

De retroreflectie van die strepen moet tenminste voldoen aan de klasse RA1 van de norm NBN EN 12899-1 of gelijkwaardig.

Indien de structuur van dit voertuig niet toelaat een oppervlakte van ten minste 1,00 m² van strepen te voorzien, of indien deze strepen minder dan 0,50 m hoog zijn, wordt een bord voorzien van dezelfde afwisselende strepen, met een hoogte van ten minste 0,50 m en een breedte die ongeveer gelijk is aan die van het voertuig, aan dat voertuig vastgemaakt.

Het signalisatievoertuig uitgerust met de lichten bedoeld in artikel 64 is eveneens uitgerust met een verkeersbord A31 gericht naar het betrokken verkeer. De zijde van dit verkeersbord mag niet minder zijn dan 0,70 m en zijn onderrand mag zich, in de mate van het mogelijke, niet op minder dan 1,50 m boven de grond bevinden.

Het signalisatievoertuig moet zijn uitgerust met een FLR-inrichting van het type III als bedoeld in bijlage 3, voorzien van het verkeersbord A31. Een LED-scherm conform NBN EN 12966 of gelijkwaardig mag worden gebruikt, de bepalingen van artikel 8, § 1, van dit besluit en die van artikel 65.3 van de Wegcode zijn van toepassing.

Deze FLR-inrichting mag worden vervangen door een op het voertuig zelf gemonteerde FLR-inrichting van type IV als bedoeld in bijlage 3. In dat geval mag het signaal A31 op het voertuig worden verkleind tot 0,40 m. Een LED-scherm conform NBN EN 12966 of gelijkwaardig mag worden gebruikt, de bepalingen van artikel 8, § 1, van dit besluit en die van artikel 65.3 van de Wegcode zijn van toepassing.

Op openbare wegen waar de toegestane maximumsnelheid lager is dan of gelijk aan 50 km/u, mag deze FLR-inrichting worden vervangen door een verkeersbord D1 met een minimumdiameter van 0,40 m, waarvan de pijl onder een hoek van 45° naar de grond is gericht en de verplichte richting aangeeft. In dit geval kan op het voertuig het signaal A31 worden verkleind tot 0,40 m.

Indien een FLR-inrichting of een LED-scherm wordt gebruikt, zijn de in artikel 64 bedoelde oranjegele knipperlichten op het voertuig niet verplicht.

§ 2. Tijdens de werken van 6e categorie uitgevoerd geheel of gedeeltelijk op de rijbaan of op het fietspad en op minder dan 0,50 m van de rand ervan, op openbare wegen waarop de maximum toegelaten snelheid lager is dan of gelijk aan 90 km per uur, wordt het voertuig gebruikt bij de werken op de voor- en achterkant voorzien van afwisselend rode en witte strepen van ten minste 0,10 m breed, die met de verticale as van het voertuig een hoek van ongeveer 45° vormen.

De retroreflectie van die strepen moet tenminste voldoen aan de klasse RA2 van de norm NBN EN 12899-1 of gelijkwaardig.

Indien de structuur van dit voertuig niet toelaat een oppervlakte van ten minste 1,00 m² van strepen te voorzien, of indien deze strepen minder dan 0,50 m hoog zijn, wordt een bord voorzien van dezelfde afwisselende strepen, met een hoogte van ten minste 0,50 m en een breedte die ongeveer gelijk is aan die van het voertuig, aan dat voertuig vastgemaakt.

Het signalisatievoertuig dat is uitgerust met de in artikel 64 bedoelde lichten, moet tevens zijn uitgerust met een FLR-inrichting van het type III als bedoeld in bijlage 3, dat is uitgerust met het verkeersbord A31. Een verkeersbord C43 dat de snelheid beperkt tot 90 km/u, alsmede een lengteonderbord, moeten op de FLR-inrichting worden geplaatst. De aangegeven lengte moet overeenkomen met de lengte van het werk met een minimum van 200 m. De signalen van de FLR-inrichting kunnen worden aangegeven op een variabel informatiepaneel (VMS). In dat geval moet een LED-display volgens NBN EN 12966 of gelijkwaardig worden gebruikt. De bepalingen van artikel 8, § 1, en die van artikel 65.3 van de Wegcode zijn van toepassing. Op dit voertuig is een mobiele schokdemper geïnstalleerd die voldoet aan de bepalingen van artikel 14.

Dit signalisatievoertuig moet op een afstand van ten minste 500 m worden aangekondigd door een voorsignalisatievoertuig dat is uitgerust met een kaderinrichting van het type II als bedoeld in bijlage 3 en waarop de verkeersborden A31, C43, aangevuld met een extra "500 m"-afstandsbord, en F79 zijn aangebracht. De bovenrand van deze inrichting bevindt zich op ten minste 4,00 m van de grond voor werken van 6^e categorie.

Bij het plaatsen en verwijderen van signalisatie mogen afstanden niet in acht worden genomen.

Het voorsignalisatievoertuig wordt niet geplaatst wanneer een kruispunt met verlies van voorrang zich binnen de zone van 500 m bevindt.

Afdeling 3. — Werken van 6e categorie uitgevoerd buiten de rijbaan en op minder dan 0,50 m van de rand ervan.

Art. 69. Voertuigen van de 6^e categorie die worden gebruikt voor de signalisatie van werken van 6e categorie uitgevoerd buiten de rijbaan en op minder dan 0,50 m van de rand ervan, moeten zijn uitgerust overeenkomstig de bepalingen van artikel 68, afhankelijk van de toegestane maximumsnelheid.

Het in artikel 68, § 2 bedoelde voorsignalisatievoertuig, waarin de in bijlage 3 bedoelde kaderinrichting van het type II is opgenomen, is echter niet vereist. In dit geval mag het signalisatievoertuig niet zijn uitgerust met een verkeersbord C43 dat de snelheid beperkt tot 90 km/h.

HOOFDSTUK XIX. — *Signalisatie van containers en verkeersbelemmeringen*

Art. 70. Containers en verkeersbelemmeringen die op de openbare weg zijn geplaatst, worden aangebracht overeenkomstig de toepasselijke werksignalisatie van de 1e tot en met de 5e categorie.

Art. 71. De containers en de verkeersbelemmeringen die worden geplaatst op de openbare weg moeten op de voor- en achterkanten voorzien zijn van afwisselende rode en witte strepen van ten minste 0,10 m breed die met de verticale as van de container een hoek van ongeveer 45° vormen.

Indien de container of de verkeersbelemmering niet toelaat een oppervlakte van ten minste 1,00 m² van strepen te voorzien, of indien deze strepen minder dan 0,50 m hoog zijn, wordt een bord voorzien van dezelfde afwisselende strepen, met een hoogte van ten minste 0,50 m en een breedte die ongeveer gelijk is aan die van de container, aan de zogenaamde container of verkeersbelemmering vastgemaakt.

De retroreflectie van die strepen moet tenminste voldoen aan de klasse RA1 van de norm NBN EN 12899-1 of gelijkwaardig.

Een verkeersbord D1 met een diameter van ten minste 0,70 m, waarvan de pijl onder een hoek van ongeveer 45° naar beneden gericht is, wordt aangebracht aan de kant waar het verkeer toegelaten is. Boven dit verkeersbord D1 wordt een lamp geplaatst.

De container wordt zodanig geplaatst dat het verkeer slechts aan één zijde mogelijk is.

Artikel 45 is van toepassing wanneer de container zo geplaatst is dat de voetgangers, de fietsers en de bestuurders van tweewielige bromfietsen genoodzaakt zijn de rijbaan te volgen.

Een opschrift of een bord waarop in het geel, op een zwarte achtergrond, de naam staat van de verantwoordelijke voor de signalisatie en diens telefoonnummer, wordt aangebracht op één van de zijkanten van de container.

De bepalingen van de leden 1 tot 3 zijn niet van toepassing op de containers die op een parking geplaatst zijn die niet aan de rijbaan grenst en op de plaatsen waar ze het verkeer noch van de bestuurders noch van de voetgangers hinderen.

Als het niet meer mogelijk is om tot een afstand van ca. 200 m duidelijk te zien, worden containers en verkeersbelemmeringen met lampen aangegeven.

HOOFDSTUK XX. — *Slotbepalingen*

Art. 72. Het ministerieel besluit van 7 mei 1999 betreffende het signaleren van werken en verkeersbelemmeringen op de openbare weg wordt opgeheven.

Art. 73. Dit besluit treedt in werking op 1 maart 2021.

Bij wijze van overgangmaatregel kunnen voor de toelatingen die overeenkomstig artikel 78.1.1. van de Wegcode of artikel 10, § 2, van het decreet van 19 december 2007 zijn afgeleverd vóór de inwerkingtreding van dit besluit, de signalisatie van werken, met uitzondering van werken van 1^e categorie, worden geplaatst overeenkomstig het ministerieel besluit van 7 mei 1999 betreffende het signaleren van werken en verkeersbelemmeringen op de openbare weg.

Art. 74. De Minister bevoegd voor Verkeersveiligheid is belast met de uitvoering van dit besluit.
Namen, 16 december 2020.

Voor de Regering:

De Minister-President,

E. DI RUPO

De Minister van Ambtenarenzaken, Informatica, Administratieve Vereenvoudiging,
belast met Kinderbijslag, Toerisme, Erfgoed en Verkeersveiligheid,

V. DE BUE

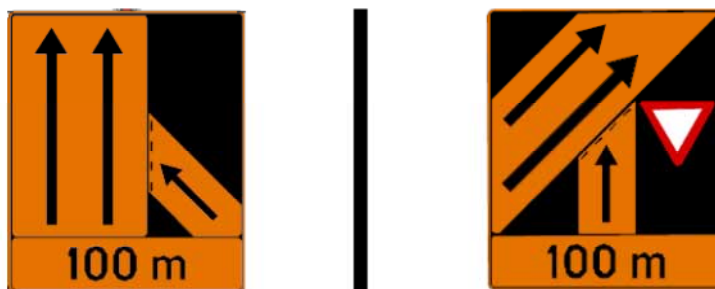
Eerste Bijlage De verkeersborden



IL. Vermelding van de lengte van de werken



IS. Aanduiding uitrit



F79c et F79d : korte invoeging

Gezien om te worden gevoegd bij het besluit van de Waalse Regering van 16 december 2020 betreffende het signaleren van werken en verkeersbelemmeringen op de openbare weg
Namen, 16 december 2020.

Voor de Regering:

De Minister-President,
E. DI RUPO

De Minister van Ambtenarenzaken, Informatica, Administratieve Vereenvoudiging,
belast met Kinderbijslag, Toerisme, Erfgoed en Verkeersveiligheid,
V. DE BUE

Bijlage 2. De bakens en kegels

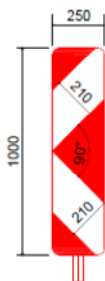
Bij de types Ia.2, Ib.2 en IIc (bakens) voldoet de retroreflectie van de afwisselend rode en witte strepen aan klasse RA2 van de norm NBN EN 12899-1 of gelijkwaardig.

Voor type IIc (kegels) voldoet de retroreflectie van de afwisselend rode en witte strepen aan de klasse R2A van de norm NBN EN 13422 of gelijkwaardig.

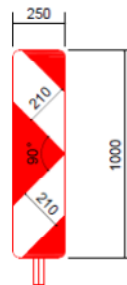
Afmetingen zijn in millimeters.

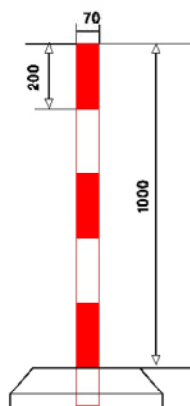
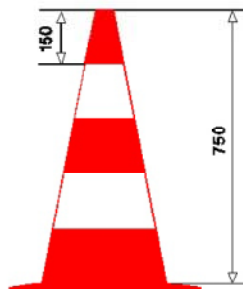
TYPE I. Bakens voor de signalisatie vóór het werk

Type Ia.2. Rechts van de bestuurder



Type Ib.2. Links van de bestuurder



TYPE II. Bakens voor zijdelingse signalisatie**Type IIc****Type IId.** Kegels**TYPE III.** Bakens of vasthoudenrichting voor fysieke afscheiding.**Type IIIa.** Links van de bestuurder**Type IIIb.** Rechts van de bestuurders

Bakens die boven de fysieke afscheidingslijn zijn geplaatst, moeten op maximaal 30 m afstand van elkaar staan. Zij hebben een minimale grootte van 400 cm² over deze 30 m lengte. Ze bestaan uit afwisselend rode en witte strepen. De retroreflectie van deze strepen is in overeenstemming met tabel 3-3A van de PTV 662.

Gezien om te worden gevoegd bij het besluit van de Waalse Regering van 16 december 2020 betreffende het signaleren van werken en verkeersbelemmeringen op de openbare weg

Namen, 16 december 2020.

Voor de Regering:

De Minister-President,

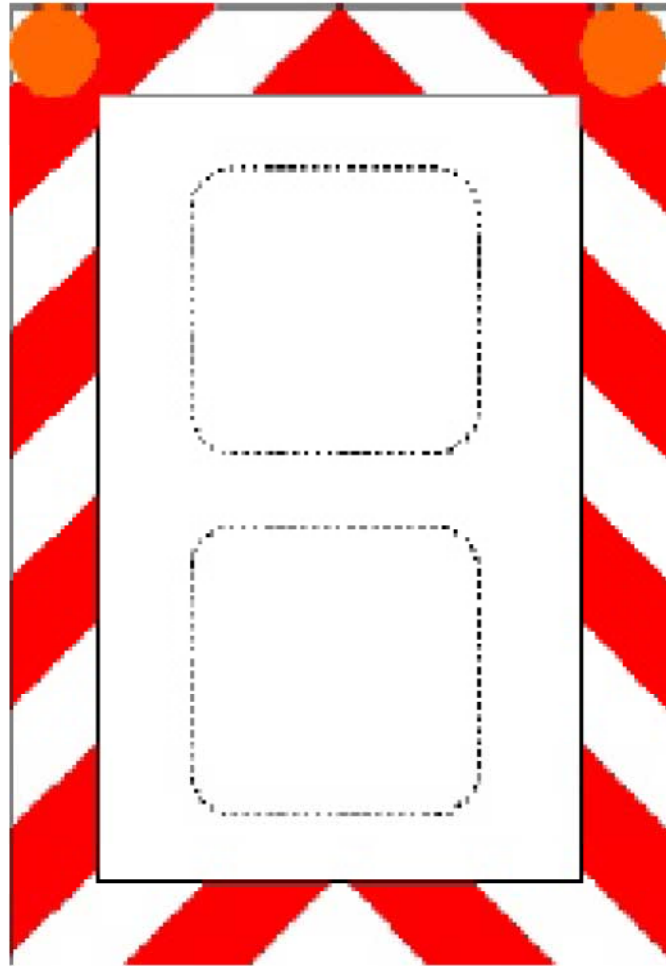
E. DI RUPO

De Minister van Ambtenarenzaken, Informatica, Administratieve Vereenvoudiging,
belast met Kinderbijslag, Toerisme, Erfgoed en Verkeersveiligheid,

V. DE BUE

Bijlage 3. Kader-type inrichtingen

TYPE I.



De kaderinrichting meet 3000 tot 3500 mm in de hoogte en ten minste 1800 mm in de breedte. De breedte van het kader waarop de afwisselend rode en witte strepen zijn aangebracht, bedraagt 300 mm.

De strepen op het kader van de inrichting zijn afwisselend rood en wit.

De retroreflectie van deze strepen is in overeenstemming met tabel 3-3A van de PTV 662.

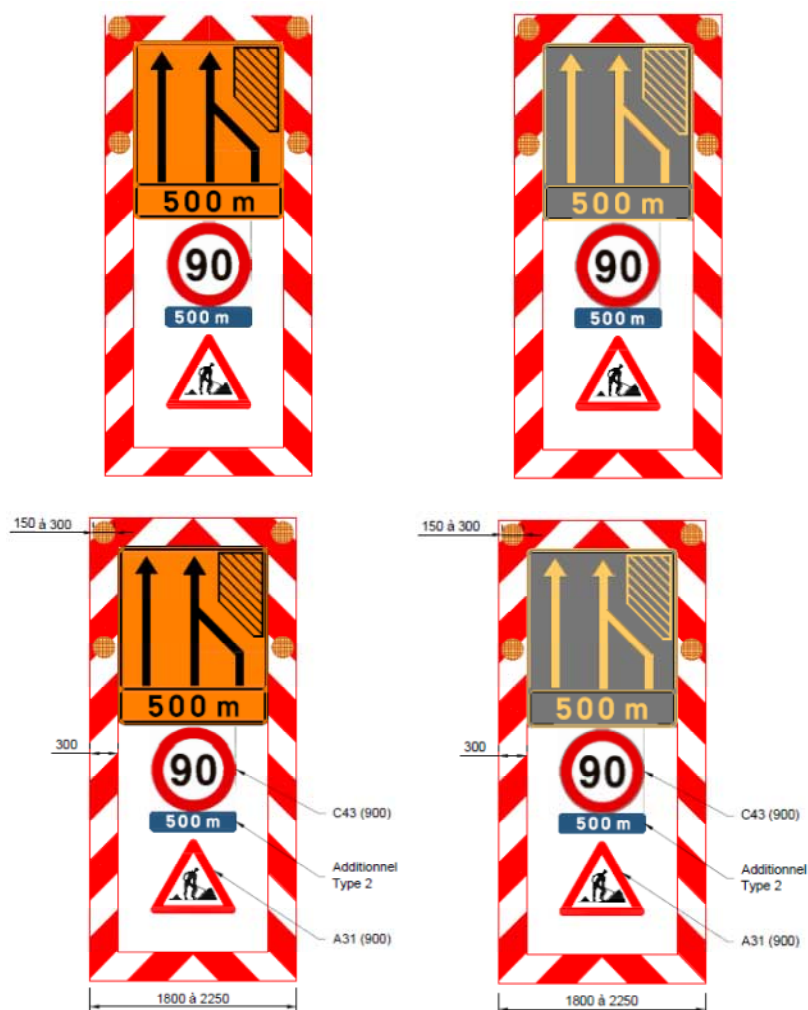
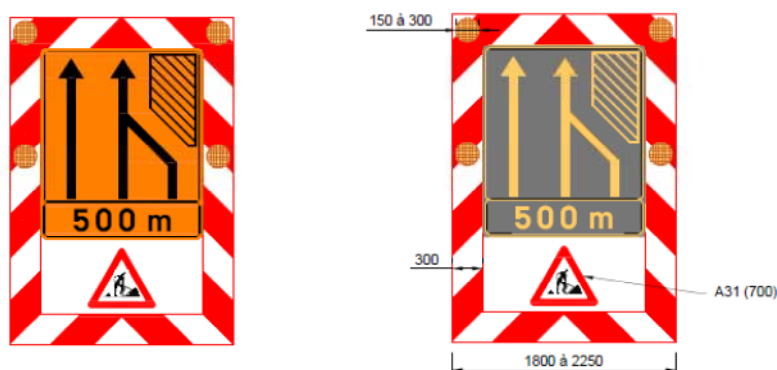
De twee knipperlichten op dit kader zijn van het type L8H en geel C1 volgens NBN EN 12352 of gelijkwaardig en knipperen afwisselend links-rechts. Ze gaan vier keer achter elkaar aan en uit met korte tussenpozen en dan met langere tussenpozen. De volledige sequentie duurt ongeveer 1,5 seconde.

s Nachts kan, afhankelijk van de omgevingsomstandigheden, de intensiteit van de verlichting van deze lichten worden verminderd, zodat zij zich beter aan de nachtelijke zichtomstandigheden aanpassen. De knipperlichten op het trekkende voertuig worden dan uitgeschakeld.

Binnen het kader kan ook een LED-scherm volgens NBN EN 12966 of gelijkwaardig worden gebruikt. De bepalingen van artikel 8, § 1, van dit besluit en die van artikel 65.3. van de Wegcode zijn van toepassing.

TYPE II.1° Op wegen met een maximumsnelheid van meer dan 90 km/h ($v > 90$ km/h)

19831053756025005056505376237500

2° Op de andere wegen ($v \leq 90$ km/h)

Afmetingen zijn in millimeters.

De strepen op het kader van de inrichting zijn afwisselend rood en wit.

De retroreflectie van deze strepen is in overeenstemming met tabel 3-3A van de PTV 662.

De bovenrand van deze inrichting is minimaal :

- 4,70 m vanaf de grond voor werken van 1e categorie
- 3,50 m vanaf de grond voor werken van 2^e tot 5^e categorie
- 4,00 m vanaf de grond voor werken van 6^e categorie

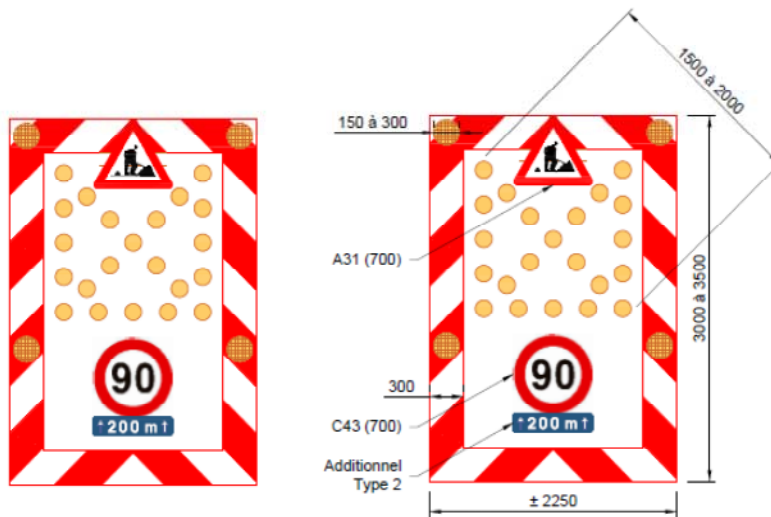
De vier knipperlichten op deze kaders zijn van het type L8H en geel C1 volgens NBN EN 12352 of gelijkwaardig en knipperen afwisselend links-rechts. Ze gaan vier keer achter elkaar aan en uit met korte tussenpozen en dan met langere tussenpozen. De volledige sequentie duurt ongeveer 1,5 seconde.

s Nachts kan, afhankelijk van de omgevingsomstandigheden, de intensiteit van de verlichting van deze lichten worden verminderd, zodat zij zich beter aan de nachtelijke zichtomstandigheden aanpassen. De knipperlichten op het trekkende voertuig worden dan uitgeschakeld.

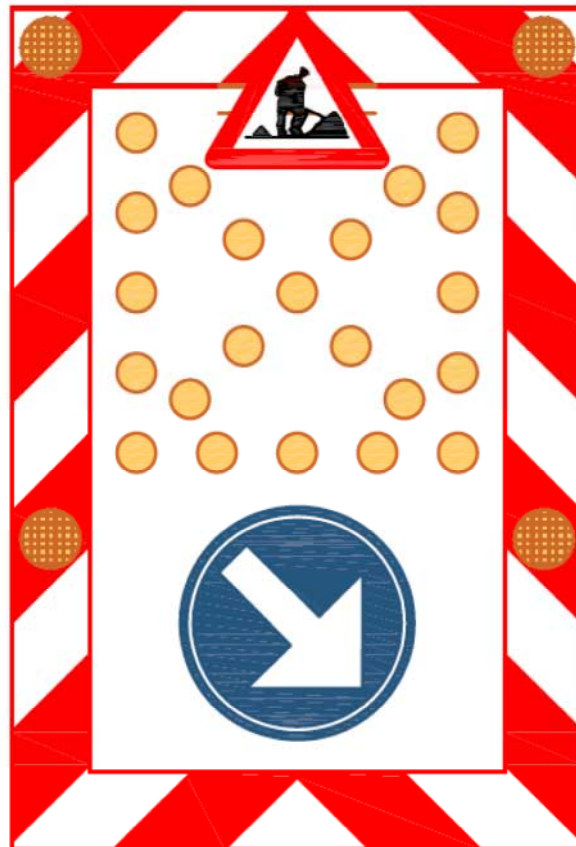
Binnen het kader kan ook een LED-scherm volgens NBN EN 12966 of gelijkwaardig worden gebruikt. De bepalingen van artikel 8, § 1, van dit besluit en die van artikel 65.3. van de Wegcode zijn van toepassing.

TYPE III. FLR – Folding Light Arrow

1° Op wegen met een maximumsnelheid van 120 km/uur



2° Op andere wegen



Afmetingen zijn in millimeters.

De strepen op het kader van de inrichting zijn afwisselend rood en wit.

De retroreflectie van deze strepen is in overeenstemming met tabel 3-3A van de PTV 662.

De bovenranden van de inrichtingen van deze bijlage bevinden zich op :

- 4,70 m vanaf de grond voor werken van 1^e categorie
- tussen 3,50 m en 4,0 m vanaf de grond voor werken van de ander categorieën

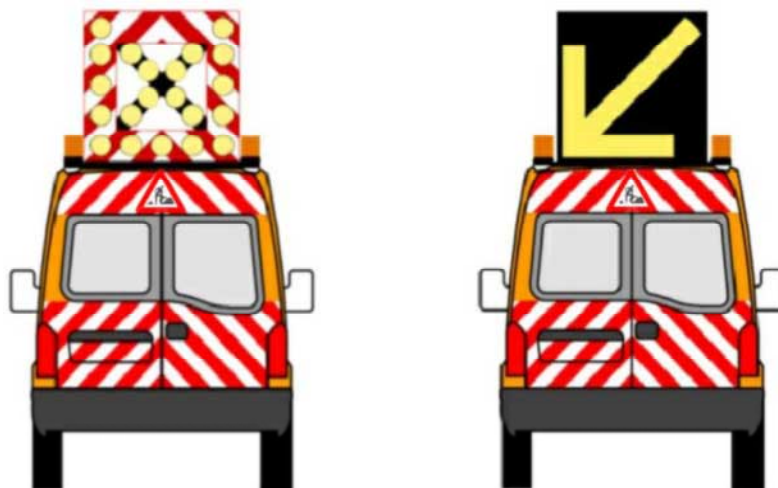
De vier knipperlichten op deze kaders zijn van het type L8H en geel C1 volgens NBN EN 12352 of gelijkwaardig en knipperen afwisselend links-rechts. Ze gaan vier keer achter elkaar aan en uit met korte tussenpozen en gaan vervolgens uit tijdens de FLR-ontsteking. De volledige sequentie duurt ongeveer 1,5 seconde.

De FLR in flitslichten bestaat uit ten minste 21 lichten van het type L8M en kleur geel C1 volgens NBN EN 12352 of gelijkwaardig.

s Nachts kan, afhankelijk van de omgevingsomstandigheden, de intensiteit van de verlichting van deze lichten worden verminderd, zodat zij zich beter aan de nachtelijke zichtomstandigheden aanpassen. De knipperlichten op het trekkende voertuig worden dan uitgeschakeld.

Binnen het kader kan ook een LED-scherm volgens NBN EN 12966 of gelijkwaardig worden gebruikt. De bepalingen van artikel 8, § 1, van dit besluit en die van artikel 65.3. van de Wegcode zijn van toepassing.

TYPE IV. FLR (met knipperlichten of LED's) op voertuigen voor werken van 6^e categorie op openbare wegen waar de maximum toegelaten snelheid lager is dan of gelijk aan 90 km/u



Het kader met de verlichte pijl met flitslicht of LED-verlichting heeft minimale afmetingen van 1300 mm (breedte) x 1400 mm (hoogte).

De FLR in flitslichten bestaat uit ten minste 21 lichten van het type L2H en kleur geel C1 volgens NBN EN 12352 of gelijkwaardig.

De strepen op het kader van de inrichting zijn afwisselend rood en wit.

De retroreflectie van deze strepen is in overeenstemming met tabel 3-3A van de PTV 662.

Gezien om te worden gevoegd bij het besluit van de Waalse Regering van 16 december 2020 betreffende het signaleren van werken en verkeersbelemmeringen op de openbare weg

Namen, 16 december 2020.

Voor de Regering:

De Minister-President,

E. DI RUPO

De Minister van Ambtenarenzaken, Informatica, Administratieve Vereenvoudiging,
belast met Kinderbijslag, Toerisme, Erfgoed en Verkeersveiligheid,

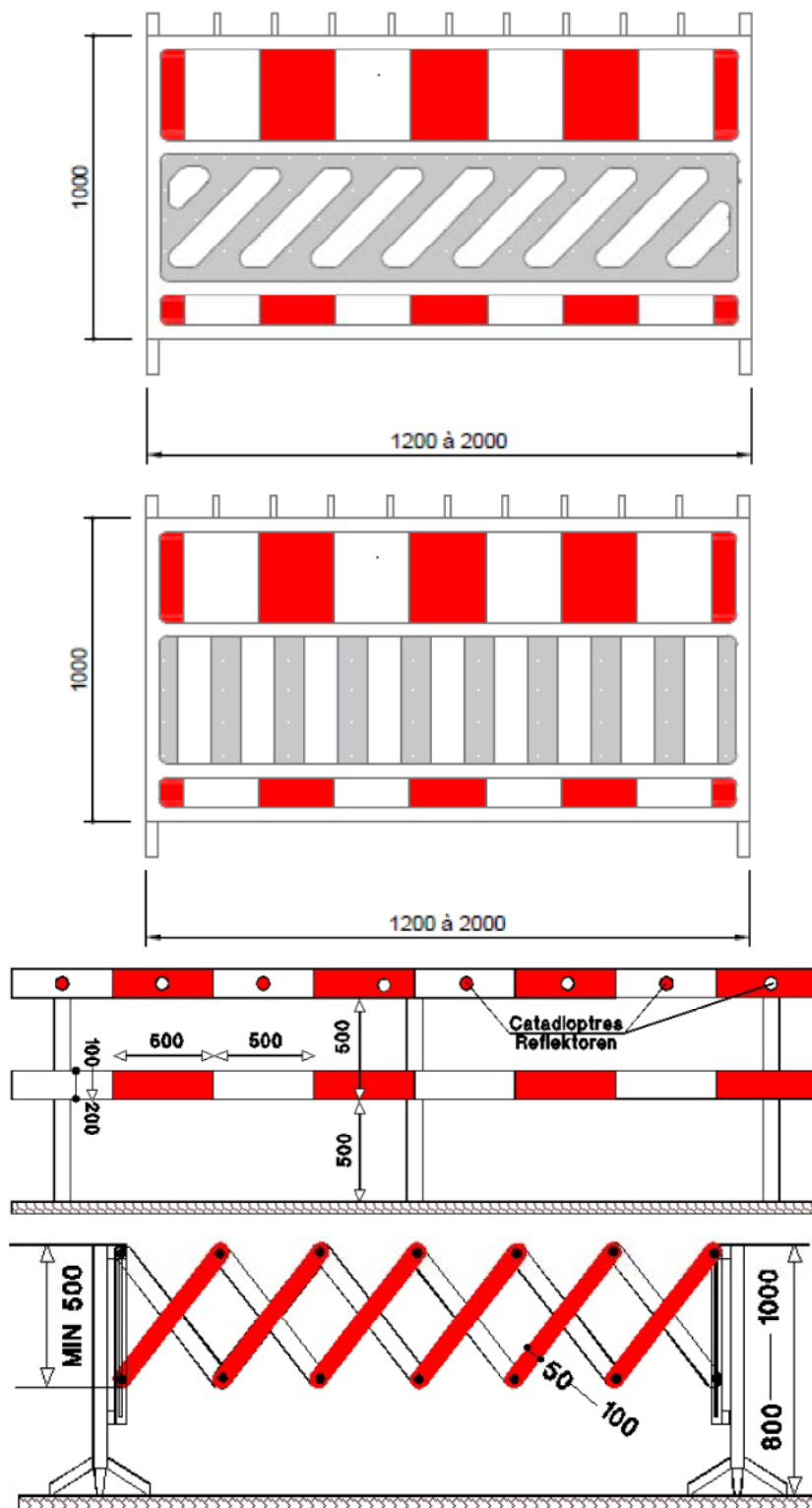
V. DE BUE

Bijlage 4. De hekken

De strepen van de hekken zijn afwisselend rood en wit.

De retroreflectie van deze strepen is in overeenstemming met tabel 3-3A van de PTV 662.

Afmetingen zijn in millimeters.



Gezien om te worden gevoegd bij het besluit van de Waalse Regering van 16 december 2020 betreffende het signaleren van werken en verkeersbelemmeringen op de openbare weg
Namen, 16 december 2020.

Voor de Regering:

De Minister-President,
E. DI RUPO

De Minister van Ambtenarenzaken, Informatica, Administratieve Vereenvoudiging,
belast met Kinderbijslag, Toerisme, Erfgoed en Verkeersveiligheid,
V. DE BUE