

MEMO

DATUM

19 juli 2017

ONDERWERP

Wijzigingen CROW publicatie 96a 2017

In deze memo zijn de grootste wijzigingen in de CROW publicatie 96a 'Maatregelen op autosnelwegen' (2017) opgesteld.

Plaatsen en verwijderen verkeersmaatregelen

De publicatie beschrijft de eindsituatie hoe een verkeersmaatregel er uit ziet. Ten behoeve van het plaatsen en verwijderen is nu expliciet opgenomen dat de eisen hier niet strikt voor gelden. Dit i.v.m. eerdere onduidelijkheden in RQJ audits.

Invloedssfeer van de weg

Ten behoeve van het bepalen of een verkeersmaatregel noodzakelijk was bij werkzaamheden naast de rijbaan, gebruikte de CROW publicatie de term 'obstakelvrije zone'. Deze term was echter ontleend aan de richtlijnen voor de inrichting van de berm en had met de obstakelvrije zone zelf niets te maken. Voor verduidelijking is nu gekozen voor de term: *invloedssfeer van de weg*. De afstanden nu zijn tevens gebaseerd op ter plaatse geldende maximum snelheden in plaats van de veelal onbekende ontwerpnelheid van de weg.

130 km/u is standaard

In de voorgaande CROW publicatie zijn voor wegen waar de maximum snelheid van 130 km/u gold, extra maatregelen ingepast. De snelheid van 130 km/u is in de nieuwe publicatie als standaard gekozen. Indien er een lagere maximum snelheid geldt, is aangegeven wat verandert aan de verkeersmaatregel.

Afstand tussen verkeersmaatregelen

Tussen twee opvolgende verkeersmaatregelen dient een minimale afstand van 2 kilometer te worden aangehouden ter beperking van de verkeershinder. Er bestond onduidelijkheid wanneer een verkeersmaatregel precies begon. Bij de eerste 90? Het eerste bord werk in uitvoering? Of bij het eerste object op de weg? Er is gekozen om de terminologie aan te passen van afstand tussen werkvakken in afstand tussen verkeersmaatregelen. De afstand van 2 km tussen 2 vakken is tussen het bord F8 *einde alle verboden* en eerst volgende gebod/verbodsbord (lees inleidende ruimte).

Eisen voor verkeersmaatregelen langer dan 1 dag

Eisen aan de toepassing van tijdelijke rijbaanmarkering en het creëren van vluchthavens of tijdelijke in- en uitvoegstroken waren opgenomen als algemene eisen voor verkeersmaatregelen. Terwijl deze eisen bij verkeersmaatregelen korter dan 1 dag niet gelden. De eisen aan deze onderdelen zijn daarom verplaatst naar het hoofdstuk Verkeersmaatregelen langer dan 1 dag.

Profiel van vrije ruimte

Het profiel van vrije ruimte is de minimale ruimte in de breedte die benodigd is, wanneer slechts 1 rijstrook wordt aangeboden. Er bestond onduidelijkheid of dit profiel van vrije ruimte gelijk stond aan de breedte van de verharding. Dit is niet het geval. Hiervoor is een verduidelijkende figuur opgenomen.

Afstand andreasstrips

Ten behoeve van het veiliger kunnen plaatsten van de andreasstrips is gekozen de afstand tot het rode kruisen variabel te houden van 50 tot 100 meter.

Verkeersmaatregelen op spitsstroken

Het toepassen van verkeersmaatregelen op spitsstroken zijn duidelijker beschreven.

Terugslinger na verkeer op vluchtstrook

Indien het verkeer over de vluchtstrook wordt geleid, wordt het verkeer na de verkeersmaatregel m.b.v. geleidebakens weer terug geleid naar de rechterrijstrook. Het plaatsen van deze geleidebakens werd door de markt

als onveilig ervaren. De meerwaarde van de geleidebakens werd gemist. Om deze redenen zijn de geleidebakens niet meer opgenomen in de figuren 250, 310 en 311.

Maximale lengtes verkeersmaatregelen langer dan 1 dag

In de nieuwe publicatie is de maximale lengte van een verkeersmaatregel vergroot om meer werkzaamheden te kunnen uitvoeren bij verkeersmaatregelen die langer dan 1 dag staan. Hierdoor zal het totaal aantal verkeersmaatregelen afnemen en hierdoor zal de veiligheid toenemen.

Onderscheid 70 en 90 naast rechterijstrook afzetting

Bij het uitvoeren van werkzaamheden op de rechterijstrook of binnen 1.10 meter van de kantstreep werd verwezen naar eenzelfde figuur, namelijk 210. De snelheid die toegepast wordt naast deze werkzaamheden verschilt echter. Om deze reden is een extra figuur toegevoegd aan de nieuwe publicatie, namelijk 205.

Afsluiten rijbaan

Voor het toepassen van verkeersmaatregelen voor een rijbaanafsluiting is geen figuur beschikbaar, hierdoor ontstond er onduidelijkheid over het toepassen van het soort actiewagen en de toepassing van andreasstrips of slingerbord. Dit is duidelijk beschreven.

Snelheidsbeperking bij vluchtstrookafzetting

Er bestond onduidelijkheid over de beperking van de maximum snelheid bij een verkeersmaatregel op de vluchtstrook. Hier is verduidelijking bij aangebracht. De snelheid hoeft niet te worden beperkt indien men een vluchtstrook aanbiedt die minimaal voldoet aan de Europese richtlijn (2,50 meter) en indien de vluchtstrook over korte lengte wordt weggenomen (<400 meter).

Metingen in het verkeer + verkeersstop

In de bijlages is verduidelijking aangebracht bij de toepassing van metingen in het verkeer, het toepassen van verlichtingswagens in een rijdende verkeersmaatregel en het toepassen van een verkeersstop.