

# Vernieuwde publicaties Werk in Uitvoering

Nieuwe CROW-richtlijnen voor verkeersmaatregelen bij wegwerkzaamheden





## WAAROM ZIJN DE PUBLICATIES WERK IN UITVOERING HERZIEN?

Vanaf de eerste beschrijvingen van Maatregelen bij Werk in Uitvoering (WiU) in 1995 wordt door CROW gewerkt aan verbetering en vernieuwing van de richtlijnen. In de loop der jaren zijn de richtlijnen steeds verder uitgebreid en daarmee ook complexer geworden om in de praktijk te hanteren. Op verzoek van wegbeheerders en branchepartijen zijn de richtlijnen nu eenvoudiger en minder complex gemaakt.

## DE BELANGRIJKSTE DOORGEVOERDE VERANDERINGEN

# 1

### Invoering van Principes en onderscheid tussen Principes en Standaardmaatregelen:

wegbeheerders en opdrachtgevers hebben nu de mogelijkheid om in contracten een Principe voor te schrijven waarmee aannemers en opdrachtnemers (met behulp van een Standaardmaatregel) de feitelijke maatregel(en) kunnen uitwerken. Door het gebruik van Principes is het eenvoudiger geworden om vanuit één of meer Principes een maatregel en/of verkeersplan op te stellen dat is toegesneden op de karakteristieken van het werk en de lokale weg- en verkeerskenmerken.

# 2

### Minder publicaties:

er zijn nu vier publicaties en twee handboeken. De delen Spoorwegovergangen, Omleidingen en Verkeersregelaars zijn vervallen. De relevante kennis uit die delen is geactualiseerd en opgenomen in de vier publicaties. Dit betekent minder zoeken in de publicaties.

# 3

### Betere samenhang en afstemming:

geen dubbele informatie meer en actuele online [Kennismodule Werk in Uitvoering](#).



Waarom?	96a	96b	Beleid en proces
Hoe?	96a		Werken op autosnelwegen
		96b	Werken op niet-autosnelwegen
Waarmee?	96a	96b	Specificaties voor materiaal en materieel

# NIEUWE INZICHTEN EN ONTWIKKELINGEN

De wereld van maatregelen bij wegwerkzaamheden staat niet stil. Veel stakeholders zijn bezig met het doorontwikkelen van werkwijzen, maatregelen, materiaal en materieel.

Deze nieuwe inzichten zijn in de nieuwe publicaties verwerkt:

Bij de inzet van verkeersregelaars is meer aandacht voor de arbeidsomstandigheden van de verkeersregelaars. Zij staan immers midden in het verkeer en zijn daardoor kwetsbaar, zeker wanneer zij als sluitstuk van de maatregel worden gezien.



In de afgelopen jaren is de publicatie voor maatregelen op autosnelwegen op onderdelen aangepast. De publicaties 96a en 96b zijn nu beter op elkaar afgestemd. Een voorbeeld is de markering van het nulpunt in het werkvak met drie verkeerskegels. Dit attendeert de wegwerkers op de plaats waar de werkruimte over gaat in de veiligheidsruimte en is het voor iedereen duidelijk dat je daar niet mag werken. Ook op andere wegen kan dit bijdragen aan de veiligheid van de wegwerkers.



In de afgelopen jaren is de bewegwijzering in Nederland sterk veranderd. Met name de wijze waarop de informatie aan de weggebruiker wordt getoond is aangepast. Denk aan andere lettertypes en symbolen, andere lay-out van de borden en een andere systematiek en configuratie van de bewegwijzering. De aanduiding van de omleidingen bij wegwerkzaamheden en uitvoering van de omleidingsborden is nu afgestemd op de nieuwe systematiek.

**N 224** richting  
Arnhem  
afgesloten

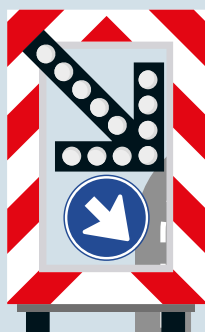
Bij wegwerkzaamheden kan het ook wenselijk zijn een deel van het verkeer om te leiden met behulp van adviesroutes. Deze zijn nu ook opgenomen in de nieuwe richtlijnen.

**adviesroute**

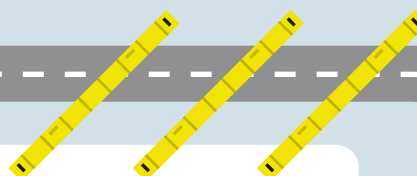




In 2016 is de Regeling Omgevingsregime Hoofdspoorwegen ingevoerd. Voor wegwerkzaamheden op en nabij overwegen moet een vergunning of ontheffing worden aangevraagd bij de spoorwegbeheerder als de werkzaamheden binnen de invloedssfeer van de spoorlijn plaatsvinden. Dit wordt aangeduid met het beperkingengebied met een nadere specificatie in een kernzone en een beschermingszone. De richtlijnen zijn hierop aangepast.



In de afgelopen jaren heeft Rijkswaterstaat diverse functionele specificaties uitgewerkt en/of aangepast. Het betreft de functionele specificaties voor elektronische informatiepanelen, tijdelijke en mobiele signaleringssystemen en tijdelijke rijbaanverlichting. De eisen in het deel 'specificaties voor materiaal en materieel' zijn hierop afgestemd. Ook wordt er meer verwezen naar de specificaties van Rijkswaterstaat.



Vanaf 1 september 2020 mogen de andreasstrips op autosnelwegen alleen nog machinaal worden aangebracht. Andreasstrips moeten onder de meest risicovolle omstandigheden worden aangebracht en verwijderd. Het machinaal aanbrengen van de andreasstrips draagt bij aan de veiligheid voor de wegwerkers die de afzettingen plaatsen en verwijderen.



**Meer informatie?**  
**Ga naar de FAQ**





## IS ER EEN OVERGANGSREGELING?

Nee, omdat er voor de verkeersmaatregelen en maatregelfiguren geen ingrijpende wijzigingen zijn doorgevoerd. De nieuwe richtlijnen zijn daarom bij uitkomen gelijk van kracht gegaan en vervangen daarmee de vorige edities.

## SPECIFIEKE OVERGANGSTERMIJN MATERIAAL EN MATERIEEL

Voor sommige materialen en materieel is er wel een aanpassing doorgevoerd. De eisen aan het materiaal en materieel zijn aangepast aan de meest recente normen en richtlijnen. Daarbij is een specifieke overgangstermijn benoemd.

Het betreft de volgende materialen en materieel:



### 1 JANUARI 2021

De eisen voor **retroreflecterend materiaal op geleidebakens en verkeerskegels** is aangepast naar minimaal klasse III, volgens NEN-EN 12899-1 en NEN 3381. Nieuwe geleidebakens en verkeerskegels moeten vanaf 1 januari 2021 zijn voorzien van een afbeelding in retroreflecterend materiaal, minimaal klasse III.

De eisen voor de uitvoering en **kleur van de signaalkleding** zijn aangescherpt en afgestemd op de richtlijnen van Rijkswaterstaat. Nieuwe signaalkleding moet vanaf 1 januari 2021 worden uitgevoerd in de voorgeschreven fluorescerende orangerode kleur.

### 1 JANUARI 2022

De eis voor het **gewicht van de verzwaarde actiewagen** is aangepast. De combinatie van het voertuig met botskussen en actieraam moet vanaf 1 januari 2022 een massa van minimaal 10.000 kg bedragen.



### 1 JANUARI 2026

**Geleidebakens en verkeerskegels** met een afbeelding in retroreflecterend materiaal, klasse II (of lager) mogen vanaf 1 januari 2026 niet meer worden toegepast als onderdeel van een wegafzetting.

**Signaalkleding** in een andere kleur dan de voorgeschreven fluorescerende orangerode kleur mag vanaf 1 januari 2026 niet meer worden gedragen bij wegwerkzaamheden.

**Meer informatie?**  
**Ga naar de FAQ**



## WAT IS EEN PRINCIPE?



De wens van opdrachtgevers en marktpartijen om de richtlijnen beter te laten aansluiten op de verschillende contractvormen en samenwerkingsverbanden is ingevuld door de introductie van Principes. De Principes tonen in figuren de opbouw van de te nemen verkeersmaatregelen op functioneel niveau (inleidende ruimte, de nulpuntinrichting, de langsafzetting en het eindpunt). Deze Principes zijn opgenomen in de twee publicaties 'Werken op autosnelwegen' en 'Werken op niet-autosnelwegen'. De uitwerking tot de bekende Standaardmaatregelen is beschikbaar in de twee handboeken 'Standaardmaatregelen op autosnelwegen' en 'Standaardmaatregelen op niet-autosnelwegen'.

## WAAROM ZIJN DE PRINCIPES INGEVOERD?

Wegbeheerders en opdrachtgevers hebben nu de mogelijkheid om in contracten een principe voor te schrijven waarmee aannemers en opdrachtnemers (met behulp van een Standaardmaatregel) de feitelijke maatregel(en) kunnen uitwerken. De gebruiker kan op basis van een Principe kiezen voor een Standaardmaatregel en deze vertalen naar een locatie-specifieke maatregel. Door het gebruik van Principes is het eenvoudiger geworden om vanuit één of meer Principes een maatregel en/of verkeersplan op te stellen dat is toegesneden op de karakteristieken van het werk en de lokale weg- en verkeerskenmerken.

## WAT IS DE STATUS VAN EEN PRINCIPE?

De status van een Principe is gelijk aan die van de Standaardmaatregel. Beiden zijn onderdeel van de richtlijnen Werk in Uitvoering 96a/96b – 2020 en worden gebruikt voor de uitwerking van een maatregel en/of verkeersplan dat is toegesneden op de karakteristieken van het werk en de lokale weg- en verkeerskenmerken.

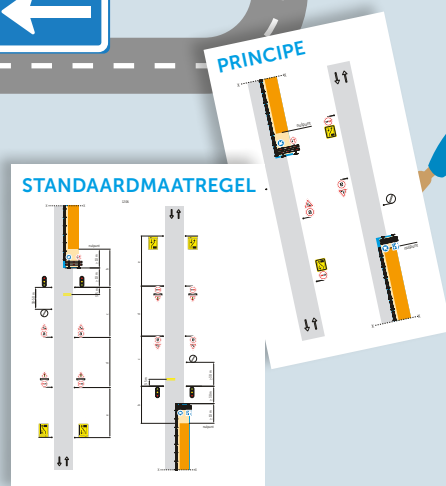
## WAT IS HET VERSCHIL TUSSEN EEN PRINCIPE EN DE STANDAARDMAATREGEL?

In een Principe wordt alleen aangegeven hoe een maatregel is opgebouwd, er wordt niet tot in detail ingegaan op bijvoorbeeld de afstanden ten opzichte van de feitelijke werkplek. De Standaardmaatregel is een uitwerking van een Principe voor een veelvoorkomende (standaard) situatie, waarbij de gewenste configuratie en concrete plaats van de onderdelen van de maatregel zijn aangegeven, inclusief de standaardmaatvoering. De Standaardmaatregel vormt de basis voor de concrete uitwerking van de maatregel afgestemd op de locatie-specifieke kenmerken.

## WAAR VIND IK DE PRINCIPES EN WAAR DE STANDAARDMAATREGELEN?

De Principes zijn opgenomen in de twee publicaties 'Werken op autosnelwegen' en 'Werken op niet-autosnelwegen'. Ook de bekende keuzebomen zijn hierin uitgewerkt tot de Principes.

De uitwerking tot de bekende Standaardmaatregelen is beschikbaar in de twee handboeken 'Standaardmaatregelen op autosnelwegen' en 'Standaardmaatregelen op niet-autosnelwegen'.



## PRINCIPES OOK BASIS VOOR STANDAARDMAATREGELEN OP KRUISPUNTEN

De Principes vormen niet alleen de basis voor Standaardmaatregelen op wegvakken. Ook de Standaardmaatregelen op kruispunten zijn ontleend aan de Principes. Op wegvakken is de maatregel afgestemd op verkeer uit 1 of 2 richtingen, bij kruispunten op verkeer uit 3 of 4 richtingen.



Meer informatie?  
Ga naar de FAQ

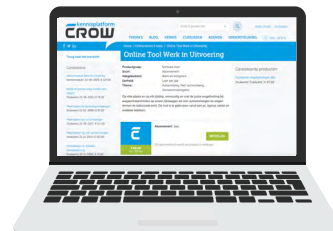


# MEER INFORMATIE EN BESTELLEN



## ➔ Online Kennismodule

De CROW online Kennismodule Werk in Uitvoering is ook geactualiseerd.



## ➔ Online tool Werk in Uitvoering

De CROW online tool Werk in Uitvoering helpt je stap-voor-stap naar de juiste maatregel-figuur en wordt najaar 2020 uitgebreid met de Principes.

De Kennismodule Werk in Uitvoering bevat alle 6 publicaties.

Digitaal doorzoekbaar en 24/7 toegankelijk.

## VRAGEN?

Neem contact op met onze klantenservice via 0318 – 69 53 15 of [klantenservice@crow.nl](mailto:klantenservice@crow.nl)