

Vademecum

Wegendatabank

1^{ste} Hoofdstuk: Definitie van de wegen

Nummering van de wegen.

Identificatoren.

Hiërarchie van de wegen.

Wegcategorieën.

2^{de} Hoofdstuk: Afpaling.

Afstandspunten

Gelijkvormigheidsroosters.

Principes van de afpalingen sedert 1986.

Uitvoering.

3^{de} Hoofdstuk: Definities van hetgeen tot de weg behoort.

Dimensionering.

Verharding.

Bebouwde kommen.

Fietspaden.

Beveiligingsconstructies.

Geluidswerende schermen.

1^{ste} Hoofdstuk: Definitie van de wegen.

Nummering van de wegen.

Identificatoren.

Hiërarchie van de wegen.

Wegcategorieën.

NUMMERING VAN DE WEGEN

De wegen in eigendom van het Vlaams Gewest die beheerd worden door de “Administratie Wegen en Verkeer” zijn voorzien van een wegnummer met een kenletter A, B, R, N of T. Al de andere wegen binnen het Vlaamse Gewest zoals gemeentewegen, provinciewegen, rivieren, spoorwegen enz.... worden als niet-wegen aangeduid in de Wegendatabank.

De belangrijkste wegen hebben een wegnummer dat bestaat uit de kenletter en een getal.

De vervangstukken van voorgaande wegen en de door de gemeentekernen gaande stukken (of rechttrekkingen) van voorgaande wegen, die vroeger vervangen werden, noemen we geïndiceerde wegen:

Het nummer van een geïndiceerde weg bestaat in uit hoogstens vijf karakters.

Het eerste karakter is de voornoemde kenletter.

Het laatste karakter is een letter die volgt uit een doorlopende lijst van a tot en met w.

De tussenliggende karakters zijn één, twee of drie cijfers.

De overige wegen hebben een wegnummer dat hetzelfde is als de identicator van deze weg. Zie onmiddellijk verder.

Het nummer van de weg wordt langs de weg meegedeeld aan al de verschillende soorten weggebruikers. Voor nadere concrete gegevens zie “Categorieën van de Wegen.”

IDENTIFICATOREN VAN DE WEGEN:

De identicator van een weg in de Wegendatabank bestaat uit drie delen nml het type met één letter, het nummer met drie cijfers en de index met drie cijfers. De index geeft de betekenis van de weg weer zoals aangeduid in tabel 1.

N.B.: Het type is hier zoals in de periode vóór het Structuurplan Vlaanderen.

TABEL

Betekenis	Index
Hoofdwegen	000
Verbindingsstukken	001 t/m 009
Takken van verkeerswisselaars	011 t/m 469 uitgez. de vv van 10
Takken van opgeënte verkeerswisselaars	471 t/m 499 uitgez. 480 en 490
Langswegen	500 t/m 515
Publieke uitbatingswegen, dienstwegen niet toegankelijk voor publiek	520 t/m 599
Geïndiceerde wegen	901 t/m 923
Asymmetrische wegen	924 t/m 926
Langswegen op geïndiceerde wegen	930 t/m 939
Rotondes	600 t/m 799
Reservenummers	vv van 10 vanaf 010 t/m 490 516,517,518,519,927,928,929
Dienstwegen toegankelijk voor publiek (parkings, nevenbedrijven)	940 t/m 999
De stukken die aangelegd zijn om de door Gewest- of Autosnelwegen afgesneden wegen te ontsluiten	
De wegen op bovenbruggen en hun toegangen	840 t/m 899

a) **Verbindingsstukken:**

Verbindingsstukken zijn korte wegvakken die geen hoofdwegen, takken, langswegen of publieke uitbatingswegen zijn en die toch in se een identiteit hebben.

b) **Takken van verkeerswisselaars:**

De index voor de takken wordt bekomen door na het W.D.B. nummer van de weg van verkeerswisselaar één cijfer te plaatsen en het vijfde en zesde karakter weg te laten. Dit cijfer hangt af van de hiërarchie der wegen. De hier aangenomen hiërarchie van hoog naar laag en waarbij de hoogste eerst is genoemd en de laagste laatst is de volgende.

c) **Langswegen:**

Langswegen zijn wegen die nagenoeg parallel lopen met de hoofdweg. Deze die voor het verkeer een betekenis hebben, hebben een identificatormapnummer. Deze met een nummer met oneven cijfer bevinden zich rechts van de meetas, terwijl deze met een nummer met even cijfer, zich links bevinden.

d) Publieke uitbatingswegen:

Publieke uitbatingswegen zijn wegen met geringe betekenis waaraan geen normaal wegnummer met of zonder index werd toegekend.

Zij bevinden zich meestal in de omgeving van grote verkeersaders bv. autosnelwegen.

Deze publieke uitbatingswegen hebben wel een identificatornummer.

e) Geïndiceerde wegen:

De geïndiceerde wegen zijn in hoofdzaak wegen die ofwel een deel(tje) van een vroegere weg zijn ofwel een nieuw deel(tje) zijn van een bestaande weg. De omzetting tussen de letter die toegevoegd is aan het nummer en de index van de identifier is:

a wordt omgezet in 901

b wordt omgezet in 902

w wordt omgezet in 923

De letter O wordt niet in beschouwing genomen.

vb. N2a wordt N.020.901 = identifier

f) Langswegen van een geïndiceerde weg:

Langswegen van een geïndiceerde weg zijn wegen die nagenoeg parallel lopen met de geïndiceerde weg. Deze die voor het verkeer een betekenis hebben, hebben een nummer. Deze met een nummer met oneven cijfers bevinden zich rechts van de meetas, terwijl deze met een nummer met even cijfer zich links bevinden.

HIERARCHIE VAN DE WEGEN:

R- wegen met autosnelwegenstatuut; ≤ 9

A - wegen;

B - wegen;

R - wegen zonder autowegenstatuut; > 9

N - wegen met hun klassering.

Voor elk van deze groepen geldt dat binnen de groep de weg met het laagste nummer in het genummerd net, het hoogst in hiërarchie is; deze hiërarchie is dus niet de hiërarchie van het Structuurplan Vlaanderen.

De takken, waarover het afgesplitste verkeer van of het samenkomende verkeer met deze op de doorgaande rijbaan met de positieve rijzin zich voortbeweegt, krijgen oneven cijfers terwijl de takken, waarover het afgesplitste verkeer van samenkomend verkeer met deze op de doorgaande rijbaan met de negatieve rijzin zich voortbeweegt, krijgen even cijfers volgens hiernavolgende tabel 2.

		RIJRICHTING op de hiërarchisch HOOGSTE (t.o.v. de rijzin op deze hoogste)	RIJRICHTING op de hiërarchisch LAGERE (t.o.v. de rijzin op de lagere)	Gegeven nummer
ENKEL DE HIERAR- CHISCHE HOOGSTE WEG BESCHOU WEN	UITRIT	+	+	1
			-	3
		-	-	2
			+	4
	INRIT	+	+	5
			-	7
		-	-	6
			+	8
LUS		onverschillig	onverschillig	9

De lus die volledig of nagenoeg gesloten is, heeft een positieve zin die volgens de rijrichting is gelegen.

De takken van de verkeerswisselaar hebben nooit een identificatornummer dat steunt op het identificatornummer van de lus.

Indien twee takken elkaar geheel of gedeeltelijk overlappen, dan primeert voor het gemeenschappelijk deel van de takken het identificatornummer van de tak met het laagste nummer.

DE WEGCATEGORIEN:

I. Wegcategorieën

Wegen en autosnelwegen van het rijkswegennet worden in zeven categorieën onderverdeeld :

1) Wegen van het 1^{ste} net

Verbindingen van de hoofdstad naar de verschillende aangrenzende landen.

2) Wegen van het 2^{de} net

Rechtstreekse verbindingen tussen de provinciehoofdplaatsen.

3) Wegen van het 3^{de} net

Belangrijke verbindingen in elke provincie, bijvoorbeeld verbindingen tussen belangrijke centra, snelverkeerswegen, ...

4) Wegen van het 4^{de} net

Gevormd door de gewone wegen die niet behoren tot de drie bovengenoemde categorieën.

5) Autosnelwegen

De wegen die bij koninklijk besluit autosnelwegen genoemd worden.

6) Ringen

Wegen of autosnelwegen met als functie de verdeling van het verkeer rond een agglomeratie en dit, volgens een boog van $\pm 180^\circ$ minimum.

7) Autosnelweglussen

Toegangswegen, over het algemeen kort en met een autosnelwegstatuut, die dienen als verbinding tussen het wegennet en een autosnelwegwisselaar.

II. De nummering (voor de bewegwijzering)

In het licht van wat voorafgaat, ziet de nummering er als volgt uit :

1) Wegen van het 1^{ste} net

- ☞ van N1 tot N9 (geheel of gedeeltelijk in Wallonië of Brussels gewest) ;
- ☞ de nummering is oplopend, in uurwijzerszin, vanaf de as Brussel – Antwerpen – Breda ;
- ☞ overeengekomen positieve zin vanaf Brussel naar de grenzen toe.

2) Wegen van het 2^{de} net

- ☞ N10, N20, N30, N40, N50, N60, N70, N80, N90 (geheel of gedeeltelijk in Wallonië) ;
- ☞ Dit net vormt een gesloten kring waarvan de nummering oploopt in uurwijzerszin. Dit net begint te Antwerpen (N10) en eindigt op de Waalse Oost-West as (N90) ;
- ☞ Uurwijzerszin rond Brussel.

3) Wegen van het 3^{de} net

- ☞ van N11 tot N99 (behalve de cijfers van de tientallen die voor het 2^{de} net zijn voorbehouden (sommige geheel of gedeeltelijk in Wallonië of Brussels gewest) ;
- ☞ het cijfer van de tientallen duidt de provincie aan waar zich het belangrijkste (qua lengte, qua belangrijkheid) deel van de weg situeert ;
- ☞ in eenzelfde provincie is de nummering van de wegen van het 3^{de} net oplopend vanaf de wegen met als oorsprong zo mogelijk, de arrondissementshoofdplaats met de omvangrijkste bevolking ;
- ☞ wanneer verschillende wegen uit eenzelfde stad vertrekken, is de nummering oplopend in uurwijzerszin vanaf het noorden ;
- ☞ de zin is positief bepaald vanaf de belangrijkste plaats.

4) Wegen van het 4^{de} net

- ☞ van N100 tot N999 (verdeelt over de drie gewesten) ;
- ☞ het cijfer van de honderdtallen duidt de provincie aan waar zich het belangrijkste (qua lengte, qua belangrijkheid) deel van de weg situeert ;
- ☞ het cijfer van de tientallen en eenheden ;

5) Autosnelwegen

- ☞ Volgens het betreffende K.B..

6) Ringen

- ☞ van R0 tot R99 ;
- ☞ de ringen met een hoofdzakelijk of volledig autosnelwegstatuut behouden hun nummer met één cijfer (van R0 tot R9) ;
- ☞ aangaande de ringen met twee cijfers, komt het cijfer van de tientallen overeen met het provinciekengetal en het cijfer van de eenheden met een volgnummer per provincie (het cijfer nul is voorbehouden aan de hoofdplaats) ;
- ☞ uurwijzerszin en het begin ervan is bepaald :

☞ aan de eerste wisselaar of het eerste kruispunt met een rijksweg; vanaf het noorden, in geval van een gesloten kring
aan het begin van het traject wanneer de kring niet gesloten is.

7) Autosnelweglussen

- ☞ van B101 tot B999 ;
- ☞ het cijfer van de honderdtallen komt overeen met het provinciekengetal en de twee volgende cijfers met een volgnummer per provincie.

1) De kengetallen van de provincies zijn

- 1 Antwerpen.
- 2 Vlaams-Brabant, Waals-Brabant en Het Brussels Hoofdstedelijk gewest.
- 3 West-Vlaanderen.
- 4 Oost-Vlaanderen.
- 5 Henegouwen.
- 6 Luik.
- 7 Limburg.
- 8 Luxemburg.
- 9 Namen.

Deze aanduidingen komen overeen met de cijfers van het N.I.S. voor de gemeenten, provinciën en arrondissementen en met de op het Departement gangbare kengetallen (informaticaverwerking, beheersdiensten,...).

2) De nationale autosnelwegnummers komen slechts op de signalisatie voor wanneer de betrokken vakken niet tot het E-net behoren

- ☞ Op de afpaling zal enkel het nationaal nummer in groot formaat voorkomen om de dubbelzinnigheid te vermijden die zich ongetwijfeld zal voordoen in het referentiesysteem van Europese autosnelwegen die bestaan uit verschillende nationale autosnelwegen (bijvoorbeeld de E40 met de A18, de A10 en de A3 en de E19 met de A1 en de A17).
- ☞ Het Europese nummer komt enkel in klein formaat voor (veel kleiner dan het nationale nummer) op de afpaling.

Niet-wegen

De identicator van een niet-weg bestaat uit twee delen namelijk het type met ten hoogste twee letters en het nummer met ten hoogste tien karakters.

Toekenning van deze identicator nummers met ten hoogste tien karakters

Provinciewegen

Het nummer bestaat uit vier cijfers waarvan het eerste cijfer het kengetal is van de provincie terwijl de drie andere cijfers het provinciale wegnummer is.

Wegen van groot verkeer

Het nummer bestaat uit zeven karakters waarvan de twee eerste karakters het NIS-nummer is van het arrondissement, het derde karakter een schuine streep naar rechts boven en de laatste vier karakters een volgnummer.

Gemeentewegen

Het nummer bestaat uit tien karakters waarvan de eerste vijf karakters het NIS-nummer is van de gemeente, het zesde karakter een schuine streep naar rechts boven en de laatste vier karakters een volgnummer.

Partikuliere wegen

Het nummer bestaat uit tien karakters waarvan de eerste vijf karakters het NIS-nummer is van de gemeente, het zesde karakter een schuine streep naar rechts boven en de laatste vier karakters een volgnummer.

Waterwegen

Bevaarbare waterweg

Het nummer bestaat uit vier karakters waarvan de eerste twee karakters de letters NA zijn en de laatste twee karakters het gecodeerde nummer van de bevaarbare waterweg.

Onbevaarbare waterwegen

Het nummer bestaat uit zeven karakters waarvan de eerste twee karakters de letters NN zijn en de laatste vijf karakters het nummer is van de onbevaarbare waterweg.

Watervlakte

Het nummer bestaat uit zeven karakters waarvan de eerste twee karakters de letters SV zijn en de laatste vijf karakters een volgnummer.

Spoorwegen

Deze toebehorend aan NMBS

Het nummer bestaat uit zeven karakters waarvan het eerste karakter de letter S is, de laatste zes karakters het nummer van de weg dat overeenstemt met het kleinste nummer van de lijn.

Deze toebehorend aan een andere maatschappij dan de NMBS

Het nummer bestaat uit zeven karakters waarvan het eerste karakter de letter P is, de twee volgende karakters het NIS-nummer van het arrondissement waarin de hoofdzetel van de maatschappij is gevestigd, het vierde karakter een schuine streep naar rechts boven en de laatste drie karakters een volgnummer.

Buswegen

Deze toebehorend aan NMBS

Het nummer bestaat uit zeven karakters waarvan het eerste karakter de letter S is en de laatste zes karakters het nummer van de weg dat overeenstemt met het kleinste nummer van de lijn.

Deze toebehorend aan NMVS

Het nummer bestaat uit zeven karakters waarvan het eerste karakter de letter V is en de laatste zes karakters het nummer van de weg dat overeenstemt met het kleinste nummer van de lijn.

Deze toebehorend aan een stadstrammaatschappij

Het nummer bestaat uit tien karakters waarvan het eerste karakter de letter L is, de volgende vijf karakters het NIS-nummer van de gemeente waarin de hoofdzetel van de maatschappij is gevestigd, het zevende karakter een schuine streep naar rechts boven en de laatste drie karakters het nummer van de weg dat overeenstemt met het kleinste nummer van de lijn.

Tramwegen

Deze toebehorend aan NMVB

Het nummer bestaat uit zeven karakters waarvan het eerste karakter de letter V is, en de laatste zes karakters het nummer van de weg dat overeenstemt met het kleinste nummer van de lijn.

Deze toebehorend aan een stadstrammaatschappij

Het nummer bestaat uit tien karakters waarvan het eerste karakter de letter L is, de vijf volgende karakters het NIS-nummer van de gemeente waarin de hoofdzetel van de maatschappij is gevestigd, het zevende karakter een schuine streep naar rechts boven en de laatste drie karakters het nummer van de weg dat overeenstemt met het kleinste nummer van de lijn.

Metro- of semi-metrobanen

Het nummer bestaat uit tien karakters waarvan het eerste karakter de letter L is, de vijf volgende karakters het NIS-nummer van de gemeente waarin de hoofdzetel van de maatschappij is gevestigd, het zevende karakter een schuine streep naar rechts boven en de laatste drie karakters het nummer van de weg dat overeenstemt met het kleinste nummer van de lijn.

Verharde lengte der wegen en niet-wegen voor zover opgenomen in de WDB

De verharde lengte van een weg is gemeten langs de positieve as beginnend van zijn oorsprong tot zijn eindpunt. Zij wordt in meter uitgedrukt.

De lengte van een niet-weg hoeft niet gekend te zijn. De takken van een verkeerswisselaar die onder de bevoegdheid van een andere wegbeheerder vallen hebben een identicator op dezelfde wijze toegewezen als voor een weg. Hun lengte is bij overeenkomst bepaald op 1 meter.

1. Weg in ontwerp

Bij overeenkomst geeft men een verharde lengte van 2 meter indien de lengte nog niet bekend is.

2. Bestaande weg waarvan de verharde lengte niet bepaald is

Bij overeenkomst geeft men een verharde lengte van 9 meter indien de verharde lengte van de bestaande weg nog moet bepaald worden.

2^{de} Hoofdstuk: Afpaling.

Afstandspunten

Gelijkvormigheidsroosters.

Principes van de afpalingen sedert 1986.

Uitvoering.

I. Afstandspunten

I.A. Algemeenheden.

De afstandspunten worden uitgezet hetzij door een afpaler, hetzij met behulp van topografische toestellen. De lengte van het genummerde wegvak bepaalt de keuze hieromtrent. Indien deze lengte meer dan 2 à 3 km bedraagt, geschiedt het uitzetten van de afstandspunten door een afpaler; in het andere geval gebeurt dit langs topografische weg.

I.B. Technische as; Conventionele as; Meetas.

1. Technische as.

De technische as van de weg is de opeenvolging van rechte lijnstukken, stukken klothoïde en cirkelbogen van overgangspunt tot overgangspunt. Deze as wordt binnen AWW enkel gebruikt voor de constructie van de weg. De afstand langs deze technische as kan verschillen van die van de andere assen.

2. Conventionele as.

De conventionele as van de weg is gelegen op de rechter rand van de rijbaan. De rijbaan is gedefinieerd in het SB 250 uitgave 19 december 1996 blz. II-3.

3. Meetas.

De meetas is de as waarlangs de werkelijke meting ten behoeve van de afstandspunten gebeurt.

3.1. De werkelijke opmeting gebeurt door de afpaler (= bornograaf).

De baan van de spuitkop is de meetas. De meetas bevindt zich op ongeveer 0,5m. tot 1,0m. van de rand van de rijbaan die de conventionele as is.

3.2. De werkelijke opmeting gebeurt topografisch.

De opmeting bevindt zich op de rand van de rijbaan die de conventionele as is. De meetas ligt hier dus op de conventionele as. .

De figuren I t/m VIII (platen D.G.2085, 2086, 2087 en 2088 zie bijlagen 32,34,36 en37) geven de positionering van de meetas van een afpaler weer op de verschillende mogelijke indelingen van het rijwegplatform.

I.C. Kruispunten en kruisingen volgens de meetassen.

I.C.a. Snijpunt, kruising, begin- en eindpunt van de meetas.

Een kruispunt of een ongelijkgrondse kruising van genummerde wegen is bepaald door het snijpunt of de kruising van de corresponderende meetassen.

Dit zoals weergegeven op figuur I van plaat D.G.2079.bijlage 28

Aangaande het begin en het einde van wegen onderscheidt men de uitmondende wegen, die links en die rechts gelegen zijn van de positieve meetas van de hoofdtak van het kruispunt.

Deze, die er links van gelegen zijn, zijn bepaald door het snijpunt van de meetas van de uitmondende rijbaan met een constructielijn, nagenoeg in het verlengde van de rand en parallel met de as van de rijbaan van de hoofdtak (fig. 2 plaat D.G. 2079 en fig.7 plaat D.G. 2081)bijlagen 28 en 29.

Deze, die er rechts van gelegen zijn, zijn bepaald door het snijpunt van de meetas van de uitmondende rijbaan met de meetas van de hoofdtak (fig. 2 plaat D.G. 2079 en fig. 3,4 plaat D.G. 2080).bijlagen 28 en 27

I.C.b. Verloop van de meetas in een kruispunt.

In de nabijheid van of in de kruispunten kan de indeling van het platform volledig afwijken van deze van een normale doorlopende doorsnede. In dergelijke gevallen streeft men naar een vloeiend verloop van de meetas tussen de typedwarsprofielen aanwezig vóór en na het kruispunt (fig. 5,6 en 7 plaat D.G. 2081, fig. 8 plaat D.G. 2082, fig. 9 en 10 plaat D.G. 2083 fig. 11 en 12 plaat D.G. 2083).zie bijlagen 29,30 en 35

I.E. Plaatsing van de afstandborden of- palen.

De inplantingsafstand tussen de rand van het wegdek en het naar de rijbaan gekeerde uiteinde van de bebakening bedraagt ten minste 2,0 m. Deze afstand mag eventueel in extremis verminderd worden tot 0,75 m. Deze bebakening is gealigneerd.

In de bebouwde zones kan het soms voorvallen dat het niet mogelijk is deze borden of palen te plaatsen zodat men daar in eerste instantie genoodzaakt is de afstandsplaatjes van de polyester paaltjes op gevels van woningen te bevestigen. De onderrand van het plaatje bevindt zich dan op een hoogte van 60 cm boven de grond.

I.F. Particulariteiten op de borden of plaatjes van de afstandspunten

(fig. 17 plaat D.G. 2075 van de nota d.d. 14.05.1985, R.O.B/BDR 2a 85/07627).bijlage 24

I.F.a. Aanduiding van telefoonposten op autosnelwegen .

Op de kilometer- en de honderdmeterborden, geeft men de aanduiding naar de dichtst bijgelegen telefoonpost aan (in principe zijn de telefoonposten om de 2 km geplaatst).

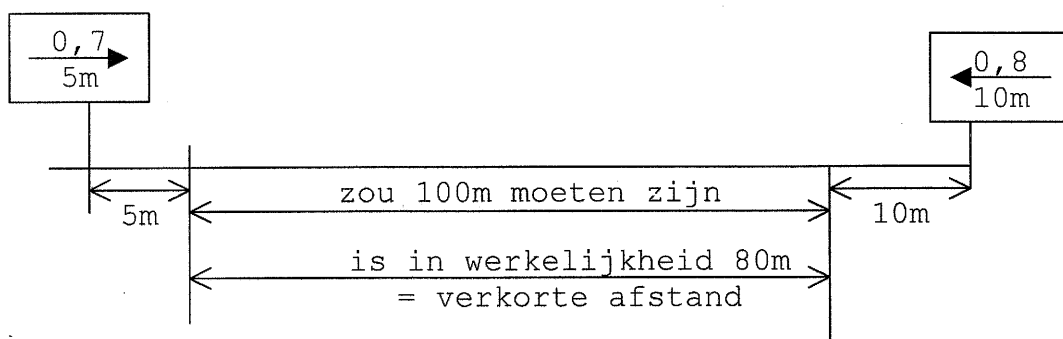
I.F.a.1. Op de kilometerborden .

Deze borden staan bijna loodrecht op de as van de autosnelweg opgesteld (hoek van 10° à 15°). In de linker bovenhoek van het bord figureert de aanduiding van de telefoonpost.

Een naar boven gerichte pijl, gevolgd door het pictogram van een telefoonhoorn, beduidt dat de hulpzoekende zijn weg rechtdoor moet voortzetten. In het andere geval n.l. het pictogram van een telefoonhoorn gevolgd door een naar beneden gerichte pijl betekent dat de hulpzoekende een telefoonpost vindt in de teruggaande richting.

Verkorte afstandsmeting

Een verkorte afstandsmeting is een afstand die in werkelijkheid klei-
ner is dan het honderdmetersverschil dat door twee opeenvolgende honderdmeterborden
aangeduid wordt en waarbij de verplaatsing, die eventueel op deze borden zou voorkomen,
reeds ingerekend is.



In bepaalde gevallen kan het gebeuren dat men een verlengde of een verkorte afstandsmeting heeft aangeduid als een maateenheid van 100 m. Men dacht aan het geval van wegen met éénrichtingsverkeer, waarbij in het bijzonder de rijrichting tegengesteld is aan de meetzin, bij elkaar komen. In een dergelijke situatie liet men zich door de volgende redenering leiden :

- men wijst het basisnummer en de doorlopende afpaling van de weg die de positieve richting van de weg volgt en het nummer met index van de andere weg;
- de afpaling van het 2^{de} traject, geënt op het meeste, met mogelijkheid van een tussenafstand $\neq$ hm : aanduiding van het + teken als "hm" < 100 m en van het - teken wanneer "hm" > 100 m;
- deze honderdmeter met teken duid men aan op de borden of plaatjes, die betrokken zijn in een verlengde of verkorte afstandsmeting.
- zo veel als mogelijk werden de gewestwegen die een agglomeratie doorkruisten voor een omleiding rond deze agglomeratie gebouwd werd voorzien van een doorlopende afstandsmeting en bijhorende afpaling op de gewestweg die al deze omleidingen bevat.
- De gedeeltes van deze gewestweg die een agglomeratie doorkruisen hebben een eigen afstandsmeting (beginnend op 0 km) en eigen bijhorende afpalingen. Dit wegstuk heeft een eigen naam en eigen nummer en eigen indentifier in de Wegendatabank.

II. Gelijkvormigheidsroosters.

Per nieuw genummerde weg (1986) vermelden deze roosters de afstandspunten, de overeenstemmende vroegere afstand, het oude wegnummer en in voorkomend geval de discontinuïteiten t.t.z kruispunten, verkeerswisselaars of kruisingen van wegen, met het nieuwe en het oude wegnummer van de beschouwde kruisende tak. De linker en de rechter tak van voormelde discontinuïteiten bepaalt men door in de positieve meetzin te kijken. De meetverrichtingen geschieden met een nauwkeurigheid van 1 m.

De beschouwde wegen zijn steeds de genummerde wegen. Elk blad (fig. 24 D.G. 2072 nota 14.05.85) behandelt een wegvak van 10 km. zie bijlage 17

I.F.a.2. Op de honderdmeterborden .

Deze borden staan parallel met de as van de autosnelweg opgesteld. In de linker bovenhoek van het bord figureert de aanduiding van de telefoonpost.

Een naar links gerichte gelijkbenige driehoek, gevolgd door het pictogram van een telefoonhoorn, beduidt dat de hulpzoekende zijn weg naar links moet voortzetten. In het andere geval n.l. het pictogram van een telefoonhoorn, gevolgd door een naar rechts gerichte gelijkbenige driehoek betekent dat de hulpzoekende een telefoonpost rechts van zich vindt.

I.F.b.Plaatsing van de kilometer- en hectometerpalen.

Het kan voorvallen dat het onmogelijk is de kilometer- en honderdmeterpalen buiten de rijbaan in te planten, bv. in een kruispunt, toegang tot een eigendom, enz... Dit betekent dat de inplanting van de afstandspalen dit punt voor of na de op de paal in 't groot aangeduide kilometer of honderdmeter mag geschieden.

I.F.b.1. Op de kilometerborden of de kilometerpalen .

Deze borden vormen met de loodrechte op de as van de openbare weg een hoek van 10° à 15° terwijl de beide plaatjes van deze kilometerpalen een hoek van 30° vormen.

In de linker bovenhoek van het bord figureert in voorkomend geval het verschil in afstand (tussen de plaats van de paal en de kilometerafstand) in meters uitgedrukt tot één cijfer na de komma. Een naar boven gerichte gelijkbenige driehoek boven een getal en een naar beneden gerichte gelijkbenige driehoek onder een getal beduidt dat men respectievelijk in de rechtdoorgaande en in de teruggaande richting moet meten om de plaats te kennen waar de kilometerafstand zich bevindt.

I.F.b.2 Op de honderdmeterborden of de - palen .

Deze borden of de plaatjes van deze palen staan nagenoeg parallel met de as van de openbare weg opgesteld.

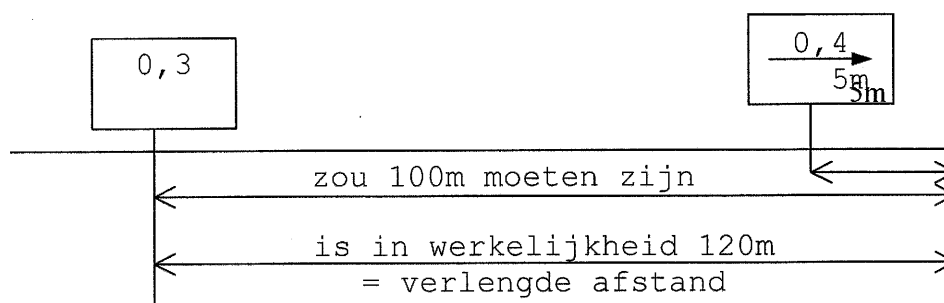
In de linker bovenhoek van het bord figureert in voorkomend geval het verschil in afstand tussen de plaats van het bord (of paal) en de honderdmeterafstand.

Een naar links gerichte halve pijl gevolgd door een getal en een getal gevolgd door een naar rechts gerichte halve pijl beduidt dat men respectievelijk links of rechts van het bord of de paal moet meten om de plaats te kennen.

I.F.c. Aanduiding van een verlengde of verkorte afstandsmeting

1. Verlengde afstandsmeting

Een verlengde afstandsmeting is een afstand die in werkelijkheid groter is dan het honderd meter verschil dat door twee opeenvolgende honderdmeterborden aangeduid wordt en waarbij de verplaatsing die eventueel op deze borden zou voorkomen, reeds ingerekend is. Zie bvb volgende tekening.



II.B. Definitieve gelijkvormigheidsroosters.

In deze roosters zijn de nieuwe afstandspunten de kilometerpunten (hele getallen) opgenomen zoals op het terrein definitief zijn opgesteld. Dit behelst dat men in voorkomend geval het verschil tussen de theoretische en de effectieve plaatsing aangeeft, alsmede de overeenstemmende oriëntatie van de pijl ofwel met een + of een - teken indien het om een respectievelijk verlengde of verkorte meting gaat.

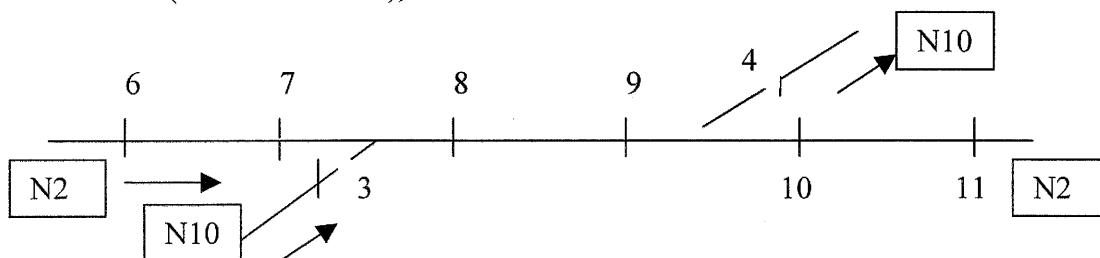
II.C. Voorbeeld van toepassing van een gelijkvormigheidsrooster.

Als voorbeeld is op fig. 15 D.G. 2091(zie bijlage 39) een situatieschets van kilometerpositionering weergegeven. Hierop zijn de nieuwe wegnummers, de nieuwe kilometerpunten afgebeeld terwijl de oude wegnummers en de oude kilometerpunten tussen haakjes zijn gereproduceerd. In het bijzonder bestudeert men de nieuwe weg N1 die thans deels over de oude N 100 en N 105 loopt, waarvoor dan ook een gelijkvormigheidsrooster is opgesteld zoals hoger beschreven. Fig. 16 en 17 platen D.G. 2092 en 2093 (zie bijlagen 40 en 41) geven het gelijkvormigheidsrooster weer van de nieuwe weg.

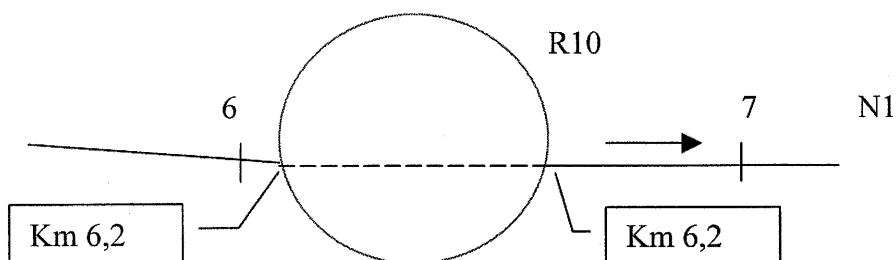
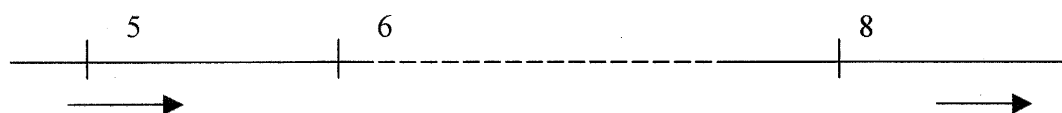
III. Principes van de afpalingen sedert 1986.

De principes voor de plaatsing van de palen zijn de volgende:

- de afpaling moet oplopende waarden volgen vanaf het begin tot aan het einde van de as, volgens een overeengekomen richting, vooraf vastgesteld, overeenkomstig de regels van §I;
- de afpaling van een gemeenschappelijk vak loopt door op de weg met de hoogste hiërarchie (zie 1^{ste} Hoofdstuk);



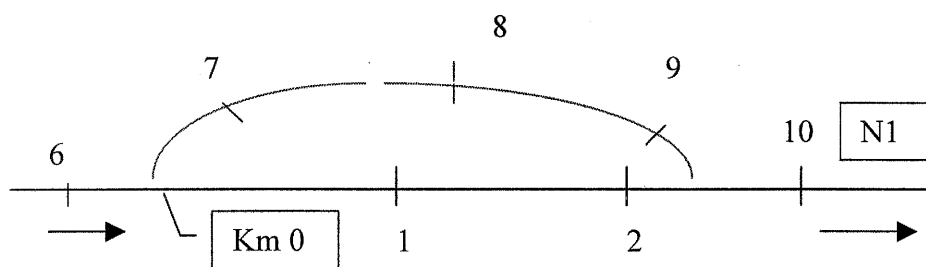
- de afpaling van een gemeenschappelijk vak loopt NIET door op de weg met de laagste hiërarchie (zie 1^{ste} Hoofdstuk).



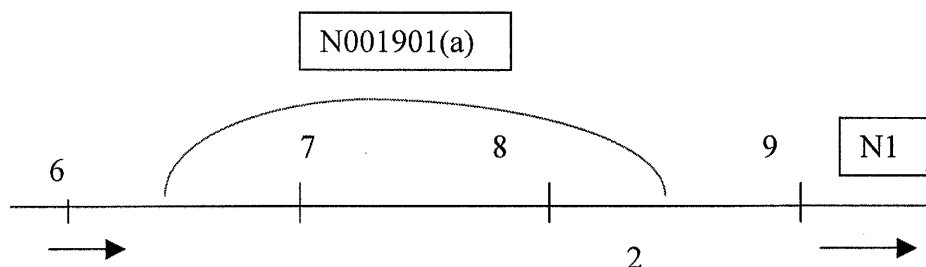
- de afstandsmeting ($\neq$ afpaling) op een weg die deels wordt beheerd door een gemeentelijk bestuur of provinciebestuur loopt door ter hoogte van de secties die niet door het Vlaams Gewest (AWV) worden beheerd.
De afpaling van deze afstandsmeting wordt NIET uitgevoerd;
- de afstandsmeting ($\neq$ afpaling) op een weg die deels wordt beheerd door een gemeentelijk bestuur of provinciebestuur EN zich bevindt binnen een ring loopt NIET door. De afpaling van dergelijke afstandsmeting kan dan ook NIET uitgevoerd worden;

in het geval van een omleiding rond een agglomeratie waarbij de beide assen (de oude die de agglomeratie doorkruist en de nieuwe die als omleiding dienst doet) worden beheerd door het Vlaams Gewest, loopt de afpaling voort op de nieuwe as wanneer deze laatste bestaat of wanneer het tracé gekend is.

De oude as zal hetzelfde nummer dragen, voorzien van een index, en Een eigen afpaling die op nul begint.



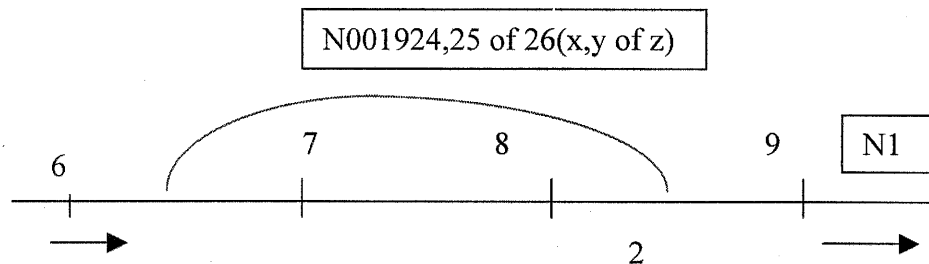
- voor de omleidingen van gewestwegen die niet voorzien werden en
- waartoe alsnog besloten wordt geldt:
 - de omleiding heeft een eigen afstandsmeting die begint op 0 km op het laagste km.punt op de gewestweg die de agglomeratie doorkruist.
 - de omleiding heeft een eigen bijhorende afpaling
 - de omleiding heeft een eigen naam en nummer
 - de omleiding heeft een eigen identicator in de Wegendatabank



- de stukken Gewestweg ontdubbeld met enkelrichtingen, worden assymetrische wegen genoemd.
 - de positieve richting en zin van de gewestweg loopt door met al zijn eigenschappen;
 - de negatieve richting tussen de twee splitsingen heeft volgende eigenschappen:
 - een eigen afstandsmeting

- een eigen bijhorende afpaling
- een eigen identicator

936 → z
925 → y
924 → x



IV. Uitvoering.

IV. 2 afpaling.

De afpaling gebeurt door middel van tien verschillende modellen van palen:

- metalen kilometerborden langsheen autosnelwegen en snelverkeerswegen, te plaatsen op de zijbermen of, bij voorkeur, op de middenbermen;
- kilometerpalen in beton of in natuursteen voor de wegen zonder middenberm, te plaatsen op de zijberm; de aard van deze palen wordt aan de vrije keuze van de beherende diensten overgelaten; alleen de vorm zal worden opgelegd;
- kilometerborden, aan te brengen op de gevels van de aanpalende woningen langsheen de weg, gelegen in een agglomeratie. Deze oplossing werd gekozen om de voetpaden niet te belasten of te beschadigen en om aan te sluiten bij deze borden die door sommige concessionarissen wordt gebruikt;
- honderdmeterborden, die op gelijkaardige wijze worden ingeplant maar kleiner zijn.

MERKWAARDIGE PUNTEN

De merkwaardige punten zijn bijzondere onderdelen of aanhorigheden van de weg. Deze zijn :

verkeerswisselaars ;
nevenbedrijven - parkings ;
kunstwerken ;
overwegen ;
kruispunten.

1.Verkeerswisselaars

1.a. Definities

De verkeerswisselaars zijn merkwaardige punten die bestaan uit wegen en/of niet-wegen waar verkeersaansluitingen (nl. takken of wisselzones) bestaan om van een weg naar een andere te rijden.

De opgeënte verkeerswisselaars zijn verkeerswisselaars waarvan aansluitingen zich situeren op de takken van een andere verkeerswisselaar.

1.b. WDB - identificator

De WDB - identificator van een verkeerswisselaar bestaat uit acht karakters waarbij :

de eerste vier karakters het wegnummer is met de hoogste hiërarchie ;

het vijfde karakter de letter "A" ;

de laatste drie karakters zijn samen een sequentieel volgnummer dat toegekend wordt door de cel WDB van WBB :

van 001 tot en met 046 voor de eigenlijke verkeerswisselaars ;

van 047 tot en met 049 voor de opgeënte verkeerswisselaars.

De volgnummers van de verkeerswisselaars op autosnelwegen zijn afgebeeld op de kaart WDBDR - 31.05.89/012/910/001 zie bijlage).

Indien verschillende verkeerswisselaars dicht bij elkaar gelegen zijn zodanig dat zij één complex van verkeerswisselaars vormen, dan geeft men aan de 2^{de} verkeerswisselaar het nummer van de weg met de hoogste hiërarchie.

1.c. Categorie:

Men onderscheidt drie categorieën van verkeerswisselaars, nl. :

standaardwisselaar : inrichting van tangentiële uit-wisseling van het verkeer zonder snijding van de rijbanen ;

semi-wisselaar : inrichting enerzijds voor tangentiële uitwisseling van het verkeer zonder snijding van de rijbanen en ander-zijds voor uitwisseling van het verkeer met snijding van de rijbanen ;

wisselcomplex : inrichting voor tangentiële uit-wisseling van het verkeer met snijding van de rijbanen.
Zie bijlage

1.d. Benaming

De benaming bestaat uit twee delen, nl :

de locale benaming : dit is de plaatselijke naam van de verkeerswisselaar in het Nederlands ;

de Nederlandstalige benaming: deze bestaat uit de naam van de belangrijkste gemeente waarop de verkeerswisselaar zich bevindt.

1.e. Nummer uitrit

Dit is het nummer dat door de vroegere afdeling Verkeer en Signalisatie werd toegekend aan de uitritten van de autosnelweg - verkeerswisselaars nl. de verkeerswisselaars "B" en het wordt vermeld op een bijzondere signalisatie.

Dit nummer is gevormd door ten hoogstens drie alfanumerieke karakters te beginnen van rechts (15a 2, 10).

De "bis" - aanduiding wordt vervangen door de letter Z.

Voor de verkeerswisselaars die niet voorzien zijn van een uitritnummer wordt conventioneel de letter "X" ingevuld.

1.f. Geografisch punt

Het geografisch punt is een afstandspunt. Dit legt de afstand vast ten opzichte van de andere geografische punten en bepaalt aldus de afstand tussen twee punten die geografisch vastliggen.

Het codecijfer bestaat uit zes karakters :

de eerste drie cijfers zijn samen een getal van de doorlopende interne nummering van de NGI-kaarten, schaal 1/10.000 ;

de laatste drie cijfers zijn samen een volgordenummer.

1.g. Type en nummer van assen en takken

Dit zijn de WDB - identificatoren van de wegen en niet-wegen in termen van de WDB die deze verkeerswisselaars vormen.

De meetassen zijn gerangschikt in dalende orde (1 tot 9) van belangrijkheid binnen de verkeerswisselaars vanuit het oogpunt verkeer.

2.Nevenbedrijven

2.a. Definitie

De nevenbedrijven zijn aangelegde zones die gescheiden zijn van de weg en die bestemd zijn voor de weggebruikers.

2.b. WDB - nummering

Het WDB - nummer van een nevenbedrijf bestaat uit acht karakters waarbij :

de eerste vier karakters het wegnummer is (index van de weg valt desgevallend weg) ;
het vijfde karakter de letter "P" ;
de laatste drie cijfers een volgnummer

2.c. Categorie

Men onderscheidt drie soorten van nevenbedrijven, nl. :

halteplaats : er bestaat geen uitrusting (enkel vuilnisbakken,) ;

rustplaats : er bestaat enige uitrusting zoals banken, tafels, enz..... ;

bedieningsplaats : er bestaat een dienstverlening zoals restauratie, benzinepomp, enz.....

2.d. Benaming

De benaming bestaat uit twee delen, nl. :

de locale benaming : dit is de naam van het nevenbedrijf, eventueel vervolledigd met links, rechts, noord, zuid, enz..... ;

de toeristische benaming : de taal van de benaming is dezelfde als deze van de locale benaming.

2.e. Positie

De positie van het nevenbedrijf is bepaald ten opzichte van de positieve meetas, hetzij links hetzij rechts.

2.f. Geografisch punt

Het geografisch punt is het schematisch punt.

Het geografisch punt dient als bindingspunt tussen de alfanumerieke wegendatabank en de grafische wegendatabank.

Het codecijfer bestaat uit zes karakters :

de eerste drie cijfers zijn samen een getal van de doorlopende interne nummering van NGI-kaarten, schaal 1/10.000 ;

de laatste drie cijfers is een volgordenummer.

2.g. Uitrusting

De uitrusting verleend door het nevenbedrijf kunnen de volgende zijn :

parking ;
kleine uitrusting (banken, tafels) ;
toilet ;
drankgelegenheid ;
snack ;
benzinepomp ;
restaurant motel ;
informatiekantoor ;
douane ;
wisselkantoor.

Zo dit niet bestaat dan wordt het aangeduid met "0", zo het wel bestaat dan wordt het aangeduid met "1".

3 + Kunstwerken

3.a. Definities

Een kunstwerk is niet alleen omwille van zijn aard in de wegendatabank opgenomen, maar ook om zijn functie t.t.z. overschrijding van verschillende verkeerswegen en diverse voorzieningen, op een gegeven plaats.

Het is gekenmerkt door de verschillende wegen (meetassen) die kunnen zijn :

hetzij wegen die in de WDB zijn opgenomen ;
hetzij wegen en niet-wegen die in de WDB zijn opgenomen Deze zijn:
-Gemeentewegen
-Wegen van groot verkeer
-Provincieweg
-Particuliere weg
-Waterweg
-Spoorweg
-Busweg
-Tramweg
-Metrobaan
;
hetzij wegen en andere wegen of voorzieningen, die niet in de WDB zijn opgenomen.

Een kunstwerk kan al dan niet opgenomen zijn in het bestand van AOSO. In het eerste geval, zijn de opgenomen gegevens in de WDB afkomstig van het bestand van het AOSO. In het andere geval worden de gegevens verstrekt door de provinciale afdeling.

3.b. WDB - nummering

Kunstwerken door het AOSO genummerd

Het WDB - nummer van een kunstwerk bestaat uit negen karakters waarbij :
meestal het kunstwerken zijn die opgenomen zijn in het bruggenbestand van het AOSO. Het WDB - nummer bestaat uit het eerste indentificatienummer waarbij een vijfde karakter is toegevoegd zoals hieronder beschreven ;
de eerste vier karakters het wegnummer ;
het vijfde karakter de letter "B" ;
de laatste vier karakters een volgnummer toegekend door het AOSO aan de kunstwerken die opgenomen zijn in het bruggenbestand of door de provinciale afdeling aan de kunstwerken die niet in het bruggenbestand zijn opgenomen, in dit laatste geval zal het eerste karakter het symbool "/" zijn.

Het nummer van AOSO kan zijn :

computernummer ;
1^{ste} identificatienummer ;
2^{de} identificatienummer ;
oud brugnummer.

3.c. Benaming

Zo het kunstwerk een naam heeft, dan is deze naam vermeld in het Nederlands.

3.d. Beheerder

De verschillende mogelijke beheerders zijn :

- Wegen
- Waterwegen
- N.M.B.S.
- Gemeente
- Provincie
- Andere
- Gemengd Wegen-Waterweg
- Gemengd Wegen-N.M.B.S.
- Gemengd Wegen-Gemeente
- Gemengd Wegen-Andere
- Gemengd Wegen-Waterweg-Andere

3.e. Geografisch punt

Het geografisch punt is het schematisch punt en is het snijpunt tussen de assen nr. 1 en 2.

Het geografisch punt dient als bindingspunt tussen de alfanumerieke wegendatabank en de grafische wegendatabank.

Het codecijfer bestaat uit zes karakters :

de eerste drie cijfers is een getal van de doorlopende interne nummering van de NGI-kaarten schaal 1/10.000 ;
de laatste drie cijfers is een volgnummer.

3.f. Type en nummer van assen en takken en hun posities

Dit zijn de WDB - nummers van de wegen en niet-wegen.

Alsook zijn kunstwerk bepaald, nl. 1 = onder, 2 = boven,
3 = tussen.

De assen zijn gerangschikt volgens de hiërarchie van de wegen waarnaar het nummer zonder index verwijst (1 tot 9) vanuit het oogpunt van de functionaliteit van het kunstwerk (bv. viaduct over een vallei : de as nr. 1 is de weg boven het kunstwerk, de as nr. 2 is de waterweg en vervolgens eventueel de andere wegen zoals een rijweg, een spoorweg, enz.....).

4.Overwegen

4.a. Definitie

Overwegen zijn gelijkgrondse kruisingen van wegassen met spoorlijnen.

4.b. WDB - nummering

Het WDB - nummer van overweg bestaat uit acht karakters waarbij :

de eerste vier karakters het wegnummer is ;
het vijfde karakter de letter "S" ;
de laatste drie cijfers een volgnummer door de cel Wegendatabank toegekend.

4.c. Categorie

Men onderscheidt vier categorieën van overwegen :

Deze zijn:

- Overweg met volledige afsluiting
- Overweg met gedeeltelijke afsluiting
- Overweg met lichtsignalisatie
- Onbewaakte overweg

4.d. Benaming

Zo de overweg een naam heeft, dan is deze naam vermeld.

4.e. Type verharding tussen de rails

Deze zijn:

- Beton
- Koolwaterstof
- Plaveien
- Geprefabriceerde betonplaten type N.M.B.S
- Hout
- Andere

4.g. Type en nummer van de wegassen, de spoorwegen en indicator

Dit zijn de WDB - nummers van de wegen en niet-wegen die in aanmerking komen als overweg. Een indicator (# = 0 of 1) geeft al dan niet aan of een weg of spoorweg wordt gekruist.

De wegassen en de spoorwegen zijn gerangschikt in dalende orde van belangrijkheid binnen de overweg. De volgnummers van 1 tot en met 6 zijn voorzien van de wegassen terwijl 7 en 8 voorbehouden zijn voor de overwegen. De belangrijkheid wordt beschouwd vanuit het oogpunt verkeer.

4.h. Uitrusting

De overweg kan uitgerust zijn met :

- slagbomen : - geen = 0 ;
- gedeeltelijk = 1 ;
 - volledig = 2.

verkeerslichten : dit zijn de twee beurtelings knipperende rode lichten. Zijn zij niet aanwezig dan "0", zijn zij wel aanwezig dan "1".

- bedieningen : - ter plaatse bediend = 1 ;
- of afstand bediend = 2 ;
 - automatisch bediend = 3.

verkeersborden (voorsignalisatie van overweg) :

- geen = 0 ;
- aanwezig = 1.

5 Kruispunten

5.a. Definitie

Kruispunten zijn gelijkgrondse kruisingen van twee of meerdere wegassen (wegen en niet-wegen).

De opnamen behelzen drie onderscheiden delen :

kruispunten tussen wegen, kruispunten tussen wegen en niet-wegen van het type P (provinciewegen) in al de kruispunten uitgerust met driekleurige verkeerslichten ;

kruispunten tussen wegen en niet-wegen die ingericht zijn met bijkomende rijstroken speciaal voor het links of rechts afslaand verkeer ;

de overige kruispunten tussen wegen en niet-wegen.

5.b. WDB - identificator

Het WDB - identificator van een kruispunt bestaat uit acht karakters waarbij :

de eerste vier karakters het nummer van de belangrijkste geachte weg ;

het vijfde karakter de letter "X" ;

de laatste drie cijfers een sequentiële volgnummer door de regionale dienst toegekend.

5.c. Categorie

Men onderscheidt zes categorieën van kruispunten, nl. :

kruispunt tussen wegen ;

kruispunt tussen wegen en takken van een verkeerswisselaar ;
weefzone

kruispunt tussen takken van een verkeerswisselaar ;

kruispunt tussen wegen-takken/toegang tot nevenbedrijven

samenkomst van twee wegen of takken die in elkaars verlengde gelegen zijn.

5.d. Benaming

Dit is de locale benaming van de wegoppervlakte waarover verkeer uitgewisseld wordt.

5.f. Nummer van assen en takken

Dit zijn de WDB - identificator van de wegen en niet-wegen die deze verkeerswisselaar vormen.

De assen zijn gerangschikt volgens de hiërarchie van de wegen.

5.g. Voorzieningen op het kruispunt

Zo een voorziening bestaat is dit weergegeven door het cijfer "1", in het tegengestelde geval door het cijfer "0".

Deze voorzieningen zijn de volgende :

voorwegwijzers ;

bijzondere markeringen (voorsorteringspijlen op de grond gemarkeerd) ;

voorrangsborden ;

verkeerslichten (knipperlichten) ;

gemarkeerde verkeerseilanden ;

driekleurige verkeerslichten ;

verhoogde verkeerseilanden ;

rondpunt.

3^{de} Hoofdstuk: Definities van hetgeen tot de weg behoort.

Dimensionering.

Verharding.

Bebouwde kommen.

Fietspaden.

Beveiligingsconstructies.

Geluidswerende schermen.

-Dimensionering

Dit is het aantal rijstroken dat de weg bevat.

De definities hiervan zijn in een tabel opgemaakt, die hierna volgt.

Verharding: de mogelijke verhardingen die opgenomen zijn in de wegendatabank zijn:

- Beton
- Koolwaterstof
- Plaveien
- Andere

BEBOUWDE KOM

De bebouwde kom is de zone tussen de verkeersborden F1 en F3.

FIETSPADEN,BEVEILIGINGSCONSTRUCTIES,GELUIDSWERENDE SCHERMEN

- Definities
- Types

OPNAME : FIETSPAD : DEFINITIES 1

LOCALISATIE : aangegeven afstand (afstandspaal +/-verwijdering)van het begin en van het einde van het opgenomen vak van het fietspad.

POSITIE : (1, 2, 3)

- 1 =RECHTS , 2 =CENTRUM , 3 =LINKS
- positie t.o.z.van de rijbaan waarlangs het fietspad is aangelegd ,waargenomen in de zin van de meetas van de weg.

DATUM : = plaatsingsjaartal (4 cijfers)

RIJBAAN 1: (4,5,6)

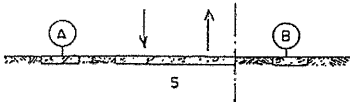
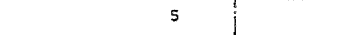
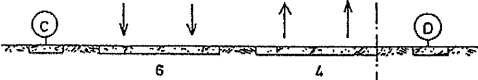
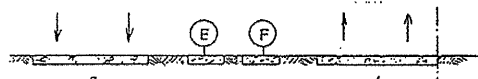
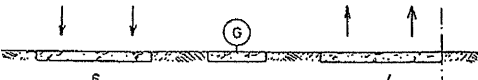
-RIJBAAN 1 = het volgordenummer van de rijbaan waarlangs het fietspad is aangelegd (N.B.: indien positie = 2, volgordenummer van de rijbaan die zich rechts van het fietspad bevindt)

-volgordenummer :

- = 4 : indien rijbaan éénrichtingsverkeer heeft in de zin van de meetas.
- = 5 : indien rijbaan tweerichtingsverkeer heeft.
- = 6 : indien rijbaan éénrichtingsverkeer heeft in de tegengestelde zin van de meetas.

RIJBAAN 2: (- , 6)

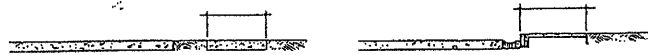
- indien positie = 1 of 3: RIJBAAN 2 = geen
- indien positie = 2 : RIJBAAN 2 = volgordenummer van de rijbaan die zich links van het fietspad bevindt.

VB.	DOORSNEDE	POSITIE	RIJBAAN 1	RIJBAAN 2
A		3	5	—
B		1	5	—
C		3	6	—
D		1	4	—
E		1	6	—
F		3	4	—
G		2	4	6

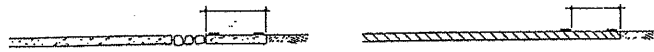
BREEDTE :

breedte = nominale breedte van het fietspad (in cm)

1° indien fietspad zonder markeringen, = breedte tussen de overlangse constructievoegen.



2° indien fietspad met markering en dichtbij gelegen constructievoeg (verwijdering $\leq$ breedte markering), = breedte tussen de overlangse constructievoegen.



3° indien fietspad met uitsluitend markeringen of met markering en daarnaast een constructievoeg (verwijdering $>$ breedte van markering), = breedte tussen de buitenrand van de markeringen.



4° bij overgang van b.v. 100 cm naar 200cm (gemiddelde ± 150 cm)

TYPES :

KLASSE : Zie hoofdmenu scherm Kodes.

Vrijliggend fietspad =

fietspad dat gescheiden is van de rijstroken door :- hetzij een scherm,
- hetzij een verschil in niveau
- hetzij een tussenruimte $d > 1,00$ m

Aanliggend fietspad =

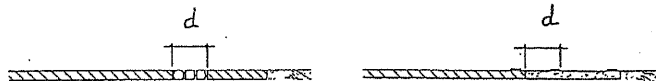
fietspad dat niet gescheiden is van de rij-stroken, waarvan de tussenruimte d :
 $0,20\text{m} < d < 1,00\text{m}$.

Fietsstrook =

fietspad dat niet gescheiden is van de rijstroken, waarvan de tussenruimte $d \leq 0,20\text{m}$

Tussenruimte : d =

afstand tussen de rand van het fietspad en de rand van de rijstroken, mits rekening te houden met de hoger bepaalde begrippen van de constructievoeg, dichtbij gelegen markering en verder gelegen markering.



VERHARDING : Zie hoofdmenu scherm Kodes.

MARKERING : (0,1) 0 = NEEN ; 1 = JA

OPNAME: GELUIDSWERENDE SCHERMEN : DEFINITIES 1

LOCALISATIE : aangegeven afstand (afstandspaal +/- verwijdering) van het begin en van het einde van het opgenomen scherm.

POSITIE : (1,2,3)

-1 = RECHTS, 2 = CENTRUM, 3 = LINKS

-positie t.o.z. van de rijbaan waarlangs het scherm is opgesteld, waargenomen in de zin van de meetas van de weg.

JAAR VAN PLAATSING : plaatsingsjaar (4 cijfers)

RIJBAAN 1 : (4,5,6)

-RIJBAAN 1 = het volgordenummer van de rijbaan waarlangs het scherm is geplaatst.

(N.B.: indien positie = 2, volgordenummer van de rijbaan die zich rechts van het scherm bevindt.)

-VOLGORDENUMMER:

=4: indien rijbaan éénrichtingsverkeer heeft in de zin van de meetas;

=5: indien rijbaan tweerichtingsverkeer heeft.

=6: indien rijbaan éénrichtingsverkeer heeft in de tegengestelde zin van de meetas.

RIJBAAN 2 : (-,6)

-indien positie = 1 of 3: RIJBAAN 2= geen

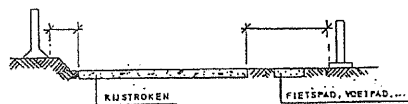
-indien positie = 2 : RIJBAAN 2= volgordenummer van de rijbaan die zich links van het scherm bevindt.

VB.	DOORSNEDE	POSITIE	RIJBAAN 1	RIJBAAN 2
A		3	5	—
B		1	5	—
C		3	6	—
D		1	4	—
E		1	6	—
F		3	4	—
G		2	4	6

OPNAME : GELUIDSWERENDE SCHERMEN : DEFINITIES 2

MIN. en MAX. AFSTAND 1

- Min. en max. afstand 1 = de kleinste en grootste afstand tot rijbaan 1
- Afstand = horizontale nominale afstand tussen de rand van de rijstroken en de aanzet van het scherm (in cm)

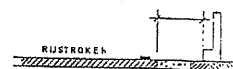


- Rand van de rijstroken:

1° indien alleen constructievoeg bestaat, rand = constructievoeg.



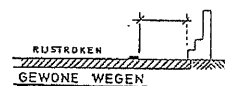
2° indien markering en constructievoeg vlak naast elkaar gelegen, verwijdering $\leq$ breedte van randmarkeringen, rand = constructievoeg



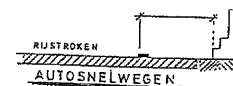
3° indien alleen markering of markering en constructievoeg niet bij elkaar gelegen, (verwijdering $>$ breedte van de randmarkeringen), rand = markering.

N.B.:

op gewone wegen = buitenrand van de markering.



op autosnelwegen = binnenrand van de markering.



MIN. en MAX. AFSTAND 2

- MIN. en max. afstand 2 = de kleinste en grootste afstand tot rijbaan 2 (in cm)

OPNAME: GELUIDSWERENDE SCHERMEN : DEFINITIES 3

TYPES

VORM

Zie hoofdmenu scherm Kodes

MATERIAAL

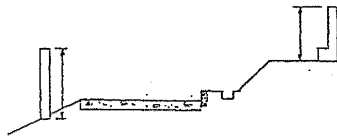
Zie hoofdmenu scherm Kodes

KARAKTERISTIEK

Zie hoofdmenu scherm Kodes

MIN.en MAX.HOOGTE

Vertikale kleinste en grootste nominale afstand tussen de aanzet en de bovenkant van het scherm (in cm)



ASPECT:(A,G,I,N)

- A = scherm met openingen
- G = scherm met ronding
- I = hellend scherm
- N = normaal scherm

BLIJZONDERHEID: (0,1)

- 0 = het scherm bevindt zich niet in een tunnel
- 1 = het scherm bevindt zich in een tunnel

OPNAME:BEVEILIGINGSCONSTRUCTIE:DEFINITIES 1

LOCALISATIE:aangegeven afstand (afstandspaal+/-verwijdering) van het begin en van het einde van de opgenomen constructie.

POSITIE: (1,2,3)

- 1 =RECHTS , 2 =CENTRUM , 3 =LINKS
- positie t.o.z. van de rijbaan waarlangs de constructie is opgesteld,waargenomen in de zin van de meetas van de weg.

DATUM: (plaatsingsjaartal (4 cijfers)

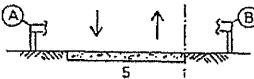
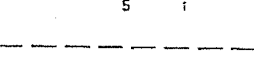
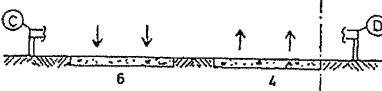
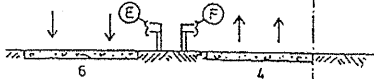
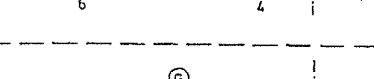
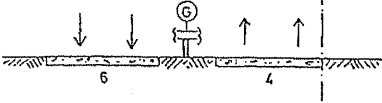
RIJBAAN 1: (4,5,6)

RIJBAAN 1 = het volgordenummer van de rijbaan waarlangs de constructie is geplaatst (N.B.: indien positie =2,volgordenummer van de rijbaan die zich rechts van de constructie bevindt)

- volgordenummer:
 - =4:indien rijbaan éénrichtingsverkeer heeft in de zin van de meetas
 - =5:indien rijbaan tweerichtingsverkeer heeft
 - =6:indien rijbaan éénrichtingsverkeer heeft in de tegengestelde zin van de meetas

RIJBAAN 2: (-,6)

- indien positie =1 of 3: RIJBAAN 2 = geen
- indien positie =2 : RIJBAAN 2 = volgordenummer van de rijbaan die zich links van de constructie bevindt

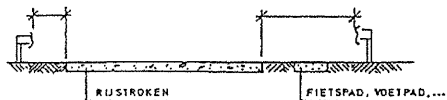
VB.	DOORSNEDE	POSITIE	RIJBAAN 1	RIJBAAN 2
A		3	5	—
B		1	5	—
C		3	6	—
D		1	4	—
E		1	6	—
F		3	4	—
G		2	4	6

Bijlage 12

OPNAME:BEVEILIGINGSCONSTRUCTIE:DEFINITIES 2

AFSTAND 1

- Afstand 1 = de afstand tot rijbaan 1
- Afstand = horizontale nominale afstand tussen de rand van de rijstroken en de rand van de constructie (in cm)



-Rand van de rijstroken

- 1° indien alleen constructievoeg bestaat,
rand = constructievoeg.



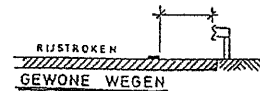
- 2° indien markering en constructievoeg vlak naast elkaar gelegen (verwijdering $\leq$ breedte van randmarkeringen),
rand = constructievoeg.



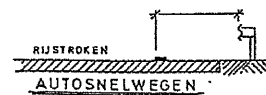
- 3° indien alleen markering of markering en constructievoeg niet bij elkaar gelegen (verwijdering $>$ breedte van de randmarkeringen), rand = markering.

N.B.:

op gewone wegen = buitenrand van de markering.



op autosnelwegen = binnenrand van de markering.



- Rand van de beveiligingsconstructie = uiterste horizontale projectie.

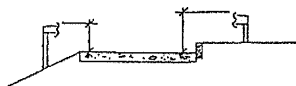


AFSTAND 2:

- Afstand 2 = de afstand tot de rijbaan 2 (in cm)

OPNAME : BEVEILIGINGSCONSTRUCTIE : DEFINITIES 3

HOOGTE : verticale nominale afstand tussen de rand van de rijstroken en het hoogste punt van de constructie (in cm)



N.B: indien positie = 2, hoogte = hoogte t.o.z. van rijbaan.

TYPES :

<u>VORM</u> :	Zie hoofdmenscherm Codes
<u>MATERIAAL</u> :	Zie hoofdmenscherm Codes
<u>KARAKTERISTIEK</u> :	Zie hoofdmenscherm Codes

AANTAL : aantal boven elkaar staande elementen.

PREFAB : (0,1) 0 = neen ; 1 = ja.

FIETPADTYPES

klasse	wegverharding	fietspadtype
FIETSSTROOK 1 RICHTING	BETON	0101
FIETSSTROOK 1 RICHTING	KOOLWATERSTOF	0102
FIETSSTROOK 1 RICHTING	PLAVEIEN	0103
FIETSSTROOK 1 RICHTING	ANDERE	0104
FIETSSTROOK 1 RICHTING	BETONBLOKKEN	0105
FIETSSTROOK 2 RICHTINGEN	BETON	0201
FIETSSTROOK 2 RICHTINGEN	KOOLWATERSTOF	0202
FIETSSTROOK 2 RICHTINGEN	PLAVEIEN	0203
FIETSSTROOK 2 RICHTINGEN	ANDERE	0204
FIETSSTROOK 2 RICHTINGEN	BETONBLOKKEN	0205
AANLIGGEND 1 RICHTING	BETON	0301
AANLIGGEND 1 RICHTING	KOOLWATERSTOF	0302
AANLIGGEND 1 RICHTING	PLAVEIEN	0303
AANLIGGEND 1 RICHTING	ANDERE	0304
AANLIGGEND 1 RICHTING	BETONBLOKKEN	0305
AANLIGGEND 2 RICHTINGEN	BETON	0401
AANLIGGEND 2 RICHTINGEN	KOOLWATERSTOF	0402
AANLIGGEND 2 RICHTINGEN	PLAVEIEN	0403
AANLIGGEND 2 RICHTINGEN	ANDERE	0404
AANLIGGEND 2 RICHTINGEN	BETONBLOKKEN	0405
VRIJLIGGEND 1 RICHTING	BETON	0501
VRIJLIGGEND 1 RICHTING	KOOLWATERSTOF	0502
VRIJLIGGEND 1 RICHTING	PLAVEIEN	0503
VRIJLIGGEND 1 RICHTING	ANDERE	0504
VRIJLIGGEND 1 RICHTING	BETONBLOKKEN	0505
VRIJLIGGEND 2 RICHTINGEN	BETON	0601
VRIJLIGGEND 2 RICHTINGEN	KOOLWATERSTOF	0602
VRIJLIGGEND 2 RICHTINGEN	PLAVEIEN	0603
VRIJLIGGEND 2 RICHTINGEN	ANDERE	0604
VRIJLIGGEND 2 RICHTINGEN	BETONBLOKKEN	0605

Type beveiligingsconstructies

vorm	materiaal	aard	beveiligingst
DUBBEL RAIL	STAAL	UITKRAGING : GEEN (0 - 7CM).	010101
DUBBEL RAIL	STAAL	UITKRAGING : 14 CM (8 - 24).	010102
DUBBEL RAIL	STAAL	UITKRAGING : 35 CM (25 - 45).	010103
DUBBEL RAIL	ALUMINIUM	UITKRAGING : GEEN (0 - 7CM).	010201
DUBBEL RAIL	ALUMINIUM	UITKRAGING : 35 CM (25 - 45).	010203
ENKEL RAIL	STAAL	UITKRAGING : GEEN (0 - 7CM).	020101
ENKEL RAIL	STAAL	UITKRAGING : 14 CM (8 - 24).	020102
ENKEL RAIL	STAAL	UITKRAGING : 35 CM (25 - 45).	020103
ENKEL RAIL	ALUMINIUM	UITKRAGING : GEEN (0 - 7CM).	020201
ENKEL RAIL	ALUMINIUM	UITKRAGING : 14 CM (8 - 24).	020202
ENKEL RAIL	ALUMINIUM	UITKRAGING : 35 CM (25 - 45).	020203
DUBBEL NEW-JERSEY	BETON	UITKRAGING : GEEN (0 - 7CM).	030301
DUBBEL NEW-JERSEY	KUNSTSTOF	UITKRAGING : GEEN (0 - 7CM).	030501
ENKEL NEW-JERSEY	BETON	UITKRAGING : GEEN (0 - 7CM).	040301
ENKEL NEW-JERSEY	METSELWERK	UITKRAGING : GEEN (0 - 7CM).	040401
ENKEL DAV	BETON	UITKRAGING : GEEN (0 - 7CM).	050301
DUBBEL BORDUUR	BETON	UITKRAGING : GEEN (0 - 7CM).	060301
ENKEL BORDUUR	BETON	UITKRAGING : GEEN (0 - 7CM).	070301
DUBBEL CAISSON	STAAL	UITKRAGING : GEEN (0 - 7CM).	080101
DUBBEL CAISSON	STAAL	UITKRAGING : 14 CM (8 - 24).	080102
DUBBEL CAISSON	STAAL	UITKRAGING : 35 CM (25 - 45).	080103
ENKEL CAISSON	STAAL	UITKRAGING : GEEN (0 - 7CM).	090101
ENKEL CAISSON	STAAL	UITKRAGING : 14 CM (8 - 24).	090102
ENKEL CAISSON	STAAL	UITKRAGING : 35 CM (25 - 45).	090103
MASSIEF (METSELW.-BETON-AARDE)	BETON	UITKRAGING : GEEN (0 - 7CM).	100301
MASSIEF (METSELW.-BETON-AARDE)	METSELWERK	UITKRAGING : GEEN (0 - 7CM).	100401
MASSIEF (METSELW.-BETON-AARDE)	KUNSTSTOF	UITKRAGING : GEEN (0 - 7CM).	100501
MASSIEF (METSELW.-BETON-AARDE)	AARDE	UITKRAGING : GEEN (0 - 7CM).	100601
KABEL	STAAL	UITKRAGING : 14 CM (8 - 24).	110102
BRUGLEUNING	STAAL	UITKRAGING : GEEN (0 - 7CM).	120101
BRUGLEUNING	STAAL	UITKRAGING : 14 CM (8 - 24).	120102
VIADUCT VILVOORDE	STAAL	UITKRAGING : GEEN (0 - 7CM).	130101
STAAL OP BETONSTEUN	STAAL	UITKRAGING : GEEN (0 - 7CM).	140101
STAAL OP BETONSTEUN	STAAL	UITKRAGING : 14 CM (8 - 24).	140102

Types geluidswerende schermen

vorm	materiaal	aard	sche
CAISSON	METAAL	ABSORBEREND	01010
CAISSON	METAAL	REFLECTEREND	01010
CAISSON	KUNSTSTOF	ABSORBEREND	01040
CAISSON	KUNSTSTOF	REFLECTEREND	01040
CAISSON	KUNSTSTOF + METAAL	ABSORBEREND	01050
CAISSON	KUNSTSTOF + METAAL	REFLECTEREND	01050
EENDELIG PANEEL	METAAL	REFLECTEREND	02010
EENDELIG PANEEL	BETON	ABSORBEREND	02020
EENDELIG PANEEL	BETON	REFLECTEREND	02020
EENDELIG PANEEL	METSELWERK	REFLECTEREND	02030
EENDELIG PANEEL	KUNSTSTOF	REFLECTEREND	02040
EENDELIG PANEEL	HOUT	ABSORBEREND	02070
EENDELIG PANEEL	HOUT	REFLECTEREND	02070
EENDELIG PANEEL	P.M.M.A.	REFLECTEREND	02100
MEERDELIG PANEEL	METAAL	REFLECTEREND	03010
MEERDELIG PANEEL	BETON	ABSORBEREND	03020
MEERDELIG PANEEL	BETON	REFLECTEREND	03020
MEERDELIG PANEEL	METSELWERK	REFLECTEREND	03030
MEERDELIG PANEEL	KUNSTSTOF	REFLECTEREND	03040
MEERDELIG PANEEL	HOUT	ABSORBEREND	03070
MEERDELIG PANEEL	HOUT	REFLECTEREND	03070
MEERDELIG PANEEL	BETON + BEPLANTING	ABSORBEREND	03120
MEERDELIG PANEEL	GERECICLEERD KUNSTSTOF	ABSORBEREND	03160
INEENZETTEN VAN ELEMENTEN	KUNSTSTOF	ABSORBEREND	04040
INEENZETTEN VAN ELEMENTEN	KUNSTSTOF + BEPLANTING	ABSORBEREND	04090
INEENZETTEN VAN ELEMENTEN	KUNSTSTOF + BEPLANTING	HALF-ABSORBEREND	04090
INEENZETTEN VAN ELEMENTEN	BETON + BEPLANTING	ABSORBEREND	04120
INEENZETTEN VAN ELEMENTEN	BETON + BEPLANTING	HALF-ABSORBEREND	04120
INEENZETTEN VAN ELEMENTEN	METAAL + BEPLANTING	ABSORBEREND	04130
INEENZETTEN VAN ELEMENTEN	METAAL + BEPLANTING	HALF-ABSORBEREND	04130
INEENZETTEN VAN ELEMENTEN	GERECICLEERD KUNSTSTOF	ABSORBEREND	04150
INEENZETTEN VAN ELEMENTEN	GERECICLEERD KUNSTSTOF	HALF-ABSORBEREND	04150
MUUR	METSELWERK	REFLECTEREND	05030
GELUIDWERENDE WAL	AARDE	HALF-ABSORBEREND	06060