



Signalisatie bij wegenwerken in België

Verkeersveiligheid en veiligheid bij wegenwerken zijn thema's waaraan OCW, in nauwe samenwerking met verschillende partners, de voorbije jaren heel wat aandacht besteedde. Een selectie van de activiteiten geeft hiervan een beeld:

- in het kader van Richtlijn 2008/96/EG en de herziening ervan (Richtlijn [EU] 2019/1936) staat OCW mee in voor de opleiding van verkeersveiligheidsauditors;
- de Belgische normalisatiecommissie E226 lag mee aan de basis van het opstellen van CEN/TS 16786 (European Committee for Standardization [CEN], 2018) voor mobiele botsabsorbeers¹ als alternatief voor de Amerikaanse evaluatiemethode;
- OCW werkt actief mee aan de standaardbestekken en andere referentiedocumenten met onder meer de eisen in verband met de visuele kenmerken van verkeersborden (PTV662) (OCBS, 2019);
- in opleidingen van OCW komt regelmatig het aspect minder hinder bij wegwerkzaamheden aan bod. Signalisatie en communicatie daar rond is één van de relevante aspecten om hinder te voorkomen en de verkeersveiligheid te verbeteren. Ook organiseerde OCW rond dit thema sessies op de Belgische wegencongressen (Gent, Luik, Brussel);
- voor de Directie Coördinatie van de Bouwplaatsen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, maakte OCW een voorbereidende studie voor het opnemen van de signalisatie bij wegwerkzaamheden in de softwaretoepassing Osiris.

“ Correcte signalisatie levert een belangrijke bijdrage aan de veiligheid bij wegenwerken ”

Correcte signalisatie levert een belangrijke bijdrage aan de veiligheid bij wegenwerken, zowel voor de weggebruiker als voor het personeel dat aan het werk is. Om tot een slachtoffervrij

¹ Nieuwe specificatie CEN/TS 16786 voor mobiele botsabsorbeers verbetert de veiligheid van wegwerkers en weggebruikers, OCW Mededelingen 113, 2017 (Redant, 2017).

verkeerssysteem te komen, is het ook van belang om de signalisatie up-to-date te houden en rekening te houden met nieuwe ontwikkelingen (bv. nieuwe vervoerswijzen, veranderende inrichtingsprincipes, nieuwe technische middelen, enz.). OCW baseert zich bij zijn activiteiten, zoals bij de lijst hierboven, zowel op de geldende regelgeving, als op te verwachten veranderingen.

Het verkeersreglement blijft na de zesde staatshervorming een federale bevoegdheid. Een deel van de regelgeving werd echter geregionaliseerd. Daardoor werd onder meer de regelgeving in verband met de signalisatie van wegenwerken vanaf 1 juli 2014 overgeheveld naar de gewesten.

Het nieuwe decreet van het [Waals Gewest](#) over het signaleren van wegenwerken en belemmeringen op de openbare weg is op 1 maart 2021 van kracht geworden (Gouvernement wallon, 2020). In het Waals Gewest vervangt dit decreet het ministerieel besluit van 7 mei 1999 (Minister van Binnenlandse Zaken & Staatssecretaris voor Veiligheid, 1999).

Gezien de stedelijke context was er in [Brussel](#) al voor de staatshervorming behoefte aan aanvullende bepalingen, vooral om actieve verplaatsingsmodi aan te moedigen. Deze reglementeringen² werden opgenomen in besluiten van de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Een aantal voorstellen om de code van de wegbeheerder aan te passen werden overgemaakt aan de Brusselse minister van Openbare Werken en Mobiliteit. Nadat deze voorstellen goedgekeurd zijn, en in een besluit zijn gegoten, zal een werkgroep zich buigen over de wetgeving over de tijdelijke signalisatie alsook over de bouwplaatssignalisatie. In Brussel blijven voorlopig het ministerieel besluit (Minister van Binnenlandse Zaken & Staatssecretaris voor Veiligheid, 1999) en de aanvullende bepalingen geldig.

In [Vlaanderen](#) blijft het ministerieel besluit van 7 mei 1999 (Minister van Binnenlandse Zaken & Staatssecretaris voor Veiligheid, 1999) eveneens onverkort van toepassing. Voor werken op gewestwegen heeft AWW echter een reeks aanvullende bepalingen in zowel het Standaardbestek 250 (Agentschap Wegen en Verkeer [AWV], 2019) als in een reeks dienstorders opgenomen.

Voor aannemers is het belangrijk een goed beeld te hebben van de regelgeving en aanvullende bepalingen waaraan bouwplaatssignalisatie dient te voldoen. In wat volgt wordt een kort overzicht gegeven van de belangrijkste regels die gelden in de drie gewesten.

Contact OCW



² Ordonnantie van 3 mei 2018 betreffende de bouwplaatsen op de openbare weg (Brussels Hoofdstedelijk Gewest, 2018) en het Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 4 april 2019 tot uitvoering van de ordonnantie van 3 mei 2018 betreffende de bouwplaatsen op de openbare weg (Brussels Hoofdstedelijk Gewest, 2019)



Bouwplaatssignalisatie in Wallonië

Sinds 1 maart 2021 is er nieuwe regelgeving van kracht voor de signalisatie van bouwplaatsen in Wallonië! (Gouvernement wallon, 2020) De Waalse regering heeft daarmee de hervorming van de signalisatie van wegenwerken bekrachtigd.

Deze nieuwe manier van signalisatie verbetert de veiligheid van werknemers en weggebruikers door te zorgen voor een vlottere doorstroming van het verkeer. Ze betreft **alle bouwplaatsen**, zowel op **gewest- als gemeentewegen** (met inbegrip van werken voor nutsvoorzieningen, door Proximus, SWDE, ORES, enz.). Het besluit werd op 16 december 2020 door de Waalse regering goedgekeurd (Gouvernement wallon, 2020).

In twintig jaar tijd zijn het materiaal en de methoden voor signalisatie geëvolueerd. Een hervorming van de signalisatie bij wegenwerken was dan ook noodzakelijk, zowel om rekening te houden met de technologische ontwikkelingen als om de veiligheid van wegenwerkers en weggebruikers te verbeteren. Tegelijkertijd wordt er ook gezorgd voor een vlottere doorstroming van het verkeer.

De zes bouwplaatscategorieën worden behouden. Een vijfde categorie voor werken gedurende de nacht (5B) is toegevoegd.

Er moet nu systematisch rekening worden gehouden met actieve vervoerswijzen (voetgangers, fietsers, enz.) en er moet betere informatie over omleidingsroutes worden verstrekt.

Dat betekent dat in de bebouwde kom de reorganisatie van het verkeer voor fietsers en voetgangers zo moet worden voorbereid dat hun comfort gewaarborgd is (stoepranden vermijden, enz.). Ook de lengte van de omleiding moet worden beperkt, er moet rekening worden gehouden met slechtzienden of personen met beperkte mobiliteit en de route moet veilig zijn ten opzichte van het autoverkeer en de bewegingen op de bouwplaats.

Om de zichtbaarheid van de bouwplaatsen te verbeteren, zullen de toestand en de plaatsing van de signalisatie dagelijks en na elke meteorologische episode (storm, onweer, sneeuw, enz.) worden gecontroleerd.

Op autosnelwegen wordt een snelheidsbeperking van 90 km/u ingevoerd voor kortstondige bouwplaatsen (6^e categorie).

Mobiele botsabsorbeerders zullen verplicht worden op autosnelwegen en soortgelijke wegen.

Elke vermindering van rijstroken zal worden aangegeven door een gesynchroniseerde bundel lichten.

Voor bouwplaatsen van meer dan 2 km zal een indicatie van het nog af te leggen aantal kilometers de regel worden. Voor verkeersregelingslichten moet de resterende duur van de huidige fase worden aangegeven.

“ Er moet nu systematisch rekening worden gehouden met actieve vervoerswijzen (voetgangers, fietsers, enz.) ”

Er zijn nog andere belangrijke nieuwigheden:

- mogelijkheid om een bestelwagen uit te rusten met een FLR-inrichting (met knipperlichten of LED's) bij werken van de 6^e categorie;
- geen personeel in de (voor)signalisatievoertuigen bij stilstaande werken van de 6^e categorie + gelijktijdige communicatie tussen de op de bouwplaats aanwezige deelnemers aan de werken;
- geen voorsignalisatie als er zich binnen de 500 m een kruispunt bevindt;
- creatie van een 5^e categorie voor werken gedurende de nacht (5B);
- introductie van LED-schermen;
- knipperlichten in een rij in de zone van nadering van de werkzaamheden bij vermindering van het aantal rijstroken;
- geen verlichting bij bebakening in de lengterichting;
- indicatie van de resterende duur van de huidige fase voor verkeersregelingslichten;
- invoering van "glimlach"-borden met de resterende afstand voor lange bouwplaatsen van de 1^e categorie;
- specifiek geval van korte invoegstroken op autosnelwegen;
- vereenvoudiging van bakens van type I (alleen Ia en Ib).

Anderzijds worden "technische" verbeteringen reglementair (en dus verplicht op alle bouwplaatsen):

- retroreflecterende folies van type 3 vereist (de hoogste klasse);
- technische criteria voor variabele informatiepanelen (VMS);
- bepaling van de kleur (Y2) voor tijdelijke gele markeringen;
- lampen type L6 vereist op de bakens;
- verwijzing naar de Europese specificatie CEN/TS 16786 (CEN, 2018) voor de botsabsorbeers;
- retroreflectievereisten voor de afwisselend rode en witte strepen op voertuigen en kegels (types 1 en 2).

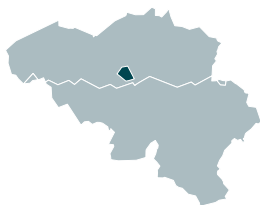
Dat betekent bijvoorbeeld dat alle borden die niet zijn voorzien van folies van type III niet langer conform de regelgeving zijn. Alleen microprismatische folies kunnen dit type III bereiken (ook al bestaan er van type I en II, opgelet!).

Bij bouwplaatsen waarvoor de toelating voor het plaatsen van signalisatie werd verleend vóór 1 maart 2021 mag de signalisatie na de datum van inwerkingtreding nog worden geplaatst volgens de voorwaarden van de oude wetgeving.

Gauthier Michaux

E gauthier.michaux@spw.wallonie.be

T 0473 30 17 86



Het plaatsen van bouwplaatssignalisatie in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest

Hieronder wordt een opsomming gegeven van de huidige maatregelen die verschillen van Vlaanderen en Wallonië.

Maatregelen die moeten worden genomen vóór de werken beginnen

Wanneer een bouwplaats gedurende meer dan vijftien dagen gevolgen heeft voor de mobiliteit wordt vóór de aanvang van de werken een informatiebrochure aan de betrokken buurtbewoners bezorgd.

Deze brochure geeft informatie over het beheer en het verloop van de werken en vermeldt de reden en het belang van de werken, samen met de omvang, aard en duur ervan. Ook de naam, het adres en telefoonnummer van de ondernemingen die de werken uitvoeren en die van de signalisatieverantwoordelijke en de opdrachtgever staan in de brochure.

Bepaalde opdrachtgevers hebben bijkomende maatregelen uitgewerkt om de weggebruikers beter te informeren rond bijzonder storende werkzaamheden. Enkele voorbeelden:

- verdelen van informatieblaadjes op kruispunten enkele dagen voor de werken;
- creatie van een website, radiospot;
- ombudsman.

“ De beheerder van een bouwplaats dient deze zo te organiseren, dat in de eerste plaats het verkeer van de actieve weggebruikers mogelijk blijft ”

Tijdens de werken

De beheerder van een bouwplaats dient deze zo te organiseren, dat in de eerste plaats het verkeer van de actieve weggebruikers mogelijk blijft. Daarna volgen openbaar vervoer, vervolgens hulpdiensten en ten slotte andere gemotoriseerde voertuigen.

Bouwplaatsen die langer dan een week duren, moeten worden afgesloten met hekken van het volgende type. Deze hekken zijn niet bedoeld als bouwplaatssignalisatie.

Omgeleide doorgangen

Zodra een voet- of fietspad door een bouwplaats wordt ingenomen, dient verplicht een omgeleide doorgang te worden voorzien. Via deze doorgang dienen actieve weggebruikers te kunnen passeren, terwijl ze beschermd zijn tegen de risico's van de bouwplaats en het autoverkeer dankzij de omheining en het naar behoren aangegeven fysiek obstakel aan iedere ingang.



© OCW

De omgeleide doorgangen die bestemd zijn voor het verkeer van actieve weggebruikers moeten voldoen aan de volgende algemene voorschriften³:

- ze vormen een onderdeel van het terrein van de bouwplaats;
- ze worden aangebracht vóór de opstarting van de respectieve fase van de bouwplaats;
- ze zijn gevrijwaard van elk obstakel over een minimale hoogte van 2,50 meter en over de volledige breedte;
- ze worden beschermd voor het autoverkeer door afsluitingen die over de gehele lengte worden geplaatst en door een naar behoren aangegeven fysieke hindernis die bij de in- en uitgang ervan wordt geplaatst;
- als ze geïnstalleerd zijn onder een stelling of platform, zijn ze beschermd tegen eventuele vallende materialen door een voldoende stevige inrichting (minimaal op 2,50 m hoogte), waarvan de palen en dwarsliggers aan de in- en uitgang van de doorgang bedekt zijn met een opgevulde fysieke bescherming;
- ze maken de toegang mogelijk van de verzoekers tot hun installaties, van de omwonenden tot hun gebouw en van de actieve gebruikers tot hun plaats van bestemming;
- ze zijn ononderbroken van de ingang tot de uitgang ervan, met inbegrip van hun aansluiting op de bestaande openbare weg;
- wanneer lasten worden verplaatst boven de omgeleide doorgangen of wanneer veel in- en uitrijdmanoeuvres van de bouwplaatsvoertuigen plaatsvinden, is de aanwezigheid van door de bouwplaatsbeheerder aangegeven signaleerinrichtingen verplicht;
- ze zijn ontworpen en aangelegd om sociale controle mogelijk te maken.



© Brussels Hoofdstedelijk Gewest, 2019

Kenmerken en aanlegvoorschriften van de omgeleide doorgangen bestemd voor de actieve gebruikers

Afhankelijk van het type weggebruiker waarvoor de omgeleide doorgangen zijn bedoeld, gelden er nog bijkomende voorschriften. Deze aanvullende bepalingen gaan dikwijls over volgende punten:

- het beperken van de langs- en dwarshelling;
- het vermijden van obstakels;
- het vermijden van opstaande randen van meer dan 2 cm. Indien deze toch voorkomen (bv. aansluiting op een voetpad) dient er een helling te worden voorzien (extra bepalingen indien de omgeleide doorgang ook bedoeld is voor rolstoelgebruikers);
- richtingsveranderingen dienen te gebeuren onder een hoek van 45°. Indien de omgeleide doorgang ook bedoeld is voor fietsers, moeten deze ook vlot kunnen draaien;

³ De algemene en specifieke eisen waaraan doorgangen dienen te voldoen zijn opgenomen in bijlage 4 van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 4 april 2019 tot uitvoering van de ordonnantie van 3 mei 2018 betreffende de bouwplaatsen op de openbare weg (Brussels Hoofdstedelijk Gewest, 2019).

- het loopvlak (of fietsvlak) dient van goede kwaliteit te zijn;
- voldoende breedte;
- afschermen van de steunen van afsluitvoorzieningen onderaan zodat personen die gebruik maken van de omgeleide doorgang hier niet over kunnen struikelen (zie foto);
- afhankelijk van de gebruikers wordt de omgeleide doorgang aangegeven door een geschikte signalisatie (enkele voorbeelden hieronder). Deze borden dienen te worden geplaatst bij de ingang van de omgeleide doorgang en bij elke richtingverandering.

Vorbehouden parkeerplaatsen

De bouwplaats mag geen parkeerplaatsen voor taxi's innemen of parkeerplaatsen die zijn voorbehouden voor het laden en lossen van goederen, voor de politie of diplomaten. Ook parkeerplaatsen of inrichtingen (bv. helling of toegang tot een halte voor het openbaar vervoer) voor personen met een beperkte mobiliteit mogen niet worden ingenomen. Als de parkeerplaats toch moet worden verplaatst, moet op de oude parkeerplaats een informatiebord worden opgesteld.

Meer info: De werfsignalisatie, Opleidingsinstituut Verkeer en Mobiliteit,
www.verkeersopleiding.be

Erik Caelen

E erik.caelen@brulocalis.brussels

T +32 2 238 51 65



Reglementering inzake bouwplaatssignalisatie in het Vlaamse Gewest

Het basisartikel rond de bouwplaatssignalisatie in Vlaanderen wordt geregeld door artikel 78 van de wegcode (BS 09.12.1975, Art. 78). Dit artikel bepaalt dat het signaleren van werken ten laste valt van degene die de werken uitvoert en dat hiervoor een signalatievergunning is vereist. Het gaat hierbij om de plaatsing van voorrangsborden, verbodsborden, gebodsborden, borden inzake stilstaan en parkeren of het aanbrengen van voorlopige markeringen.

Deze signalatievergunning wordt voor werken op autosnelwegen afgeleverd door de bevoegde Vlaamse minister (in de praktijk de territoriale wegenafdeling van AWW) of door de gemeente waar de werken plaatsvinden (voor werken op niet-autosnelwegen).

Het artikel schrijft ook voor dat de verkeerstekens moeten verwijderd worden bij het beëindigen van de werken.

In uitvoering van dit artikel regelt het ministerieel besluit van 7 mei 1999 (Minister van Binnenlandse Zaken & Staatssecretaris voor Veiligheid, 1999) betreffende het signaleren van werken en verkeersbelemmeringen verder in detail de voorschriften inzake bouwplaatssignalisatie. Hier geldt het ministerieel besluit nog steeds in haar oorspronkelijke vorm. Alle werken worden in zes categorieën onderverdeeld, waarop de respectievelijke regels van toepassing zijn.

“ *Het signaleren van werken valt ten laste van degene die de werken uitvoert* ”

In aanvulling op dit ministerieel besluit (Minister van Binnenlandse Zaken & Staatssecretaris voor Veiligheid, 1999) zijn er bijkomende bepalingen in SB 250 hoofdstuk 10.3 en 10.4 voor aspecten waarvoor het ministerieel besluit geen voorschriften heeft (AWV, 2019)⁴.

Hoofdstuk 10.3 (AWV, 2019) regelt een aantal technische bepalingen:

- verhouding bestaande signalisatie/bouwplaatssignalisatie;
- materialen en afmetingen inzake bouwplaatssignalisatie;
- lichten van signalisatie en bouwplaatssignalisatie;
- voorschriften inzake filestaartbeveiliging;
- technische voorschriften inzake botsabsorbeerders;
- markeringen en ribbelstrips gebruikt bij bouwplaatssignalisatie;
- bepalingen rond betaling van bouwplaatssignalisatie;
- regels rond stevige inrichtingen.

Hoofdstuk 10.4 (AWV, 2019) geeft aanvullende richtlijnen omtrent de opstelling van de bouwplaatssignalisatie:

- gemeenschappelijke bepalingen omtrent alle categorieën;
- specifieke bepalingen per categorie.

⁴ Een errataversie van SB 250 is in voorbereiding.

Recente wijzigingen aan Standaardbestek 250 (AWV, 2019) waren:

- het begrip stevige inrichting;
- het bewijs van opleiding voor aannemers: opleidingsattesten;
- de technische vereisten voor mobiele botsabsorbeerders conform CEN TS 16786 (CEN, 2018) en voorschriften voor het veilig gebruik ervan op een bouwplaats.

Alle wijzigingen in het standaardbestek waaronder ook het hoofdstuk 10 zijn raadpleegbaar via:
<https://wegenverkeer.be/sites/default/files/uploads/documenten/Wijzigingen-tov-versie4.0.pdf>

Daarnaast zijn er ook dienstorders inzake bouwplaatssignalisatie (beschikbaar via https://wegenverkeer.be/zakelijk/documenten?documents%5B0%5D=type_document%3ADienstorder)

De belangrijkste hiervan bevatten de vernieuwde bouwplaatssignalisatieschema's van toepassing bij de onderscheiden wettelijke categorieën van werken:

- MOW/AWV/2018/10 (2^{de} categorie) (AWV, 2018);
- MOW/AWV/2015/8 - Werfsignalisatie - Werfsignalisatieschema's 1^{ste}, 5^{de} en 6^{de} categorie op autosnelwegen en wegen > 90 km/u (AWV, 2015).

Het recente dienstorder MOW/AWV/2020/09 inzake communicatieborden en bouwplaatsaankondigingsborden op de bouwplaats (AWV, 2020a) benadrukt het belang van gepaste en duidelijke communicatie en geeft hierover een aantal tips. Dienstorder MOW/AWV/2020/10 (AWV, 2020b) geeft een reeks aanbevelingen om de verkeershinder te beperken bij werken op autosnelwegen.

Gert De Wilde

E gert.dewilde@mow.vlaanderen.be

T +32 2 553 78 01

Literatuur

- Agentschap Wegen en Verkeer. (2015, mei 5). *Werfsignalisatie: Werfsignalisatieschema's 1^{ste}, 5^{de} en 6^{de} categorie op autosnelwegen en wegen > 90 km/u* (Dienstorder No MOW/AWV/2015/8).
<https://wegenverkeer.be/sites/default/files/uploads/documenten/MOW-AWV-2015-8.pdf>
- Agentschap Wegen en Verkeer. (2018, september 6). *Werfsignalisatie 2^{de} categorie* (Dienstorder No MOW/AWV/2018/10). <https://wegenverkeer.be/sites/default/files/uploads/documenten/MOW-AWV-2018-10.pdf>
- Agentschap Wegen en Verkeer. (2019). *Standaardbestek 250 voor de wegenbouw* (versie 4.1).
<https://www.vlaanderen.be/publicaties/standaardbestek-250-voor-de-wegenbouw-versie-41>
- Agentschap Wegen en Verkeer. (2020a, juni 28). *Werfsignalisatie: Communicatieborden en werfaankondigingsborden op de werf* (Dienstorder No MOW/AWV/2020/09).
<https://wegenverkeer.be/sites/default/files/uploads/documenten/MOW-AWV-2020-9.pdf>
- Agentschap Wegen en Verkeer. (2020b, augustus 2020). *Beperking van de verkeershinder bij werken op autosnelwegen* (Dienstorder No MOW/AWV/2020/10).
https://wegenverkeer.be/sites/default/files/uploads/documenten/MOW-AWV-2020-10_0.pdf
- Brussels Hoofdstedelijk Gewest. (2018, mei 3). Ordonnantie betreffende de bouwplaatsen op de openbare weg. *Belgisch staatsblad* (ed. 2), C – 2018/12008, 41449-41475.
http://www.ejustice.just.fgov.be/mopdf/2018/05/18_2.pdf#Page45
- Brussels Hoofdstedelijk Gewest. (2019, april 4). Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 4 april 2019 tot uitvoering van de ordonnantie van 3 mei 2018 betreffende de bouwplaatsen op de openbare weg. *Belgisch staatsblad*, C – 2019/11867, 41246-41290.
http://www.ejustice.just.fgov.be/mopdf/2019/04/29_1.pdf#Page222
- BS 09.12.1975. *Koninklijk besluit houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg. Titel III: Verkeerstekens. Hoofdstuk IV: Allerhande bepalingen. Artikel 78: Signaleren van werken en verkeersbelemmeringen.* <https://wegcode.be/wetteksten/secties/kb/wegcode/268-art78>
- *European Committee for Standardization. (2018). *Road restraint systems: Truck mounted attenuators: Performance classes, impact test acceptance criteria and test performance* (CEN/TS 16786:2018).
<https://www.nbn.be/shop/nl/norm/cen-ts-16786-2018~571759/>
- Gouvernement wallon. (2020, december 16). *Arrêté du Gouvernement wallon relatif à la signalisation des chantiers et des obstacles sur la voie publique.* <https://wallex.wallonie.be/contents/acts/42/42304.html>
- OCBS. (2019). *Weguitrusting verticale verkeerstekens* (Technische Voorschriften OCBS No PTV 662, herziening 5).
<https://www.ocab-ocbs.com/nl/pdf/662n.pdf>
- Redant, K. (2017). Nieuwe specificatie CEN/TS 16786 voor mobiele botsabsorbeers verbetert de veiligheid van wegwerkers en weggebruikers. OCW Mededelingen, 113, 11-12.

Minister van Binnenlandse Zaken & Staatssecretaris voor Veiligheid. (1999, mei 7). Ministerieel besluit betreffende het signaleren van werken en verkeersbelemmeringen op de openbare weg. *Belgisch Staatsblad*, C – 99/14134, 17808-17830. http://www.ejustice.just.fgov.be/mopdf/1999/05/21_1.pdf#Page9

Richtlijn 2008/96/EG. Het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur. *Publicatieblad van de Europese Unie*, L319, 59-67.
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008L0096&from=NL>

Richtlijn (EU) 2019/1936. Wijziging van Richtlijn 2008/96/EG betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur. *Publicatieblad van de Europese Unie*, L305, 1-16.
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019L1936&from=NL>