

ACTIVITEITENVERSLAG

SSHHT, HIER LIGT EEN STILLE WEG

Geluidsarm asfalt in Hasselt en Waregem » 18



WERKEN AAN DE WEG

579 keer de schop in de grond

» 10

AANGENAAM FIETSEN OP ASFALT

Fietsvademecum 2.0

» 14

DE ZES DOELSTELLINGEN VAN 2017

Het jaar van de fiets

Elk jaar stellen we bij het Agentschap Wegen en Verkeer een prioriteitenlijst op. Onze voornemens voor het nieuwe jaar, zeg maar. Realistische doelstellingen, dossiers die onze volle aandacht verdienen. Waar lag onze focus ook alweer in 2017?

Als wegbeheerder staat het Agentschap Wegen en Verkeer in voor veilige, vlotte en duurzame mobiliteit op de Vlaamse snel- en gewestwegen. Wie verder kijkt dan die algemene omschrijving, ziet een veelvoud aan opdrachten: van de aanleg van nieuwe infrastructuur, het onderhoud van bestaande wegen, het beheer van elektrische installaties, het vergaren van expertise in al haar vakdomeinen tot controles op zwerfvuil of op overladings bij vrachtwagens. ... de lijst is vrijwel eindeloos. In 2017 schoven we daarom zes specifieke domeinen naar voor: stuk voor stuk opdrachten waarop AWV inzette in 2017. Het doel? Om de Vlaamse wegen veiliger en vlotter te maken dan aan het begin van het jaar.

70 miljoen euro investeren in fietspaden, alle middelen uit de opbrengsten van de kilometerheffing voor vrachtwagens aanspreken en investeren, de nodige stappen vooruit zetten in de ontwikkeling van projecten die de doorstroming

van de De Lijn verhogen, tegen medio 2018 minstens 50 nieuwe trajectcontroles uitrollen, belangrijke stappen zetten in de mobiliteit rondom Antwerpen en de administratieve afwikkelingen voor projecten verkorten. Dat waren in een notendop de zes doelstellingen van vorig jaar.

"Allemaal doelstellingen die ons rechtstreeks of onrechtstreeks helpen om de wegen in Vlaanderen veiliger te maken", vertelt administrateur-generaal Tom Roelants. "Want dat is onze kerntaak: zorgen dat mensen veilig de weg op kunnen. We hebben in elk van de zes dossiers belangrijke stappen gezet - mee dankzij de gedrevenheid van heel veel collega's binnen ons agentschap. Er zit een stevige dynamiek in al die doelstellingen. Ook de bijbehorende budgettaire ambities hebben we gehaald. Van de 'Zes' van 2017 steekt 'de fiets' er wel bovenuit. De doelstellingen waren niet min, maar we ze hebben ze kunnen waar maken."

In dit activiteitenverslag blikken we terug op 2017 en staan we stil bij verschillende realisaties van ons agentschap.

DE NIEUWSTE SNELWEG VAN VLAANDEREN

A11

» 04-05



TRAJECTCONTROLE 3 KEER ANDERS BEKEKEN

50 nieuwe trajecten tegen zomer 2018

» 14



Veilig Antwerpen in

» 13





SAMENWERKEN MET PARTNERS

AWV reikt de hand

In 2017 kozen we er nadrukkelijk voor om het contact met onze stakeholders en partners te intensifiëren. En dat namen we heel ruim: we nodigden alle lokale besturen per provincie uit voor een uitgebreide toelichting, deden voor het eerst een inhoudelijk traject met aannemers, studie bureaus en de koepelorganisaties én brachten burgers bij elkaar voor een participatietraject over de toekomst van de N8 Ieper-Veurne.

Digitaal op weg met onze aannemers

AWV is op de digitale trein gesprongen. Een belangrijke stap hierin is het volledig digitaliseren van alles wat we doen. Dus ook alles wat externen, zoals aannemers, voor ons doen. Het woord dat in 2017 het meest over de lippen ging hierover was BIM (Building Information Management). In dat kader organiseerde AWV eind 2017 een overlegmoment met de koepelorganisaties, aannemers en studie bureaus. Het was de eerste keer dat op die manier samen rond de tafel werd gezeten. Een dertigtal mensen schoof aan om samen te bespreken hoe AWV haar visie kan verfijnen en zo opstellen dat zowel AWV als de aannemers en studie bureaus op een correcte, coherente en efficiënte manier aan BIM doen. Een boeiend proces, dat ook in 2018 en de komende jaren zal worden verdergezet.



Door en voor burgers

Een eerste dialoogmarkt over de toekomst van de N8 Ieper-Veurne had plaats in april 2017. Ruim 4.000 meerderjarige inwoners van Hoogstade, Oostvleteren, Woesten, Oostvleteren, Elverdinge en Brielen kregen de mogelijkheid om hun mening over de verkeersleefbaarheid in hun dorp kenbaar te maken. Iets meer dan een kwart greep die kans en vulde de onlinebevraging in. Zo werd iedereen betrokken bij de toekomst van de N8 Ieper-Veurne.



Roadshow steden en gemeenten

In 2017 trok AWV 'de boer op'. In de vijf provinciehoofdsteden organiseerden we een 'roadshow steden en gemeenten'. De eerste keer dat AWV met verschillende thema's een hele dag lokale besturen informeerde. Of het nu ging over verkeerslichtenregelingen, vergevingsgezinde wegen, de lichtvisie of rioolbeheer, er was voor ieder wat wils. En de roadshows werden gesmaakt. Maar liefst 263 aanwezigen werden gedurende vijf dagen ondergedompeld in de prioritaire thema's van AWV.



We kijken permanent naar de wereld rondom ons

In gesprek met Tom Roelants, administrateur-generaal van AWV over 2017 en wat dit jaar ons brengt.

Dag Tom, wat onthoud jij van 2017?

AWV is een "doe" Agentschap. Ik denk dan meteen aan een aantal operationele verwezenlijkingen zoals de opening van de A11, een nieuw stuk autostrade. Nota bene hét grootste project dat wij ooit geopend hebben. Ook de fiets stak er in 2017 bovenuit. Onze Minister Ben Weyts gaf in 2017 een nieuwe impuls aan de fietsinvesteringen. En AWV heeft gelijke tred kunnen houden. Er waren voor het eerst extra middelen uit de kilometerheffing, 100 miljoen euro voor bijkomende projecten en om investeringen versneld uit te voeren. Verder waren er tal van dossiers zoals de plaatsing van de trajectcontroles waarvan ook de eerste mobiele versie, het geluidsarme asfalt, een duurzamere werking dankzij onze nieuwe CNG voertuigen, het duurzamer asfalt dat we intussen promoten bij nieuwe projecten, enzovoort.

Vorig jaar zei je te willen inzetten op klantgerichtheid?

We hebben daar belangrijke stappen vooruit gezet. De klantendienst werd opgericht. We antwoorden nu sneller en beter op vragen van burgers. Die beschouwen we als onze extra ogen en oren op het terrein. Ook partners zoals steden en ge-

meenten worden klantgericht benaderd. We deden in verschillende steden en gemeenten roadshows om onze werkingen beter af te stemmen. We zijn begin dit jaar ook van start gegaan met de regiomanagers, relatiebeheerders die per regio het aanspreekpunt vormen voor gemeenten. Dit sluit perfect aan bij het idee van de basisbereikbaarheid en het mobiliteitsplan van de Vlaamse overheid. We hebben dat concept mee uitgewerkt met De Lijn en het Departement Mobiliteit.

Is AWV dezelfde organisatie als vorig jaar?

We werken elke dag aan een beter AWV. Niet eenmalig een big bang, maar continu. We hebben opnieuw ons ISO9001-certificaat behaald, dat strengere eisen stelde. De impact daarvan kan niet onderschat worden.

De nieuwe norm noodzaakte ons om al onze processen te bekijken, om te kijken welke risico's de organisatie loopt, en om na te denken over hoe we aan de verwachtingen van belanghebbenden kunnen voldoen. Continu verbeteren werd in onze dagelijkse werking verankerd. We kijken permanent naar de wereld rondom ons. Daar zetten we de komende jaren nog meer op in. Als organisatie worden we ook steeds



Tom Roelants blikt terug naar 2017 en kijkt vooruit naar 2018.

"Nieuwe impuls aan fietsinvesteringen en meer inzet voor verkeersveiliger en duurzamer verkeer."

volwassener. Dat we werken aan onze waarden vind ik daarvan een treffend voorbeeld.

Wat brengt 2018?

We hebben opnieuw een lijstje met

prioriteiten. We zullen vanzelfsprekend verder inzetten op fietspaden, op verkeersveiligheid met de verkeerslichten en trajectcontroles. We gaan de functie van regiomanager verder implementeren. We moeten

niet alleen uitmuntend zijn in de uitvoering van onze operationele taken. Onze wendbaarheid wordt ook steeds belangrijker. Mobiliteit zal de komende jaren veel veranderen. Intelligente transportsystemen, autonoom rijdende voertuigen, mobiliteit als dienst... Ook daar zullen we de boot niet missen.

WEDEROM ISO GECERTIFICEERD

Erkenning van degelijkheid

Na een grondige externe audit mag AWV zich sinds juli 2017 opnieuw ISO-gecertificeerd noemen. Met het nieuwe certificaat toont AWV aan dat het dagelijks werkt aan een efficiënte en kwaliteitsvolle dienstverlening ten aanzien van medewerkers, burgers, bedrijven, maar ook steden en gemeenten. "Onze vorige certificatie wilden we immers graag verlengen. Alleen was de 9001-norm aardig veranderd sinds de

vorige versie", legt Natasha Blommaert uit. Zij stond als projectleider - samen met de kwaliteitsverantwoordelijken per afdeling - in voor de hercertificatie. Dus moesten alle nieuwe aspecten van het kwaliteitsmanagementsysteem in kaart worden gebracht. Een immense taak, waarvoor onder meer het hele centrale documentsysteem, InformatieCenter, werd hertekend. "De échte uitdaging zat erin om

alle 1.400 collega's mee te krijgen en daarom hebben we fors ingezet op communicatie. Met de hercertificatie streeft AWV naar COVER oftewel continue verbeteren", aldus nog Natasha. Na enkele audits viel het verdict: het certificaat was binnen.



Wat is ISO 9001:2015?

Een internationale norm voor kwaliteitsmanagementsystemen. Het is een signaal richting burgers en partners dat onze organisatie niet gestoeld is op lukrake keuzes, maar vanuit een doordachte, internationale norm. ISO 9001 stelt dat je als organisatie moet zeggen wat je doet, dat je moet doen wat je zegt en ten slotte beide ook moet bewijzen.

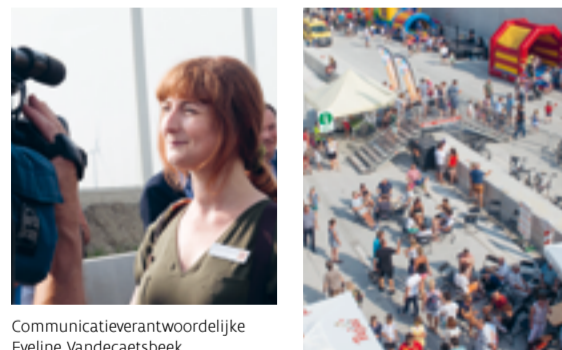
A11

De nieuwste snelweg van Vlaanderen

In 2013 ging de eerste schop in de grond voor de aanleg van de A11, in augustus 2017 werd hij officieel geopend voor het grote publiek. De nieuwe autosnelweg verbindt de haven van Zeebrugge via de N31 Expresweg in Brugge en de N49 Natiënlaan in Knokke met de rest van Vlaanderen. Het ambitieuze PPS-project (zie 'Alle neuzen in dezelfde richting') moest Zeebrugge uit zijn isolement halen en de leefbaarheid in de regio bevorderen. De 12 kilometer lange snelweg is uitgerust met beweegbare bruggen, een viaduct van 1,5 kilometer en ongelijkvloerse verkeerswisselaars. Hij doorkruist spoorlijnen, waterlopen en wegen. Maak kennis met het grootste project ooit van het Agentschap Wegen en Verkeer.



Vlaams Minister Ben Weyts opent de feestelijke viering van de A11



Communicatieverantwoordelijke Eveline Vandecaetsbeek



Op 26 augustus werd na 3,5 jaar werken de A11 feestelijk geopend. 20.000 mensen namen die zonnige zaterdag een uniek kijkje.

3 jaar werken in vogelvlucht

Het twaalf kilometer lange traject zit vol bouwkundige en technologische spitsvondigheden. Projectleider Koen Thys ziet vooral in de beweegbare bruggen een absolute eyecatcher. "De bruggen zijn sowieso indrukwekkend, maar dat geldt zeker ook voor de techniek om ze de lucht in te krijgen. Er komt behoorlijk wat informatica, sturing en hardware aan te pas. Het is moeilijk om niet verwonderd te geraken over de techniciteit en omvang van de A11. De cijfers zijn dan ook best indrukwekkend."

Tijdens de aanleg werden ook lokale auto- en fietsverbindingen aangelegd. Voor een optimale inbedding in het landschap werd gekozen voor ongelijkvloerse verkeerswisselaars, tunnels en een heuse balkonrotonde.

Beperkte hinder

De hinder bleef al die tijd beperkt en dat is toch wel opmerkelijk voor een project van die omvang. "Driehalf jaar is lang, en toch bleef het verkeer al die tijd vlot verlopen. Intussen reageren veel mensen positief op de nieuwe weg, want de leefbaarheid in de regio verhoogde aanzienlijk. De lokale wegen werden ontlast, kusttoeristen en vrachtvervoer voor de haven nemen nu de A11."

Communicatie rendeert

Als projectleider houdt Koen Thys heel wat contacten over aan het project. In de eerste plaats met de aannemers, maar ook met omwonenden. "Ik ging zelf langs als er problemen waren, en dat werd ook geapprecieerd. De realisatie van de A11 is overigens het resultaat van het werk van heel veel collega's."

"Het is moeilijk om niet verwonderd te geraken over de techniciteit en omvang van de A11."

Koen Thys, projectleider



Anne-Séverine aan de A11, geflankeerd door huidige projectleider Koen Thys (links) en oud-projectleider Jef (rechts).

Alle neuzen in dezelfde richting

De A11 is een PPS-project (publieke-private samenwerking). Private aannemers hielpen het mee realiseren omwille van de omvang en de budgetten. Om alle neuzen in dezelfde richting te krijgen, heb je dus een uitstekende coördinatie nodig. Een rol voor Anne-Séverine Poupeleer, afdelingshoofd bij Planning en Coördinatie. "Het delen van kennis is van enorm belang bij zo'n project. Bij de A11 bedraagt de bouwkost ruim 674 miljoen euro. En je praat over een totaalproject waarin

Veel partijen samen

Aan een project als de A11 werken heel veel partijen mee: private en publieke. Grote uitdaging? De neuzen in de dezelfde richting sturen en voldoende draagvlak creëren. Anne-Séverine: "Iedereen moest wat water bij de wijn doen, maar het doel was altijd duidelijk: de realisatie van de A11. Dat draagvlak is ook gebleven. Getuige daarvan de massale opkomst van ruim 20.000 bezoekers bij de opening."

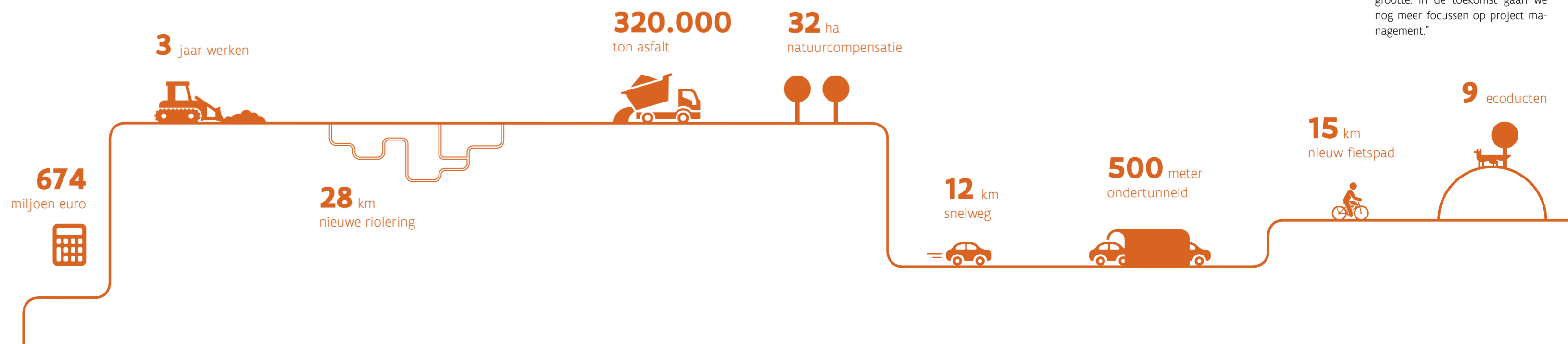
"In elke provincie hebben we sterke mensen zitten, bekwame collega's die ook megaprojecten kunnen leiden of opvolgen. Daar mogen we fier op zijn."

Anne-Séverine Poupeleer, afdelingshoofd

alles vervat zit: ontwerp, uitvoering maar ook onderhoud. Dat heeft consequenties voor de gunning van de overheidsopdracht, want die gebeurde op meer dan alleen prijs. Kandidaten bepaalden zelf hun oplossing, bijvoorbeeld het concept van de kunstwerken, de minder hinderaanpak ..."

A11: missie geslaagd!

De A11 bewijst dat AWV ook megaprojecten tot een goed einde kan brengen. En daar mogen we fier op zijn, zegt Anne-Séverine Poupeleer: "Collega's bij de A11 bleken meer dan bekwaam om dergelijke megaprojecten te leiden en op te volgen. En we leerden dat je ondersteuning nodig hebt bij investeringen van die grootte. In de toekomst gaan we nog meer focussen op project management."





De klok rond werkten 180 arbeiders aan de E40.

NIEUW WEGDEK OP DE E40 DANKZIJ AMERIKANEN

‘We laten de betonnen E40 trillen tot hij kapot barst’

De E40 tussen Bertem en Sterrebeek, één van de drukste autosnelwegen van Vlaanderen met zo'n 70.000 voorbijrijdende voertuigen per dag, kreeg in de zomer van 2017 een grondige facelift. Er werd de klok rond gewerkt en daarbij werden voor de eerste keer Amerikaanse machines ingezet.

‘De E40 is vijftig jaar oud en had dringend een ingrijpend onderhoud nodig’, zegt werfleider Vincent Vanderghote. ‘We hebben hem volledig opgebroken: de asfaltlagen, het beton eronder en de fundering. Alleen het zand onder de weg hebben we laten liggen.’

AWV maakte daarbij voor het eerst gebruik van Amerikaanse trilmachines. De trilplaat veroorzaakt trillingen tussen 44 en 47 hertz, de resonantiefrequentie van het beton. ‘Daardoor begon het betonnen wegdek mee te bewegen, waarna het kapot barst’, zegt Vincent.

Deze technologie inzetten is een primeur voor Vlaanderen. Daarvoor had ook Duitsland al beroep gedaan op deze vernuftige machines.

Het voordeel ervan is dat er minder nabewerking nodig is op het betonpui dat vrijkomt.

‘Bij de klassieke werkwijze moeten we meer machines inzetten. Met een zware breekhamer maken we eerst grote ruwe brokken. Dan proberen we het wapeningsijzer los te maken

dat daarna door een breekcentrale gaat zodat we een consistentie korrelmaat bekomen.

‘Dat kan met de Amerikaanse machines allemaal veel sneller’, zegt Vincent. ‘Na de trilmachine, kunnen onze kranen meteen de staaldraden netjes samennemen. Het resultaat is efficiënter: het staal is vrij van alle resten beton en ook het steengruis is veel kleiner waardoor de breekcentrale een hoger rendement haalt.’

Omdat het steengruis een homogene kwaliteit heeft, konden we dit hergebruiken voor de fundering. ‘Hergebruik van hoogwaardig materiaal zorgt dat er veel minder transport van en naar de werfzone was,’ aldus Vincent. ‘En elke vrachtwagen die niet op de baan rijdt, is de beste minder-hinder maatregel.’



6,7 kilometer

kilometer

37 dagen

dagen

180 arbeiders 24/24 aan het werk

180 arbeiders 24/24 aan het werk

11,7 miljoen euro

miljoen euro

4 tot 5 keer sneller dan klassieke methode

4 tot 5 keer sneller dan klassieke methode

1 VLOTTE MOBILITEIT

Een volwassen op- en afrittencomplex



Het vernieuwde afrittencomplex van de E17 in Lokeren.

Het op- en afrittencomplex van de E17 in Lokeren heeft in 2017 een grondige verandering ondergaan. Langs beide op- en afritten zijn er voortaan verkeerslichten. Ook is de industriezone vlotter toegankelijk en er kwam een carpoolparking voor zo'n honderd wagens.

Afrit 12 'Lokeren' van de E17 takt aan op de Zelebaan (N47), een gewestweg met baanwinkels, pendel- en vrachtverkeer. ‘En het werd hoog tijd dat we dat knooppunt aanpassen aan de huidige noden’, vertelt projectleider Greet De Keukelaere. ‘Beide op- en afritten regelen we voortaan met verkeerslichten.’

We maakten komaf met de gevaarlijke situatie waarbij tegenliggend verkeer onbeveiligd gekruist werd, zowel richting Antwerpen als richting industriezone. De aparte oprit vanuit Lokeren naar de E17 richting Gent verdween en maakte plaats voor een carpoolparking en toegangsweg tot de industriezone. Fietsers worden allen naar de zuidzijde van de N47 geleid. Daar kwam een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad met fietstunnel onder de afrit richting Zele.



Informatiecampagne langs de autosnelwegen.

De LETTER is je gids

Langs Vlaamse wegen staan 1.500 gele borden met letters op. Op het eerste zicht nietszeggende borden. Maar in noodsituaties ontpoppen deze borden zich tot een bewegwijzerde omleiding, de 'calamiteitenroutes'.

Het is een omleidingsroute die ingeschakeld wordt wanneer de autosnelweg gedeeltelijk of volledig wordt afgesloten.

Het systeem werkt als volgt: aan de afrit van de autosnelweg staat een 'startbord' met uitleg over de omleidingsroute: bijvoorbeeld 'E17

via route F'. Op de omleidingsweg zelf staan kleinere, gele bordjes met daarop de letter die de route aanduidt. De route loopt van knooppunt tot knooppunt, dit is in principe tot de volgende oprit van de autosnelweg. Is het ook daar nog onmogelijk om de snelweg op te rijden, loopt de route verder tot de volgende oprit.

SAMENWERKING LOONT

Tongeraars en Riemstenaars zijn vroeger thuis

Tongeraars en Riemstenaars die van de E313 komen, zijn tegenwoordig vroeger thuis. Dit dankzij de heraanleg van het op- en afrittencomplex in Tongeren. Een gesprek met Katleen Loos, verantwoordelijke voor dit project.

Vroeger thuis hoezo?

‘Vroeger vormden de op- en afritten grote lussen die veel plaats innamen. De verkeerslichten aan de kant Hasselt zorgden voor files. We besloten om de situatie aan te pakken. Vlotter en veiliger te maken en rekening te houden met de uitbreiding van het industriegebied.’

Hoe werd daarbij te werk gegaan?

‘Mijn voorganger Dieter werkte het concept uit: rotondes die minder plaats innemen en een vlotte doorstroming mogelijk maken, plaats voor een vrachtwagen- en carpoolparking, een aansluiting op het industrieterrein, een veilig dubbelrichtingsfietspad dat onder de oprit doorgaat en een renovatie van de brug.’

Toen nam jij het over?

‘Ik startte de aanbesteding. Het eerste zichtbare werk was het archeologisch onderzoek, niet onbelangrijk in de oudste stad van België. Intussen zijn alle werken op de carpool- en vrachtwagenparking na afgerond. Een samenwerking tussen tal van mensen. Vanzelfsprekend met de werfleiders Jan Van Gestel en Johan Vanderwaeren maar ook met tal van AWW-diensten met elk hun specialiteit, openbare verlichting, tunneltechniek, veiligheidsauditors... zeker twintig mensen met een cruciale bijdrage in het succes. Fijn om zoiets samen tot een goed einde te brengen.’

‘Tal van collega's werkten samen om de rotondes te realiseren’

Katleen Loos, projectverantwoordelijke



Vernieuwd op- en afrittencomplex E313 in Tongeren.



10 JAAR WERKEN AAN DE WEG

Adem voor Brecht



De Ring rond Brecht bracht ademruimte aan de gemeente.

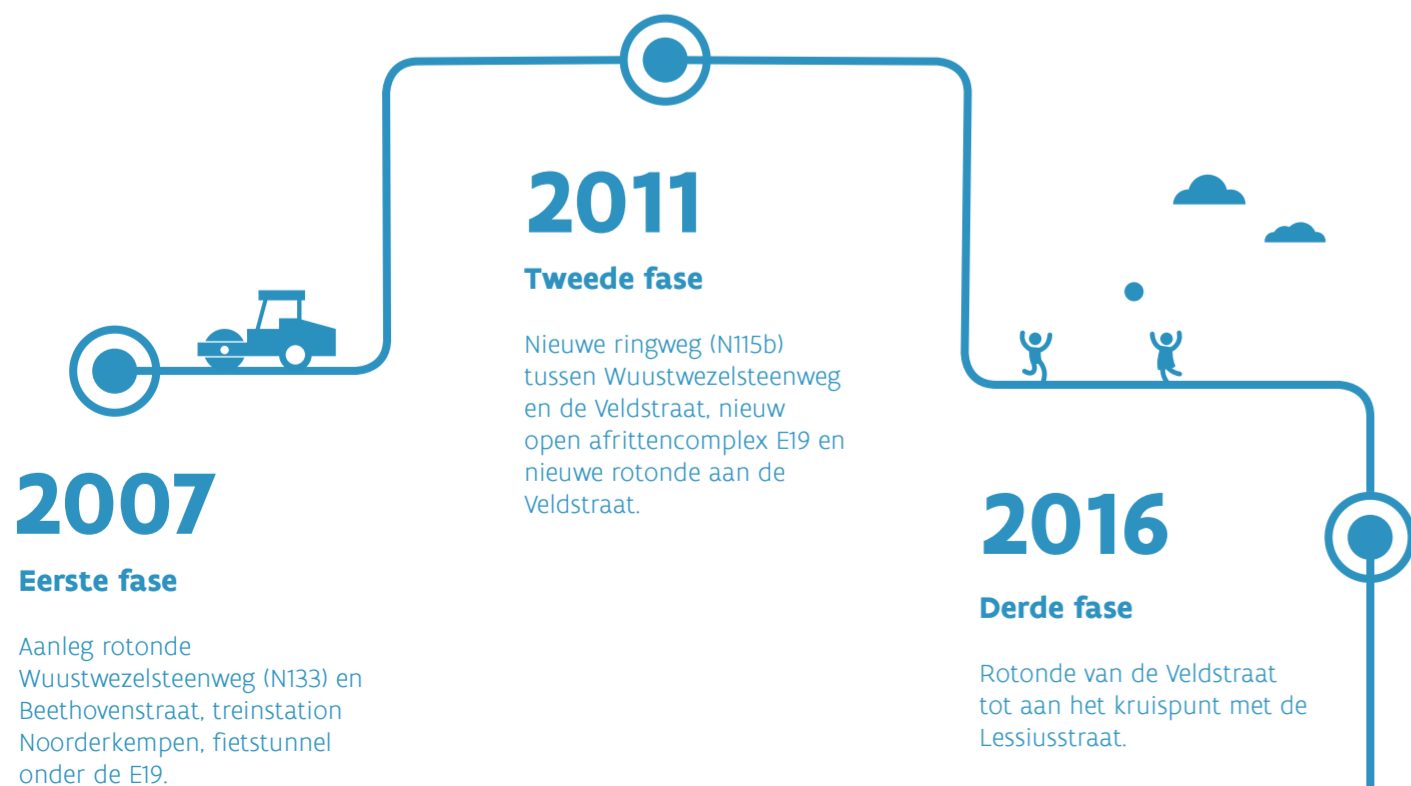
Brecht is er een pak rustiger op geworden sinds vorig jaar de nieuwe ringweg N115b in gebruik werd genomen. Het centrum had vroeger te kampen met veel doorgaand en zwaar verkeer. Dagelijks passeerden er meer dan 11.000 voertuigen.

Annelies De Ridder, verantwoordelijke voor dit project: "De nabijheid van de op- en afrittencomplexen van de E19 en de aanwezigheid van het treinstation Noorderkempem zorgden voor een grote verkeersstroom die ook door het centrum liep." Dat was slecht voor de veiligheid van fietsers en voetgangers en voor de leefbaarheid van de inwoners van Brecht. Met dit project kwam hier verandering in. "Het werd een win-win. Het centrum werd aangenamer en veiliger voor bewoners en zachte weggebruikers. Het doorgaand verkeer kan veilig

en vlot over de ringweg van of naar haar bestemming op langere afstand rijden."

In totaal investeerde het Agentschap Wegen en Verkeer in Brecht zo'n 23 miljoen euro voor vlotter en veiliger verkeer. Annelies De Ridder: "De ringweg stond al lang op het gewestplan. De komst van de hogesnelheidslijn naast de E19 had echter een grote impact. Het tracé moest worden hertekend en het op- en afrittencomplex moest elders worden voorzien." Projecten van zo'n omvang vragen heel wat

voorbereiding op het vlak van studie, onteigeningen en administratieve procedures. De werken gingen in 2007 van start en duurden zo'n tien jaar. In maart vorig jaar waren alle werken klaar. Annelies: "Het is fijn om te merken dat de inwoners van Brecht echt tevreden zijn met de verbeteringen. Laatst was ik op een infomarkt voor een ringweg rond een gemeente in de buurt. De goede feedback van Brecht zorgde er alvast voor dat vele mensen sneller met onze plannen mee waren."



Rechtstreeks van Zeebrugge naar Frankrijk

Sinds kort rijd je in één ruk van Zeebrugge naar Frankrijk zonder te stoppen voor een verkeerslicht. Het Agentschap Wegen en Verkeer werkte in 2017 namelijk de verkeerslichten op de N31 weg. Die is in het Ruimtelijk Structuurplan aangeduid als een primaire weg type I.

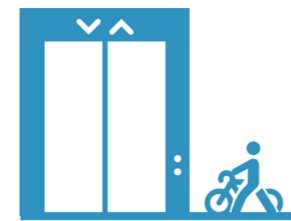
Sinds het najaar van 2016 werken wij ook aan de herinrichting van het kruispunt met de Bevrijdingsslaan in Brugge. In de zomer van 2018 moeten de werken klaar zijn. De andere kruispunten op de N31 werden eerder al aangepakt. Het gaat dan vooral om ongelijkgrondse kruisingen.

Een mooie stationsomgeving in Liedekerke

De stationsomgeving van Liedekerke onderging in de afgelopen jaren een ware metamorfose. Vorig jaar werden de werken zo goed als afgerond.

De fietstunnel was al open, in de zomer werd ook de nieuwe stalling in gebruik genomen. Op het nieuwe stationsplein legden we een keermuur en vijver aan en werkten we de toegangen tot de fietsersbrug af. En het oude stationsgebouw maakte plaats voor een fietspunt met daarachter een autoparking.

Onder het station ligt nu ook een nieuwe autotunnel. Die verbindt het centrum met de E40. In het najaar werd ook de nieuwe fiets- en wandelbrug over natuurgebied de Valier in gebruik genomen.



Fietstunnel in de lift

De twee fietsersliften van de Kennedytunnel tussen Antwerpen en Lierkerover hebben in 2017 een grondige aanpassing gekregen. Met een aantal gerichte ingrepen heeft AWV de bedrijfszekerheid van de liften verhoogd. In het verleden botste men immers regelmatig op defecten - en dat is niet fijn voor wie met de fiets de Schelde wilde kruisen.

Voor een grondige evaluatie is het minstens een jaar wachten, maar beide liften werken nu beter en vaker dan voordien. Het resultaat vertaalt zich ook in tijd: je wint 40 seconden op het traject onder de Schelde.

Rotonde aan het ziekenhuis

De Ringlaan in Eeklo heeft sinds vorig jaar een rotonde ter hoogte van het nieuwe fusieziekenhuis. "Het AZ Alma kreeg een nieuwbouw aan de ring van Eeklo. Daar was nog geen ontsluiting, behalve via een kleine woonstraat, de Blakstraat. Bovendien werden de gronden aan de overzijde van de Ringlaan herbestemd tot bedrijventerrein.

"We kozen voor een eenvoudig wegbeeld"

Lucie Pertry, projectverantwoordelijke

Aanleidingen genoeg om op de Ringlaan een nieuwe rotonde aan te leggen. De verkeersbewegingen gebeuren nu veel vlotter en veiliger. We kozen voor een eenvoudig wegbeeld. De Blakstraat zelf takt niet aan op de rotonde. Dat hoort geen toegangsweg tot Eeklo te zijn", legt projectverantwoordelijke Lucie Pertry uit.



De tidal flow op het viaduct van de Kempische steenweg in Hasselt, in werking.

VERNIEUWING PHILIPSBRUG, KIEWIT AFGEROND



Vlot van noord naar zuid via de tidal flow

Het viaduct van de Kempische steenweg in Hasselt, over de spoorlijn, beter gekend als de 'Philipsbrug', werd volledig vernieuwd. Een huzarenstukje, want de drukke Noord-Zuid verbinding in Limburg loopt hier pal over.

Het verkeer moest gedurende de vernieuwing in beide richtingen door kunnen. Om dit mogelijk te maken werd een "Tidal Flow" ingezet. "De werken werden zo uitgevoerd dat er altijd drie versmalde rijstroken beschikbaar waren," verduidelijkt werfleider Jan van Gestel.

Met een tidal flow krijgt de 'spitsrichting' twee rijstroken toegewezen en de 'niet-spitsrichting' één rijstrook. "Concreet betekende dit dat tijdens de ochtendspits er twee rijstroken waren richting Hasselt en één rijstrook richting Zonhoven. 's Middags werd dit omgedraaid," aldus Jan.

"Wisselen van rijstrook is een hele onderneming. We bepaalden eerst door middel van tellingen het tijdstip van de wissel. Vanaf 11 uur begint de drukte van het verkeer richting Hasselt af te nemen en werd het drukker richting Zonhoven."

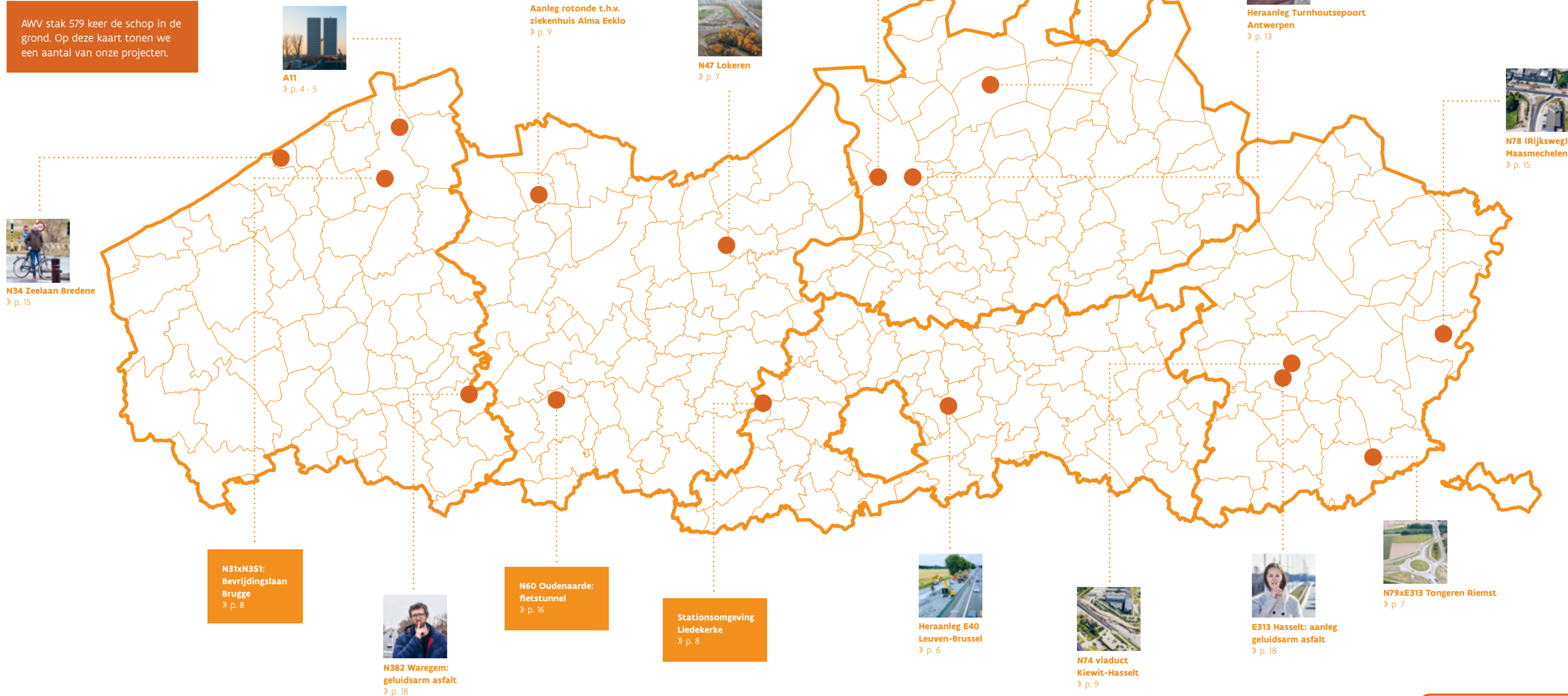
Omdat de brug tussen twee kruispunten met verkeerslichten ligt, werd hiervan geprofitteerd om de wissel zo veilig mogelijk te laten verlopen. Op het ogenblik van de wissel kregen alle kruispunten rood licht. Een camera controleerde dan of elke wagen op de middelste strook (de tidalflowstrook) ook effectief weg was. Als die rijstrook

vrij was van alle verkeer, dan werd via slagbomen en portieken de wissel van rijrichting in gang gezet en werden de kruispunten terug vrijgegeven. Deze hele wissel duurde ongeveer 40 seconden.

"Een vlotte en veilige manier om met beperkte plaats toch het verkeer zo maximaal door te laten," besluit Jan.

579 keer de schop in de grond

AWV stak 579 keer de schop in de grond. Op deze kaart tonen we een aantal van onze projecten.



Fietsfonds
10.000.000 euro



Regulier onderhoud
166.279.000 euro



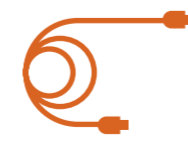
Minder hinder
732.000 euro



Investerings en structureel onderhoud
331.906.000 euro



Kabelnetwerk
2.000.000 euro



Doorstroming openbaar vervoer
12.616.000 euro



Beschikbaarheidsvergoedingen
44.994.000 euro



Kilometerheffing
100.000.000 euro



PRAATPAAL WORDT ERFGOED

Veiling praatpalen brengt 25.000 euro op



Vlaams minister van mobiliteit Ben Weyts overhandigt de eerste praatpalen aan Kelly uit Affligem.



2017 was het jaar waarin de 1.350 oranje praatpalen langs de Vlaamse snelwegen zijn verdwenen. AWV besliste om 25 exemplaren te veilen ten voordele van de vzw Ouders van Verongelukte Kinderen (OVK). Deze veiling bracht bijna 25.000 euro op. Elke paal krijgt nu een tweede leven in heel diverse kringen. Volgende verhalen wilden we jullie alvast niet onthouden:

Stefaan uit Sint-Martens-Latem. Bod van 1.010 euro.

Stefaan is eigenaar van een restaurant. Stefaan: "De praatpaal krijgt een speciaal plaatsje op de parking aan het restaurant, waar iedereen hem kan aanschouwen."

Kelly uit Affligem. Bod van 900 en 1.000 euro (twee palen).

Kelly: "We gaan ze installeren in de tuin van ons toekomstig huisje, zodat we verbinding hebben van in de voortuin tot in de achtertuin. Lijkt ons wel leuk voor onze twee kinderen. Ik zie me de boodschap al doorgeven 'Komen eten!'"

Werner uit Aartselaar. Bod van 1.000 euro.

Werner: "De praatpaal komt in de voortuin, en zal 's avonds worden uitgelicht."

19.300 kilometerbordjes vervangen

De referentiebordjes, in de volksmond 'kilometerbordjes', langs de Vlaamse autosnelwegen kregen een makeover. Het nieuwe ontwerp oogt frisser, is duidelijker en geeft ook de rijrichting weer. Zo kunnen weggebruikers zich vlugger oriënteren op de autosnelwegen en kunnen hulpdiensten snel en accuraat weten waar een weggebruiker met pech zich bevindt.

Zowel de E-nummers (de Europese benaming van de weg) als de A-nummers (de nationale benaming van de weg) worden vermeld. Dit is belangrijke informatie voor de hulpdiensten die hiermee meteen weten op welke autosnelweg iemand in panne staat.



→ Kilometerpunt

Nieuw is dat de rijrichting wordt weergegeven. Deze informatie wordt weergegeven met de letter 'h'. De 1 staat voor oplopend (mee met de kilometerpunten) en de 2 voor aflopend.

90 wordt 70 = min 30.000

Sinds 1 januari 2017 is 70 km/u de snelheidsnorm buiten de bebouwde kom, in de plaats van 90 km/u. Door de maatregel konden ongeveer 30.000 verkeersborden verdwijnen en werd de weg leesbaarder. Tal van collega's stroopten de mouwen op om die 30.000 verkeersborden te verwijderen.

Geert Van Baelen, wegtoezichter district West-Limburg: "zo'n bord weghalen, daar komt heel wat voorbereiding bij kijken. Op voorhand hadden we een inventarisatie gemaakt van de locaties en type borden die er waren met daarbij een tijdsinschatting."

"Eén bord weghalen kan je nog doen met een eenvoudige inbus of schroevendraaier. Maar ik koos om toch mijn eigen materiaal mee te nemen," verklaart Geert "We rukten immers met verschillende ploegen tegelijk uit. De collega's namen dan het zwaardere materiaal van AWV mee en ik mijn eigen. Zo konden we gelijktijdig aan de slag, zonder te moeten sukkelen."

Op één maand was de klus geklaard in West-Limburg.

10,3 miljoen (veilige) kilometers op de weg dankzij AWV-medewerkers

De medewerkers van AWV rijden zelf jaarlijks zo'n 10,3 miljoen kilometer. Het spreekt voor zich dat AWV zelf het goede voorbeeld wil geven in het verkeer.

Om het bewustzijn van haar medewerkers rond een veilige rijstijl te vergroten, lanceerde AWV de samenwerking met Road Skippers, een mobiele app waarmee medewerkers punten verzamelen voor een correcte rijstijl. En die punten ruilen ze om tegen prijzen of schenken ze aan goede doelen zoals vzw Ouders van Verongelukte Kinderen.

Veiliger oversteken met de fiets



Vlaams minister van mobiliteit Ben Weyts test de eerste markeringen in Schilde

Over de breedte van de rijbaan worden wit gemarkeerde blokjes aangebracht om de verbinding aan te geven. Zo wordt een gang gemaakt tussen de verbingsmarkeringen en het zebrapad

Fietslogo trekt de aandacht van automobilisten



De haaiantanden geven weer dat de fietser voorrang moet geven op het dwarsende verkeer, wanneer de verkeerslichten zouden uitvallen

Op een twintigtal locaties in Vlaanderen werden nieuwe markeringen voor fietsoversteekplaatsen aangebracht. Deze 'fietsgeleidingslijnen' zijn specifiek bedoeld voor kruispunten die voorrangswegen dwarsen.

Haaiantanden en een stippellijn geven aan waar u met de fiets een weg mag oversteken zonder dat u voorrang hebt.

De nieuwe markeringen kwamen er in samenspraak met verschillende partners, waaronder het Fietsbeeraad Vlaanderen en de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VWSG).



De vernieuwde Turnhoutsepoort in Antwerpen.

Veilig Antwerpen in

De Turnhoutsepoort, ook wel de toegangspoort tot de stad genoemd, is totaal heraangelegd. Het was er onoverzichtelijk. Dat zorgde voor onduidelijkheid en onveiligheid, vooral voor de zwakke weggebruikers.

Tien maanden duurden de werken. In december vorig jaar werd de groenere, overzichtelijke en vooral veiligere toegangspoort opnieuw opengesteld.

Voor Ann Mampaey, werfleider en vliegende keeper was het haar eerste grote project als werfleider. Vandaag kijkt ze er tevreden op terug. "De Turnhoutsepoort was als het ware één grote asfaltvlakte. De kruispunten waren te ruim en complex ingericht. Voetgangers, fietsers, auto's, bussen kruisten er elkaar. Als kers op de taart reed er ook nog een tram over."

AWV pakte samen met haar partners de Stad Antwerpen, Aquafin en de Lijn de kruispunten aan. Ze werden kleiner en de verkeersstromen zijn nu beter van elkaar gescheiden. Er ligt nu drie kilometer dubbelrichtingsfietspad. Voor de fietsers en voetgangers is er de 'rode loper': een aparte toegang onder de Turnhoutsepoort in rode asfalt.

Ook de tram rijdt er niet meer. Die duikt ter hoogte van het kruispunt ondergronds. Op de vrijgekomen ruimte werden in maart nog 352 bomen geplant.

"Van asfaltvlakte naar naar rode loper voor fietsers."

Ann Mampaey, werfleider

Het project verliep vlot. "Bij aanvang waren er wel veel files", haalt werfleider Ann Mampaey zich voor de geest over de werken. "De Turnhoutsepoort is nu eenmaal een zeer drukke stadstoegang. Na een tijd zagen we dat de mensen er andere vervoersmethoden kozen. Zo bleef de hinder relatief beperkt. Vandaag krijg ik veel positieve feedback. Vooral van fietsers. Dat doet enorm deugd."



Ann Mampaey, werfleider, toont trots de vernieuwde Turnhoutsepoort.



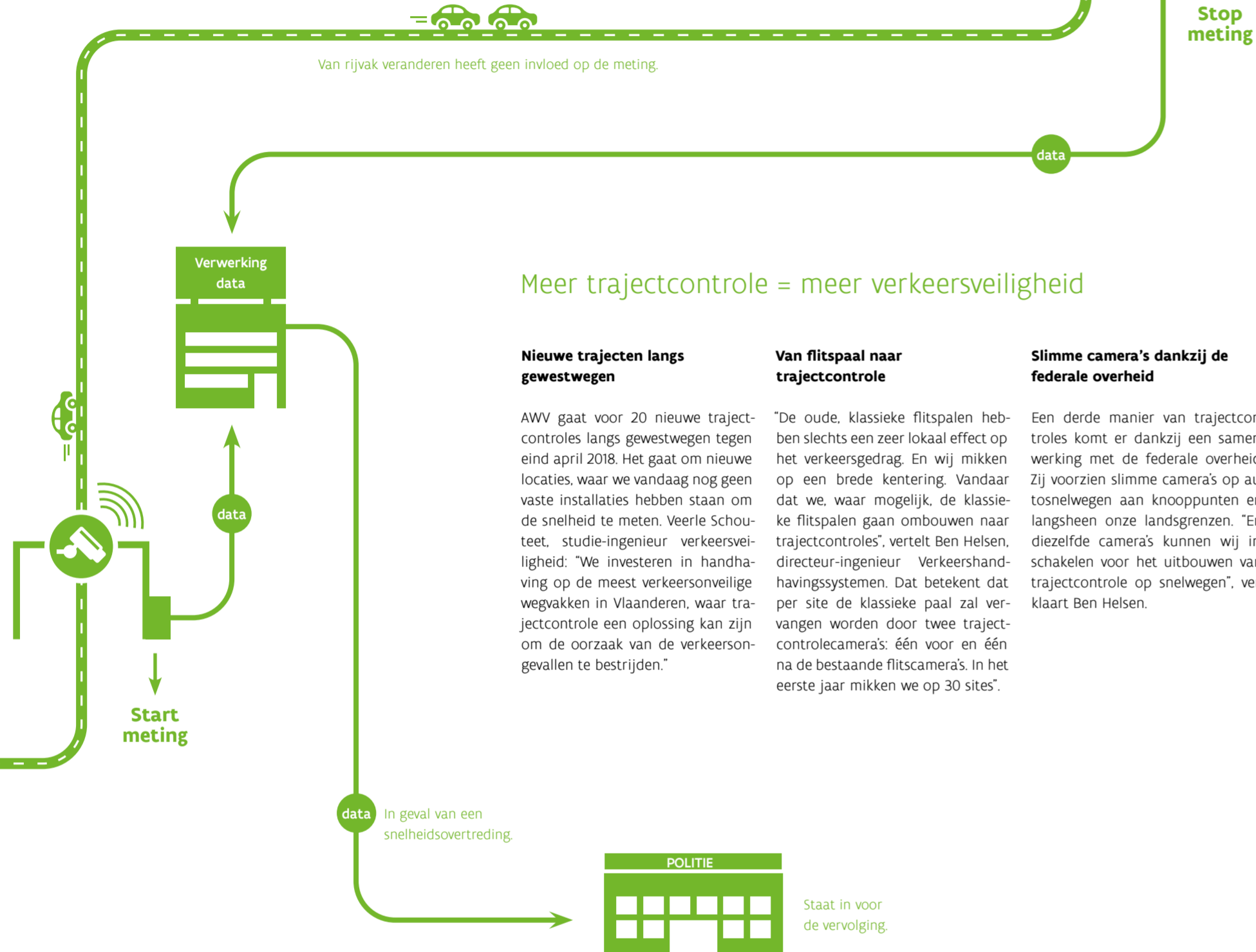
Ruimte voor fietsers.



Veiliger oversteken voor voetgangers.

TRAJECTCONTROLE 3 KEER ANDERS BEKEKEN

50 nieuwe trajecten tegen zomer 2018



Meer trajectcontrole = meer verkeersveiligheid

Nieuwe trajecten langs gewestwegen

AWV gaat voor 20 nieuwe trajectcontroles langs gewestwegen tegen eind april 2018. Het gaat om nieuwe locaties, waar we vandaag nog geen vaste installaties hebben staan om de snelheid te meten. Veerle Schoutteet, studie-ingenieur verkeersveiligheid: "We investeren in handhaving op de meest verkeersonveilige wegvakken in Vlaanderen, waar trajectcontrole een oplossing kan zijn om de oorzaak van de verkeersongevallen te bestrijden."

Van flitspaal naar trajectcontrole

"De oude, klassieke flitspalen hebben slechts een zeer lokaal effect op het verkeersgedrag. En wij mikken op een brede kentering. Vandaar dat we, waar mogelijk, de klassieke flitspalen gaan ombouwen naar trajectcontroles", vertelt Ben Helsen, directeur-ingenieur Verkeershandhavingssystemen. Dat betekent dat per site de klassieke paal zal vervangen worden door twee trajectcontrolecamera's: één voor en één na de bestaande flitscamera's. In het eerste jaar mikken we op 30 sites".

Slimme camera's dankzij de federale overheid

Een derde manier van trajectcontrole komt er dankzij een samenwerking met de federale overheid. Zij voorzien slimme camera's op autosnelwegen aan knooppunten en langsheen onze landsgrenzen. "En diezelfde camera's kunnen wij inschakelen voor het uitbouwen van trajectcontrole op snelwegen", verklaart Ben Helsen.

Fietsvademecum 2.0: aangenamer fietsen op asfalt

Okergele fietssuggestiestroken en fietspaden in asfalt. In het vernieuwde vademecum fietsvoorzieningen staat de veiligheid en het comfort van de fietser centraal.

Opvallend oker

Fietssuggestiestroken kleuren voortaan okergeel. Rode fietspaden en okergele fietssuggestiestroken zijn daardoor visueel van elkaar gescheiden. Bovendien kunnen fietsers genieten van bredere fietssuggestiestroken van minstens 1,7 meter breed. Breed genoeg om twee fietsers naast elkaar te laten rijden.

Asfalt voor optimaal rijcomfort

Geasfalteerde fietspaden vormen de meest voelbare verandering voor fietsers. Asfalt biedt namelijk een hoger rijcomfort. Bovendien hebben fietsers langer rijgenot door de grotere levensduur van asfalt.

Vademecum blaast 15 kaarsjes uit

In mei 2017 werd de zesde editie van het Fietsvademecum gelanceerd. Samen met het Departement Mobiliteit en Openbare Werken werkt AWV met haar partners richtlijnen uit om de veiligheid en het comfort van fietsers te verbeteren. Het resultaat is deze handleiding voor de weginrichting voor fietsers.



VEILIG VERKEER

Vier gevaarlijke punten minder na heraanleg



De Rijksweg (N78) in Maasmechelen.

Eind 2017 werden vier gevaarlijke kruispunten op de Rijksweg (N78) in Maasmechelen heraanlegd. Het gaat om het stuk tussen de aansluiting met de E314 en het kruispunt met de Windmolenweg. "We deden een aantal structurele ingrepen, zoals de aanleg van een nieuwe rotonde en fietstunnel.", aldus projectleider Jan Market.

"De N78 stond met vier kruispunten op de lijst van zwarte punten in Vlaanderen. In het zuiden aan de kruising met de Windmolenweg legden we daarom een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad aan. Er kwam ook een conflictvrije verkeerslichtenregeling. Het noordelijke kruispunt met de Weg naar Zundertaal kreeg een nieuwe rotonde waarbij nu ook het bedrijventerrein Oude Bunders op deze locatie een aansluiting kreeg op de gewestweg. De Breitwaterstraat werd dan weer afgesloten voor afslaand verkeer van de N78. En de rotonde aan de verbinding met de E314 kreeg een bypass en bijbehorende fietstunnel aan de zuidkant."

"De focus lag hier op veiligheid. We werkten vier gevaarlijke kruispunten weg dankzij een gecombineerde aanpak."

Jan Market, projectleider

"De werken zijn vlot verlopen en de weg is altijd open gebleven voor doorgaand verkeer. Alleen als het echt niet anders kon, reduceerden we twee rijstroken tot één enkele rijstrook.", zo verzekert Market.

De ingrepen verhogen de veiligheid op dat stuk van de N78 gevoelig. Ze maken bijvoorbeeld een einde aan gevaarlijke afslag- of keerbewegingen. En de zwakke weggebruiker krijgt een betere bescherming. Kortom, een hele verbetering.

MEER DUIDELIJKHEID EN VEILIGHEID

Veiliger fietsverkeer op de N34 in Bredene



Werftoezichter Tom Deschilder bij de nieuwe oversteekvoorzieningen voor fietsers.

Een veilige oversteekplaats voor fietsers, dat was de inzet bij de werken aan het kruispunt van de N34 met de Zeelaan in Bredene. De Driftweg kreeg ook een voorsorteerstrook richting N34. Bij rood licht belemmeren ze niet langer het fietspad. Gevolg? Meer duidelijkheid en veiligheid.

Het kruispunt van de N34 met de Breeweg werd eerder al aangepakt, deze keer was dat met de Zeelaan aan de beurt. "De herinrichting was nodig om de zichtbaarheid van de fietsers te verbeteren. En er heerste ook veel onduidelijkheid over wie er voorrang heeft. Dat is nu gecorrigeerd door het fietspad te verleggen en een nieuwe voorsorteerstrook en haaiantanden aan te leggen op het fietspad", vertelt Oostendse werftoezichter Tom Deschilder.

Door de oversteekplaats voor de fietsers enkele meters te verplaatsen krijgen auto's op de Zeelaan voortaan voorrang op de fietsers. Het verplaatsen van de oversteek en de nieuwe voorsorteerstrook op

"Dankzij de herinrichting van dit gevaarlijke kruispunt verbeterde de veiligheid van de fietsers aanzienlijk."

Tom Deschilder, werftoezichter

de Driftweg geeft auto's die de N34 willen oprijden een beter zicht op de fietsers. "De heraanleg bevordert in de eerste plaats de veiligheid maar ook de doorstroming ging er gevoelig op vooruit. Kortom, een win-winsituatie voor de zwakke en sterke weggebruiker."

Gevaarlijk punt wordt fietstunnel

Rondom Oudenaarde ligt sinds vorig jaar een derde tunnel onder de drukke N60. Naast de tunnel aan Moriaanshoofd en in Leupegem kunnen fietsers nu ook veilig aan de Serpentstraat de drukke verkeersader kruisen. Het (gevaarlijke) punt maakte plaats voor een ventweg en fietstunnel.

Het uitzicht van de N60 vanuit de Serpentstraat veranderde grondig. De doorgang verdween en voor fietsers kwam er een fietserstunnel onder de drukke tweevaksbaan. Automobilisten kunnen niet langer rechtstreeks de gewestweg oprijden, maar blijven op een ventweg.

Projectverantwoordelijke Thomas Maes: "Die ventweg loopt parallel met de N60 tot vlak voor de volgende rotonde, die met het beruchte beeld van La Reine de l'escaut se lève. Daar kan je dan verder jouw bestemming kiezen. De ventweg dient zowel voor verkeer

van de bedrijven als voor klanten van baanwinkels. We scheiden het plaatselijke met het doorgaand verkeer." Het is een bewuste ingreep om het verkeer niet langer vanuit de Serpentstraat de N60 te laten oprijden, vertelt Thomas. "Dat kruispunt was één van de gevaarlijke punten in Vlaanderen. Dat hebben we met de ingreep gewerkt én tegelijk blijven we voorzien in alternatieven." Tijdens de ingreep werden ook de riolerings, rijweg en een deel van de zijstraten vernieuwd.



Veilige en comfortabele fietspaden naar UZ Leuven (Gasthuisberg).

AWV trekt de kaart van de fiets

In 2017 koos AWV resoluut voor de fiets. AWV beheert maar liefst 7.668 km fietspaden in Vlaanderen. Fietspadcoördinator Jeroen Bulckaen licht de fietsinspanningen van toe.

"In 2017 werkten we zowel aan nieuwe fietsinfrastructuur als aan het verbeteren van bestaande infrastructuur. Fietspaden op knooppunten met veel fietsers, zoals op de campus Gasthuisberg van het UZ Leuven, kregen een extra breed fietspad", legt fietspadcoördinator Jeroen Bulckaen uit.

"Verkeersveiligheid garanderen, is een absolute must als we Vlaanderen meer willen doen fietsen", stelt Jeroen. AWV zette in 2017 daarom in op de ontvlechting van fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer. Jeroen: "Dat doen we bijvoorbeeld door een fietsbrug te installeren, zoals van de Ruggelvaan in Antwerpen over de E313."

Investeren in de fiets gaat ook hand in hand met een sterkere doorstroming door ontbrekende schakels in het wegennet ('missing links') weg te werken. "Fietsnelwegen krijgen daarbij prioriteit. Op die fietspaden kunnen fietsers veilig en vlot lange afstanden afleggen zonder kruispunten", legt Jeroen uit. "De fiets-

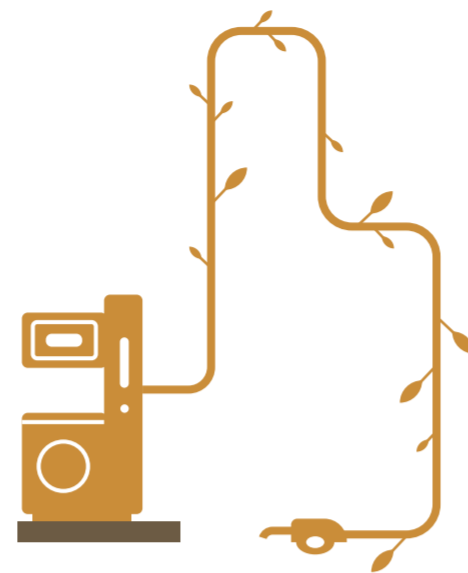
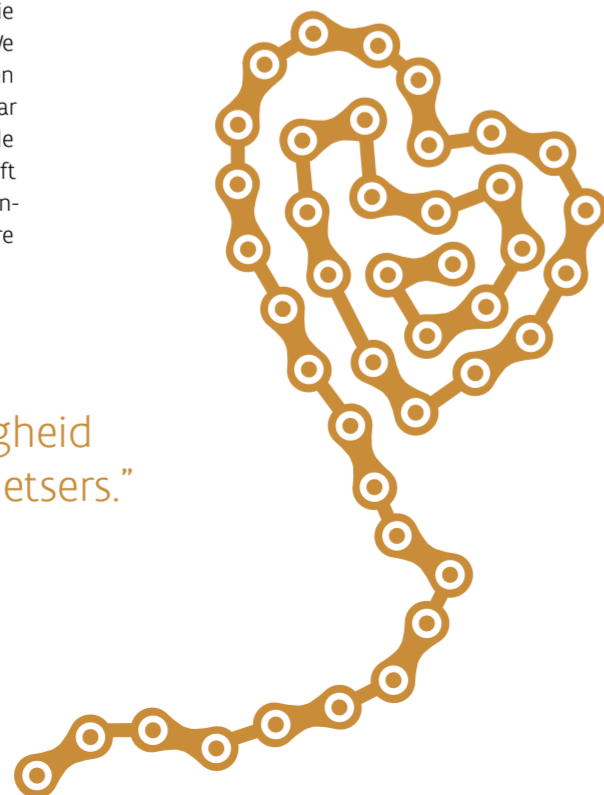
en voetgangerstunnel N21 onder de Haachtsteenweg (N21) in Steenokkerzeel is zo'n voorbeeld."

Fietsreflex

"Bij grote infrastructuurprojecten proberen we maximaal de positie van de fietser te bevoordelen. We werken steeds meer vanuit een fietsreflex", volgens Jeroen, "maar het is belangrijk dat die reflex de Vlaming bereikt. De fiets is en blijft een spil in de mobiliteit van vandaag die zorgt voor een betere maatschappelijke leefbaarheid."

"Meer verkeersveiligheid zorgt voor meer fietsers."

Jeroen Bulckaen, fietscoördinator



Groener de baan op

Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) zet in op de vergroening van haar wagenpark. Daarom koopt het steeds als het mogelijk is aardgas of CNG-wagens aan.

Vorig jaar verving AWV 45 oude benzinevoertuigen door CNG-wagens. Die zijn beter voor het milieu. Dat komt overeen met zo'n 10% van haar vloot kleine bestelwagens. Deze voertuigen zullen elk jaarlijks zo'n 15.000 km afleggen of 675.000 km in totaal.

In totaal rijdt het Agentschap jaarlijks zo'n 10,3 miljoen kilometer met haar voertuigen. Het merendeel om de Vlaamse wegen te inspecteren.

Snelweg afsluiten voor de partners

In de nacht van 1 op 2 september sloot AWV de E40 tussen Brussel en kust nabij Flanders Expo. Niet voor eigen werken, maar om stad Gent en haar partners de ruimte te laten hun Parkbosbrug over de snelweg te plaatsen. Die fietsers- en wandelbrug zal op termijn de Gentse binnenstad verbinden met het toekomstige Parkbos. Afdelingshoofd voor Oost-Vlaanderen Peter De Backer: "De vereisten voor projecten die snelwegen kruisen, zijn dermate streng dat ze vrijwel altijd het grotere belang dienen. En dat is hier niet anders met de aanleg van bruggen voor een langaafstandsfietspad. Daarvoor verlenen wij graag de nodige toestemmingen." Het verkeer moest gedurende die ene nacht omrijden langs de R4.

Asfalt wordt groener

Jaarlijks legt AWV zo'n 1,5 miljoen ton nieuw asfalt aan. In de zoektocht om dit zo milieuvriendelijk mogelijk te doen, liep een proefproject met asfalt geproduceerd aan een lagere temperatuur. De resultaten waren positief. AWV wil het gebruik van deze "groene asfalt" daarom verder uitbreiden. Dit kan jaarlijks de CO2-uitstoot van zo'n 230 gezinnen uitsparen. Asfaltproducenten moeten hiervoor wel extra investeren doen. Daarom worden offertes met 'groen' asfalt gunstiger beoordeeld.

Das duikt op voor videocamera in Zoniënwoud

Voor het eerst sinds 1993 zijn beelden opgedoken van een das in het Zoniënwoud. En dat is geen toeval. Eind 2017 opende AWV samen met het Agentschap voor Natuur en Bos (ANB) een nieuw ecoduct ter hoogte van Groenendaal.

Het ecoduct is het resultaat van de investeringen van AWV in ontsnippering. Ontsnipperingsmaatregelen zoals het ecoduct in Groenendaal zorgen ervoor dat de dieren zonder gevaar voor aanrijdingen de autosnelweg kunnen oversteken. Heel wat verkeersincidenten worden zo vermeden, wat het hele verkeer veiliger, vlotter en duurzamer maakt.



LICHT UIT, LED AAN

Vernieuwde lichtvisie is helder en duurzamer



Erik de Bisschop, adviseur weguitrusting bij de nieuwe LED-verlichting.

Licht uit waar het kan en enkel aan waar het moet - dat is al zeven jaar het motto op onze autosnelwegen en een viertal jaar op onze gewestwegen. Deze regel toepassen op gewestwegen is niet zo gemakkelijk. Daarom werd de visie gewestwegen tegen het licht gehouden. Erik De Bisschop, adviseur-ingenieur weguitrusting: "Fietsers en voetgangers, die uiteraard niet op autosnelwegen aanwezig zijn, dwingen ons om duidelijke keuzes te maken."

De eerste prioriteit om te beslissen of er verlicht wordt is de veiligheid, zowel verkeersveiligheid als sociale veiligheid. "Daar waar het verkeer veel manoeuvres moet uitvoeren zoals op rotondes, bij verkeerslichten, op- en afritten of kruisingen via een brug of tunnel zal het licht altijd branden," verduidelijkt Erik.

"Veiligheid blijft de eerste prioriteit om te beslissen of er verlicht wordt."

Erik De Bisschop, adviseur weguitrusting

De nieuwe verlichtingsstrategie houdt ook meer dan vroeger rekening met fietsers. "We kijken vanaf nu naar de locatie en functie van het fietspad, niet meer enkel naar het aantal gebruikers," zegt Erik.

En laatste duidelijke ommezwaai is de expliciete keuze voor LED-verlichting. "LED's zijn de afgelopen jaren sterk verbeterd in performantie. En dus valt het te verantwoorden om er resoluut voor te kiezen," besluit Erik. Alle nieuwe verlichtingsprojecten worden dan ook vanaf nu voorzien van deze technologie.



"SSSHHT, HIER LIGT EEN STILLE WEG"

Geluidsarm asfalt in Limburg en West-Vlaanderen

Zowel op de E313 nabij Hasselt als op de ring rond Waregem klinkt het verkeer vandaag merkzaam stiller. De oorzaak: op beide locaties ligt een geluidsarmere topklaag, een dubbele primeur voor Vlaanderen. Die laag heeft een fijnere textuur die het rolgeluid van de banden vermindert. Luistert u even mee?

Zowel op de E313 nabij Hasselt als op de Ring rond Waregem heeft de weg een topklaag gekregen met fijnere granulaten - zeg maar een fijnere korrel, vertelt expert bij Wegenbouwkunde Barbara Vanhooreweder. "Dat is een relatief nieuwe techniek en die dempt het geluid erg goed."

"Tijdens de werken konden we prima met elkaar staan praten op de snelweg."

Projectleidster Kirsten Peeters

Op beide locaties gaat AWW opvolgen hoe de geluidsniveaus evolueren. Barbara: "Dat is belangrijk voor eventuele verdere uitrol. We brengen goed in kaart hoe stil de wegverharding blijft - en dus hoe lang ze haar dempende eigenschappen behoudt. Daarvoor gaan we minstens jaarlijks metingen houden."

Het gebruik van geluidsarmere asfalt betekent niet het einde van de geluidsschermen. Barbara: "Hoe goed het geluidsarmere asfalt het geluid dempt, is afhankelijk van de hoeveelheid en het type verkeer. En dus zullen we in de toekomst nog altijd geval per geval de afweging moeten maken."



Franco Verschueren is districtschef van de regio boven Waregem. "Sinds de aanleg van de ene rijstrook (de andere is voorzien voor 2018, red.) hebben we geen klachten meer ontvangen over geluidsoverlast. Op de fietsersbrug over de Ring is het verschil tussen de twee rijstroken - de ene zonder, de andere met geluidsarmere asfalt - zéér goed hoorbaar."



Projectleidster Kirsten Peeters van het district Limburg-Centraal was verantwoordelijk voor de heraanleg E313 met stille asfalt: "Die andere samenstelling merkte je al tijdens de werkzaamheden. Zo konden we op de snelweg prima met elkaar staan praten - en elkaar ook écht verstaan, terwijl het verkeer al opnieuw over de afgewerkte rijstroken reed. Bij normale wegenwerken op snelwegen is dat ondenkbaar."

Johan stort zich op sluikestorten

Elk najaar werkt AWW actief mee aan de Week van de Handhaving. Verschillende partners bundelen dan de krachten en slaan in september één week de handen in elkaar in de strijd tegen zwerfvuil en sluikestorten. Voor AWW namen 56 gemachtigde wegentoezichers deel.

"Onze rol is om overtredingen vast te stellen. Dat kan op heterdaad - door mensen effectief te zien sluikestorten - of door identificatiegegevens te vinden op het achtergelaten vuilnis. Denk bijvoorbeeld aan mensen die vuilzakken storten met enveloppen of andere adresgegevens in", vertelt Johan Haems, gewestelijk toezichthouder voor Oost-Vlaanderen. "Van onze vaststellingen maken wij processen-verbaal op. En die gaan naar de bevoegde parketten."

"Op sluikestorters valt geen profiel te plakken."

Johan Haems, gewestelijk toezichthouder



Gemachtigde wegentoezichers krijgen dus - bovenop de klassieke taken - de extra bevoegdheid om overtredingen vast te stellen. "Op sluikestorters valt trouwens geen profiel te plakken. Het gaat om alle leeftijden en alle sociale klassen. Onze oudste overtreder was bijvoorbeeld 94 jaar. Ook bij de gehoorde excuses krijg je de meest uiteenlopende zaken. Eén excuus komt wel erg vaak terug: 'wij wonen in een appartement, meneer.'"

Tijdens de Week van de Handhaving schreef AWW 57 PV's uit. Jaarlijks wordt zo'n 3 miljoen ton zwerfvuil gestort.



Johan Haems, gewestelijk toezichthouder voor Oost-Vlaanderen

OGEN EN OREN VAN DE 24 TUNNELS

Tunnelmannen- en vrouwen

AWW beheert maar liefst 24 tunnels in Vlaanderen. Tunneltoezichter Patrick Van Ransbeeck vertelt hoe AWW deze tunnels klaarstoomt voor een veilig en vlot verkeer.

Wat doe je precies bij AWW?

Patrick: "Ik ben tunneltoezichter bij Tunnelorganisatie Vlaanderen (TOV). Ik werk mee aan de instandhouding, veiligheid en exploitatie van een tunnel. Zo heb ik de Beverentunnel onder mijn beheer."

Tunnels onderhouden is hele klus. Hoe verloopt dat bij AWW?

Patrick: "We doen zowel regelmatig onderhoud van bijvoorbeeld de verlichting of de ventilatoren. Daarnaast doen we ook groot onderhoud waarbij we technieken of installaties vernieuwen of aanpassen. Ook nieuwe investeringen aan tunnels - denk aan het plaatsen van nieuwe alarmsystemen of camera's, coördineren wij."

Waarom is tunnelonderhoud zo belangrijk?

Patrick: "Een veilige en vlotte doorgang in de tunnels is onze prioriteit. We werken daarom voornamelijk achter de schermen: 's nachts en in het weekend. Dan is er minder verkeer en blijft de hinder beperkt. Dat betekent ook minder ongelukken."

"Om de hinder te beperken werken we vooral 's nachts en in het weekend."

Patrick Van Ransbeeck, tunneltoezichter



Tunneltoezichter Patrick Van Ransbeeck in de Beverentunnel.

DRIE KEER NIEUW BIJ AWV

“Meewerken aan veranderingen op het terrein: dát geeft voldoening”



3 nieuwe collega's op de werf van de Ring van Aalst.



47 nieuwe collega's zijn in 2017 bij AWV gestart. Onder hen ook Stefanie Coppens, Kristof Mollu en Geoffroy Dams. Stefanie krijgt als trainee 18 maanden de tijd om zich in verschillende functies in te werken, Kristof startte als verkeerskundige veiligheid in Brussel en Geoffroy werkt als wegentoezichter in Noord-Antwerpen. Zij delen hun ervaringen van hun eerste jaar bij AWV.

Waarom kozen jullie voor een functie bij AWV?

Stefanie: "Ik studeerde vorig jaar af en was niet zeker welke richting ik uit wilde. Dus koos ik voor het traineeprogramma van AWV. Ik neem drie verschillende ingenieursfuncties op in anderhalf jaar. En zo kan ik voor mezelf ontdekken wat me ligt en wat niet."

Kristof: "Mij sprak vooral die sturende rol aan als opdrachtgever en wegbeheerder. Zeker omdat ik hiervoor al bij een studiebureau en als onderzoeker bij een universiteit had gewerkt. Ik wilde echter mee aan het stuur zitten en mee beslissingen nemen. Daarom heb ik gesolliciteerd voor een functie bij AWV."

Hoe bliken jullie terug op de eerste maanden in dienst?

Geoffroy: "Ik ben écht tevreden van mijn keuze. Ik begin mijn werkdag op het district: ik kom toe, lees alle nieuwe mails en meldingen én dan

ben ik weg, de baan op. En van zodra ik buiten kom, herkennen mensen de gele wagen en spreken ze me aan. Ik hou van dat van sociale contact. Ook als we meldingen binnenkrijgen, dan spring ik de auto in en rij ik naar de melder. Ik wil van hem of haar horen wat er precies scheelt."

Kristof: "Er zit ontzettend veel gedrevenheid in onze organisatie. Er is ruimte om punten aan te kaarten en er wordt geluisterd naar wat je adviseert."

Wat maakt het zo leuk om bij AWV te werken?

Kristof: "Je krijgt vrijheid om je eigen accenten te leggen. Ook in de organisatie van je taken. Telewerken is bijvoorbeeld geen probleem."

Stefanie: "Er zijn ook ontzettend veel verschillende taken bij AWV. Ik kan straks in een brede waaier aan functies doorgroeien. Niet alleen ik als trainee, ook voor andere collega's zijn er regelmatige interne vacatures. Intern solliciteren wordt erg toegejuicht."

Geoffroy: "Ik hou zowel van de afwisseling in de taken als van de sfeer onder collega's. Wie nieuw is, wordt bij AWV meteen in de groep opgenomen. Bij ons in het district hangt een echte familiale sfeer."

Kristof: "Onze job heeft ook een échte impact op de maatschappij. Ik schreef de afgelopen maanden samen met de collega's van mijn team mee aan nieuwe richtlijnen voor snelwegen. Ik stippelde dus mee uit hoe de snelwegen van morgen er zullen uitzien. Daar ben ik best fier op."



Stefanie Coppens, trainee



Kristof Mollu, verkeerskundige veiligheid



Geoffroy Dams, wegentoezichter

Bouw mee aan de mobiliteit van morgen

Ontdek onze vacatures op www.wegenenverkeer.be/vacatures



Vlaanderen
is wegen en verkeer